

**Universidade Federal de Pernambuco
Centro de Ciências Sociais Aplicadas
Departamento de Ciências Administrativas
Programa de Pós-Graduação em Administração – PROPAD**

Cédrick Cunha Gomes da Silva

**MEU CARRO É UMA BIKE: Ciclomobilidade como Política
Pública em Metrôpoles do Sul Global**

Recife 2017

Cédrick Cunha Gomes da Silva

**MEU CARRO É UMA BIKE: Ciclomobilidade como Política
Pública em Metrôpoles do Sul Global**

Orientador: Dr. Sérgio Carvalho Benício de Mello

Tese apresentada como requisito complementar para obtenção de grau de Doutor em Administração, área de concentração em Política e Planejamento Governamentais, do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Federal de Pernambuco.

Recife, 2017

Catálogo na Fonte
Bibliotecária Ângela de Fátima Correia Simões, CRB4-773

S586m

Silva, Cédric Cunha Gomes da

Meu carro é uma bike: ciclomobilidade como política pública em metrópoles do sul global / Cédric Cunha Gomes da Silva. - 2017.
184 folhas: il. 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. Sérgio Carvalho Benício de Mello.

Tese (Doutorado em Administração) – Universidade Federal de Pernambuco. CCSA, 2017.

Inclui referência e apêndices.

1. Ciclomobilidade. 2. Política. 3. Mobilidade. I. Mello, Sérgio Carvalho Benício de (Orientador). II. Título.

658 CDD (22. ed.)

UFPE (CSA 2018 – 017)

Universidade Federal de Pernambuco
Centro de Ciências Sociais Aplicadas
Departamento de Ciências Administrativas
Programa de Pós-Graduação em Administração – PROPAD

MEU CARRO É UMA BIKE: Ciclomobilidade como Política
Pública em Metrôpoles do Sul Global

Cédrick Cunha Gomes da Silva

**Tese submetida ao corpo docente do Programa de Pós-Graduação em
Administração da Universidade Federal de Pernambuco e aprovada em 24
de fevereiro de 2017.**

Banca Examinadora:

Prof. Sérgio Carvalho Benício de Mello, Dr., UFPE (Orientador)

Prof. Maria Christianni Coutinho Marçal, Dr.^a, UFPE (Examinador Externo)

Prof. Érico Andrade Marques de Oliveira, Dr., UFPE (Examinador Externo)

Prof.^a Helena Lúcia Augusto Chaves, Dr.^a, UFPE (Examinadora Externa)

Prof.^a Maria Iraê de Souza Corrêa, Dr.^a, UFRPE (Examinadora Externa)

Dedico esta tese àqueles que ao seu modo lutam e reivindicam por uma mudança paradigmática do pensamento sobre as cidades do Sul global, mesmo não havendo garantias de que será o melhor caminho.

Agradecimentos

A conclusão deste doutorado marca o fim de uma década de dedicação e sacrifícios desde a graduação em busca de um desconhecido. Neste processo de autoconhecimento e desenvolvimento científico, a trajetória se mostrou muito mais rica e prazerosa do que o alcance da titulação. A maior ruptura se deu no meu olhar sobre a cidade e as complexidades da vida urbana. As amizades e parcerias construídas ao longo dos últimos anos trouxeram contribuições incomensuráveis. Agradeço, em especial, meu amigo Francisco Ricardo, a primeira pessoa a me instigar a reflexão crítica sobre os problemas da modernidade. Ainda na minha graduação, me provocou com leituras densas como do filósofo francês Paul Virilio. Não chegaria aqui sem o apoio de meus pais João Gomes e Dulce Fausto, pois antes mesmo de descobrir a possibilidade de uma vida acadêmica me incentivaram à leitura e aos estudos, despertando a curiosidade e desejo por conhecimento indispensáveis a qualquer pesquisador. Agradeço a todos os colegas do Laboratório de Estudos Urbanos e Políticas de Mobilidade (Mobis/UFPE), em especial, Maria Christianni, Juliana Macêdo, Adriana Cordeiro e Maria Iraê. Da mesma forma, sou grato àqueles urbanistas, ciclistas, cicloativistas, acadêmicos dentre outros que em algum momento dessa empreitada puderam compartilhar de suas experiências e conhecimentos. Faltam-me palavras para descrever o quanto sou grato à outras duas pessoas. Primeiro, minha amada Rafaella que ao longo de todos esses anos esteve ao meu lado, aprendendo e compreendendo as dificuldades de ser esposa de um doutorando. Não tenho como retribuir todo seu sacrifício, apenas demonstrar minha gratidão pelo apoio e dedicação. Ao meu orientador na vida acadêmica e pessoal ao longo dos últimos seis anos, e hoje grande amigo Sérgio Benício, só tenho a dizer que essa jornada que percorremos juntos, conhecendo outras culturas e sociedades, desbravando as problemáticas e epistemologias urbanas, foi uma das melhores experiências e transformações que passei em toda minha vida. Sou extremamente grato por sua contribuição ao forjar este pesquisador a partir de um indivíduo de formação humilde. Finalizo essa jornada longa e árdua sem traumas. Pelo contrário, com a certeza de que nunca cansarei desse nomadismo que é a busca pelo desconhecido.

“O primeiro passo para liberdade não é só mudar a realidade para que se encaixe nos seus sonhos. É mudar o modo como você sonha. Mas, isso dói, pois, todas as satisfações que temos vêm dos nossos sonhos”.

Slavoj Žižek

“Simplicity is the ultimate sophistication”

Leonardo DaVinci

Resumo

Nunca fomos tão urbanos como atualmente. Em 2014, mais da metade (54%) da população global era urbana, segundo um relatório das Nações Unidas (2015). A construção de sistemas tecnológicos complexos que são o produto e o produtor da vida urbana acompanham o processo acelerado de urbanização. Infra-estruturas de energia, água, comunicação, transportes, saneamento e capital suportam o funcionamento da cidade contemporânea. Nesta, o colapso desses sistemas produziu crises complexas com efeitos cascata, como falhas na infra-estrutura urbana que geram problemas de (i)mobilidade; com impactos sociais, políticos, ambientais, de saúde e econômicos. A mobilidade urbana, como parte deste contexto disruptivo, apresenta problemas como congestionamento, ruído, poluição do ar, privatização do espaço público e acesso desigual ao transporte. Isso se deve, em parte, à hegemonia da automobilidade enquanto um dos principais ícones da modernidade. A ciclomobilidade, por outro lado, como parte de um novo paradigma de mobilidade, tem o potencial de subverter o atual sistema de transporte unidimensional que privilegia o carro, desconstruindo suas práticas e experiências de tempo, espaço e velocidade. No entanto, esses aspectos ganham um contorno diferente quando contextualizados em metrópoles do Sul global, subdesenvolvidas e recentemente democratizadas, onde o crescimento populacional e a adoção do automóvel como seu principal modal de transporte são dominantes e vistos como sinônimo de desenvolvimento e progresso. Esta pesquisa, utilizando uma abordagem pós-estruturalista, procura explicar criticamente sobre processos pelos quais múltiplas posições de sujeito atuam tática e estrategicamente com o objetivo de subverter a condição urbana hegemônica pela inclusão de demandas populares anteriormente excluídas do campo discursivo da mobilidade urbana.

Palavras chave: Ciclomobilidade. Política. Subversão. Paradigma da Mobilidade.

Abstract

We have never been as urban as today. In 2014, more than half (54%) of the global population was urban, according a United Nations report (2015). The construction of complex technological systems that are the product and producer of urban life follow the accelerated process of urbanisation. Energy, water, communication, transport, sanitation and capital infrastructures support the functioning of the contemporary city. In it, the collapse of these systems have produced complex issues with cascading effects such as failures in urban infrastructure that generate problems of (i)mobility; with social, political, environmental, health and economic impacts. Urban mobility, as part of this disruptive context, presents problems like traffic congestion, noise, air pollution, privatisation of public space and unequal access to transport. This is partly due to the automobility hegemony such as one of the main icon of modernity. Velomobility, on the other hand, as part of a new mobility paradigm, has the potential to subvert the current one-dimensional transportation system that privileges the car, deconstructing their practices and experiences of time, space and speed. However, these aspects gain a different contour when contextualised in Global South metropolises, underdeveloped and newly democratised, where population growth and the adoption of the automobile as their main type of transport are dominant and seen as synonymous of development and progress. This research, using a poststructuralist approach seek to critically explain the processes by which multiples subject positions act tactic and strategically to subvert the hegemonic urban condition by the inclusion of popular demands previously excluded from the discursive field of urban mobility.

Keywords: Velomobility. Politics. Subversion. Paradigm of Mobility.

Lista de Figuras

| | |
|---|-----|
| Figura 1 (1) – Ilustrações da 1ª e 2ª Bicicletada em Recife..... | 34 |
| Figura 2 (1) – Placa Educativas..... | 36 |
| Figura 3 (1) – Multas Cidadãs..... | 36 |
| Figura 4 (1) – Bike Anjo Recife..... | 37 |
| Figura 5 (1) – Formulário para contagem manual de ciclistas..... | 41 |
| Figura 6 (1) – Instalação de Placas..... | 42 |
| Figura 7 (1) – Placas Ciclistas por Dia..... | 42 |
| Figura 8 (1) – Ciclofaixa de Turismo e Lazer..... | 43 |
| Figura 9 (1) – Campanha Por um Trânsito Mais Humano..... | 45 |
| Figura 10 (1) – Mapa de Relações da Gramática da Automobilidade no Cicloativismo..... | 48 |
| Figura 11 (1) – Mapa de Relações da Gramática da Ciclomobilidade no Cicloativismo..... | 52 |
| Figura 12 (1) – Mapa de Relações da Gramática da Ciclomobilidade no Executivo..... | 54 |
| Figura 13 (1) – Mapa de Relações da Gramática da Ciclomobilidade no Legislativo..... | 56 |
| Figura 14 (1) – Mapa de Relações da Gramática da Mobilidade Urbana no Executivo..... | 62 |
| Figura 15 (1) – Mapa de Relações da Gramática da Mobilidade Urbana no Legislativo..... | 64 |
| Figura 16 (1) – Mapa de Relações da Gramática da Mobilidade Urbana na Sociedade Organizada..... | 69 |
| Figura 17 (1) – Mapa de Relações da Gramática da Mobilidade Urbana no Cicloativismo..... | 62 |
| Figura 18 (2) – Teoria do Discurso Pós-estruturalista..... | 96 |
| Figura 19 (3) – Teoria Crítica da Tecnologia..... | 107 |
| Figura 20 (4) – Teoria Política da Tecnologia..... | 113 |
| Figura 21 (5) – Matriz das lógicas social, política e fantasmática..... | 117 |
| Figura 22 (5) – Da automobilidade à ciclomobilidade..... | 119 |
| Figura 23 (5) – Da automobilidade à Cidade para Pessoas..... | 122 |
| Figura 24 (5) – Ideais de cidades a partir dos discursos da ciclomobildiade..... | 125 |
| Figura 25 (5) – Ciclos Retrodutivos..... | 128 |
| Figura 26 (6) – Sistema pós-carro..... | 140 |
| Figura 27 (6) – Teoria do Discurso da Ciclomobilidade..... | 167 |
| Figura 28 (A) – Dois retratos das ciências sociais..... | 172 |
| Figura 29 (A) – Fontes Discursivas..... | 177 |

Figura 30 (A) – *Corpus* da pesquisa com categorias textuais.....179

Lista de Quadros

| | |
|---|----|
| Quadro 1 (1) – Marco Legal da Ciclomobilidade no Recife/PE..... | 40 |
| Quadro 2 (1) – Enunciados Cicloativistas sobre a Automobilidade..... | 46 |
| Quadro 3 (1) – Regras de formação e critérios do Cicloativismo sobre a Automobilidade..... | 48 |
| Quadro 4 (1) – Enunciados Cicloativistas sobre a Ciclomobilidade..... | 49 |
| Quadro 5 (1) – Regras de formação e critérios do Cicloativismo sobre a Ciclomobilidade..... | 51 |
| Quadro 6 (1) – Enunciados do Executivo sobre a Ciclomobilidade..... | 52 |
| Quadro 7 (1) – Regras de formação e critérios do Executivo sobre a Ciclomobilidade..... | 54 |
| Quadro 8 (1) – Enunciados do Legislativo sobre a Ciclomobilidade..... | 55 |
| Quadro 9 (1) – Regras de formação e critérios do Legislativo sobre a Ciclomobilidade..... | 55 |
| Quadro 10 (1) – Enunciados sobre os Ciclistas..... | 57 |
| Quadro 11 (1) – Enunciado do Judiciário sobre a Mobilidade Urbana..... | 59 |
| Quadro 12 (1) – Enunciados do Executivo sobre a Mobilidade Urbana..... | 59 |
| Quadro 13 (1) – Regras de formação e critérios do Executivo sobre a Mobilidade Urbana..... | 61 |
| Quadro 14 (1) – Enunciados do Legislativo sobre a Mobilidade Urbana..... | 62 |
| Quadro 15 (1) – Regras de formação e critérios do Legislativo sobre a Mobilidade Urbana..... | 63 |
| Quadro 16 (1) – Enunciados da Sociedade Organizada sobre a Mobilidade Urbana..... | 64 |
| Quadro 17 (1) – Regras de formação e critérios da Sociedade Organizada sobre a Mobilidade Urbana..... | 68 |
| Quadro 18 (1) – Enunciados do Cicloativismo sobre a Mobilidade Urbana..... | 69 |
| Quadro 19 (1) – Regras de formação e critérios do Cicloativismo sobre a Mobilidade Urbana..... | 75 |
| Quadro 20 (1) – Formações Discursivas e Premissas..... | 72 |

Lista de Abreviaturas e Siglas

Alepe – Assembleia Legislativa do Estado de Pernambuco

Ameciclo – Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife

CTTU – Companhia de Trânsito e Transporte Urbano

DU – Direitos Urbanos

MPPE – Ministério Público de Pernambuco

PCR – Prefeitura da Cidade do Recife

PDC – Plano Diretor Ciclovitário

RMR – Região Metropolitana do Recife

Semoc – Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano

Setur – Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer

TCT – Teoria Crítica da Tecnologia

TDC – Teoria do Discurso da Ciclomobilidade

TDP – Teoria do Discurso Pós-estruturalista

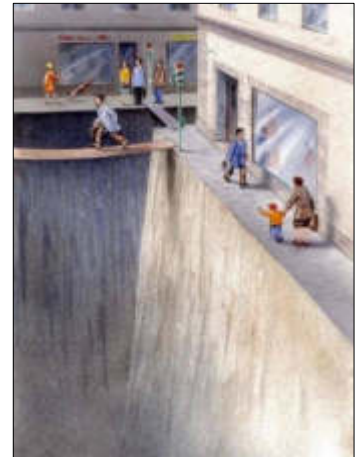
TDT – Teoria Política da Tecnologia

Sumário

| | |
|---|-----|
| Prólogo: Sobre a Crise da Mobilidade no Sul Global | 14 |
| PARTE I – A “HISTÓRIA” DA CICLOMOBILIDADE EM UMA METRÓPOLE DO SUL ... | 25 |
| 1 Ciclomobilidade enquanto Problema | 26 |
| 1.1 Para que nos serve a problematização? | 26 |
| 1.2 Do Recife Polo Ciclístico (1990) ao Plano Diretor Cicloviário (2014) | 32 |
| 1.3 Ciclomobilidade e suas posições discursivas | 45 |
| 1.3.1 <i>Discursos e problematizações sobre a automobilidade</i> | 46 |
| 1.3.2 <i>Discursos e problematizações sobre a ciclomobilidade</i> | 49 |
| 1.3.3 <i>Discursos e problematizações sobre a Mobilidade Urbana</i> | 59 |
| 1.4 As “verdades” sobre a mobilidade urbana no Recife | 76 |
| PARTE II – POR UMA TEORIA POLÍTICA DA TECNOLOGIA | 78 |
| 2 Hegemonia, Discurso e Antagonismo: Teoria do Discurso Pós-estruturalista | 79 |
| 2.1 Construcionismo social e Pós-marxismo | 79 |
| 2.2 Lutas Hegemônicas: política e emancipação..... | 83 |
| 2.2.1 <i>Hegemonia e antagonismo social</i> | 84 |
| 2.2.2 <i>Articulação discursiva e as Lógicas de equivalência/diferença</i> | 86 |
| 2.2.3 <i>Lutas políticas e os deslocamentos</i> | 89 |
| 2.2.4 <i>Democracia radical e nova hegemonia</i> | 92 |
| 3 Questionando a Tecnologia: Teoria Crítica da Tecnologia de Andrew Feenberg | 97 |
| 3.1 Tecnocracia e Resistência | 98 |
| 3.2 Sujeitos sociais e Engajamento | 101 |
| 3.3 Lutas e Subversão | 102 |
| 3.4 Democratizando a tecnologia na modernidade alternativa..... | 105 |
| 4 Por uma Teoria Política da Tecnologia | 109 |
| 4.1 Hegemonia tecnocrática e resistência..... | 110 |
| 4.2 Articulação e Engajamento político | 111 |
| 4.3 Lutas políticas e Deslocamentos subversivos | 111 |
| 4.4 Democratização da tecnologia | 112 |
| PARTE III – CICLOS RETRODUTIVOS E EXPLANAÇÃO CRÍTICA | 114 |
| 5 Questionando à Automobilidade: Retrodução, Lógica e Articulação | 115 |
| 5.1 Impossibilidades da ciclomobilidade | 117 |
| 5.2 Políticas de ciclomobilidade e a Cidade para Pessoas..... | 120 |
| 5.3 Democratização da mobilidade na escala humana | 124 |

| | |
|--|------------|
| 5.4 A ciclomobilidade enquanto parte de um novo paradigma da mobilidade | 127 |
| 6 Teoria do Discurso da Ciclomobilidade: Por um Novo Paradigma da Mobilidade..... | 130 |
| 6.1 Hegemonia da automobilidade e a desobediência civil-tecnológica..... | 131 |
| 6.2 Lutas políticas e articulação na mobilidade urbana..... | 133 |
| 6.3 Da tática à estratégia, do “velho” ao novo paradigma da mobilidade..... | 135 |
| 6.4 Ciclomobilidade e o direito à vida urbana e aos espaços de fluxos | 137 |
| 7 Subversão ou Assimilação? O Discurso da Ciclomobilidade no Sul global | 143 |
| 7.1 Subversão e ruptura paradigmática na mobilidade..... | 144 |
| 7.2 Democratização <i>versus</i> assimilação seletiva no Sul Global..... | 146 |
| 7.3 O Sul Global e os desafios para modernidade alternativa..... | 149 |
| Referências..... | 156 |
| APÊNDICE A – Questão de método: para uma lógica da explanação crítica..... | 168 |

Prólogo: Sobre a Crise da Mobilidade no Sul Global



Abismo Urbano por Karl Jilg

Mobilidade é parte fundamental da vida cotidiana. Mover-se entre espaços e lugares exerce importante papel nas interações sociais e construção de identidades. De modo geral, esses deslocamentos têm efeitos positivos, sendo produtos e produtores da vida urbana. No entanto, a partir dos processos hegemônicos de urbanização e modernização das metrópoles do Sul global¹, tais movimentos ganharam contornos específicos e problemáticos.

Ao longo do século XX, visando facilitar a expansão das cidades no Sul e viabilizar os fluxos de veículos pela otimização das infraestruturas técnicas, planejadores urbanos passaram a adotar ações para a eliminação de barreiras ao desenvolvimento (e.g. tabula rasa²) (SANTOS, 1993, 1998; DAMATTA, 2010). Contribuindo na transformação das cidades tradicionais em extensas cidades-regiões, essas práticas foram direcionadas por princípios modernos como objetividade, funcionalidade e eficiência (HASSAN, 1981; ELLIN, 1999; HIRT, 2005). O

¹ O conceito de Sul global neste estudo vai além do sentido dado pela geografia tradicional que se baseia na ideia de hemisférios. Sul global aqui é compreendido epistemologicamente enquanto espaços e condições urbanas caracterizados por uma forma de colonialidade de saberes advindos do Norte global desenvolvido e moderno. Deve-se ter em mente que Sul e Norte global não se referem a países ou cidades inteiras, mas sim espaços urbanos fragmentados. A distinção entre Norte e Sul é muito mais uma abstração, pois no concreto o que se percebe são espaços híbridos com características de Sul e Norte. Se referir às metrópoles do Sul ou Norte global quer dizer que existe nestas ou naquelas um predomínio de características de Sul ou Norte. Neste sentido, podemos encontrar Sul e Norte global em qualquer metrópole, porém, em diferentes escalas.

² Método de intervenção urbana vinculado à arquitetura e urbanismo moderno onde se objetiva derrubar ou destruir edificações pré-existentes de modo a transformar o espaço em um tipo de “folha em branco” para construção do “novo” (para mais discussões sobre o conceito ver Moreira (2004)).

Estado e o mercado neoliberal se apresentaram como instâncias centrais, neste processo, para garantir a organização e regulação racional da vida humana e seus deslocamentos.

Freudendal-Pedersen (2009) aponta que durante boa parte do século passado, as pesquisas sobre transporte foram dominadas por saberes unicamente técnicos, por exemplo, da engenharia de tráfego. O automóvel tornou-se a principal expressão do planejamento moderno e alternativa para os deslocamentos cotidianos. Na metrópole moderna, a velocidade do motor tornou-se valor cultural, influenciando o planejamento e reorganização dos tempos e espaços urbanos (SANTOS, 1998; MILLER, 2001; DUFFY, 2009) com consequências, em especial, nas microrregiões ou setores das cidades.

A vida urbana, ditada pela velocidade do automóvel, se tornou frenética. Somos resultado de uma modernidade industrial acelerada que privilegia experiências e práticas para além da escala humana (REDHEAD, 2004; DUFFY, 2009). Aceleração em vez de desaceleração tem sido uma constante nessa condição urbana que precariza o local (do Sul) em favor de um global (do Norte), excluindo aqueles que não acompanham esta tendência. Neste processo, muitas pessoas passaram a pensar que suas vidas sociais seriam impossíveis sem esta tecnologia, sendo considerada único meio de alcançar a flexibilidade individual necessária para uma vida moderna (URRY, 2007; FREUDENDAL-PEDERSEN, 2009).

Políticas públicas e incentivos fiscais contribuíram para a intensificação da produção, do consumo e utilização dos veículos motorizados individuais reforçando a ideia de que todos teriam direito de possuir um automóvel e ser digno de uma vida moderna. Como aponta Rose (1999), o governar, nos dias atuais, é caracterizado por um entendimento das pessoas como empreendedoras do seu próprio ser e pela compreensão da liberdade enquanto autonomia. Liberdade tornou-se um imperativo de autorealização. Contudo, com a expansão urbana em cidades-regiões, o aumento das distâncias, o crescimento populacional e a ineficiência do Estado, a busca por essa condição e qualidade de vida tem produzido consequências negativas de (i)mobilidade com efeitos cascata; com impactos sociais, econômicos, ambientais e de saúde.

É a partir deste cenário que este prólogo busca problematizar a natureza política e discursiva do fenômeno contemporâneo da mobilidade, mas em última instância refletir sobre os espaços urbanos no contexto de crise da mobilidade no Sul global. O argumento inicial é de que **a modernização de espaços urbanos do Sul global, imposta pela colonialidade de saberes desenvolvimentistas e progressistas, instituiu o regime da automobidade**

enquanto um de seus principais pilares, produzindo condições urbanas distópicas de imobilidade.

Diversos estudos apontam que as metrópoles do Sul são caracterizadas por fatores como violência urbana, impunidade, pobreza e exclusão social diretamente relacionados às políticas e assimetrias de poder nos espaços urbanos (BEARD; MIRAFTAB; SILVER, 2008; WILLIAMS; METH; WILLIS, 2009). Metrópoles localizadas em países como Brasil, Índia, China, México e África do Sul convivem com tais problemas, assim como, poluição do ar³ e crescimento populacional⁴. Segundo pesquisa da Organização Mundial da Saúde (OMS)⁵, anualmente são registrados no mundo 1,25 milhões de mortes por acidentes de trânsito, 90% destas em contextos de renda baixa e média. Pedestres e ciclistas, historicamente esquecidos nos projetos urbanísticos, representam 26% das mortes. Além disso, são registradas anualmente 50 milhões de lesões permanentes. Ao longo do século XX, foram aproximadamente 60 milhões de mortes no trânsito⁶, quase o mesmo número de causalidades da Segunda Guerra Mundial.

A densidade demográfica e expansão socioterritorial tornam ainda mais ineficiente a atuação do poder público e suas instituições nas camadas urbanas pobres e marginalizadas (KOONINGS; KRUIJT, 2009). A imobilidade, consequência desta condição urbana distópica, converte-se em custos sociais e econômicos para o Estado e as cidades. Estes resultam de resgates, tratamentos, reconstrução de patrimônios públicos e privados, além da incapacitação para o trabalho das pessoas acidentadas (e.g. sendo convertidos em previdência social, fisioterapia, reabilitação). No Brasil, segundo dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), os acidentes de trânsito respondem por um custo anual em torno de 50 bilhões de reais⁷, aproximadamente, 2,8% do PIB anual do país.

Cidades desenvolvidas do Norte global como Copenhague e Amsterdã tornaram-se exemplos ao adotar políticas de ciclomobilidade e restrições ao automóvel (e.g. *traffic calming*, ciclovias, visão zero, praça de bolso, *car free*), reestruturando o estilo de vida dos seus cidadãos e as formas como se deslocam (GEHL, 2013). Alinhadas a um desenvolvimento diferencial dos

³ WHO (2014). Public Health and Environment (PHE): ambient air pollution. Disponível em: http://gamapserv.who.int/gho/interactive_charts/phe/oap_exposure/atlas.html

⁴ United Nations (2014). World Urbanization Prospects: The 2014 Revision.

⁵ WHO (2015). Global status report on road safety 2015. Disponível em: http://www.who.int/entity/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en/index.html

⁶ PESCE, Roberta (2013). "Death in the 20th Century. The Infographic". Disponível em: <http://www.medcrunch.net/death-20th-century-infographic/>. Acesso em: 12 de janeiro de 2014.

⁷ IPEA (2015). Desafios do desenvolvimento. Ano 12. Edição 85. Disponível em: http://desafios.ipea.gov.br/images/stories/ed85/pdfs/160120_desafios_85.pdf. Acesso em: 05 de maio de 2016.

espaços urbanos e regionais, tendo muitas vezes a bicicleta como eixo central, essas políticas vêm sendo apropriadas e integradas por metrópoles do Sul como Bogotá, Cidade do México, Curitiba e Nova Deli (COX, 2010). Planejadores urbanos, grupos de cicloativistas e outros movimentos sociais têm fundamentado suas ações e intervenções urbanas, em favor da bicicleta e do ciclista, a partir desses saberes e experiências do Norte. Neste processo, tensões políticas emergem à medida que a automobilidade e sua cultura são ameaçadas por discursos e “novas” formas de mobilidade (e.g. ciclomobilidade e pedestrianismo).

Nas últimas décadas, muitas pesquisas vêm sendo desenvolvidas em torno das diferentes dimensões e o papel da bicicleta e seus usos nos contextos urbanos de crise da mobilidade. Biker (1995) desenvolve uma perspectiva em torno da construção social de questões de segurança no uso da bicicleta. Herlihy (2004) apresenta, em seu livro *Bicycle: the history*, uma perspectiva linear da história debatendo as diferentes eras de evolução desta tecnologia. O livro intitulado *Cycling and Society* (HORTON; ROSEN; COX, 2007) aborda temas em torno da construção sensorial dos sentidos ao pedalar, assim como, das barreiras físicas e psicológicas quanto ao uso da bicicleta incluindo questões econômicas e de gênero. Em seu livro *Elogio de la bicicleta* de 2008, Marc Auge traz um olhar antropológico discutindo os altos e baixos da história da bicicleta na França, debatendo a forma como a bicicleta influenciou nas mudanças como as pessoas percebem, vivem e sentem os espaços urbanos. Outro olhar antropológico dedicado a bicicleta é feito por Vivanco (2013), no livro *Reconsidering the Bicycle: an anthropological perspective on a new (old) thing*, onde reflete-se sobre a construção da cultura da bicicleta em diferentes cidades e seu desenvolvimento enquanto símbolo de ação política. Ilundáin-Agurruza e Austin (2010), trazem no livro *Cycling: philosophy for everyone* diversos estudos que refletem uma variedade de experiências de uso da bicicleta em termos fenomenológicos e filosóficos, incluindo questões de gênero, de ação política e estilos de vida. Cox (2010), em seu livro *Moving People*, direciona a atenção para os problemas do domínio da automobilidade, assim como, o desenvolvimento sustentável e aquilo que o autor denomina como *ecomobility*. Furness (2010), no livro *One Less Car: bicycling and the politics of automobility*, apresenta considerações políticas em torno dos conflitos entre aqueles que defendem o direito do ciclista à cidade em contrapartida a cultura da automobilidade. Em *In the City of Bikes*, Jordan (2013), traz um olhar histórico sobre Amsterdã, desde a década de 1890, passando pela ocupação nazista, até o fortalecimento da cultura centrada na bicicleta. Reid (2015), em *Roads were not built for cars*, desenvolve um olhar interessante sobre como ciclistas e suas bicicletas foram um dos primeiros a demandar melhores vias para pedalar, contribuindo

consequentemente para emergência das ruas asfaltadas e dos veículos motorizados. Bonham e Johnson (2015), no livro *Cycling Futures*, apresentam um conjunto de trabalhos pioneiros no desenvolvimento do conhecimento sobre a construção da cultura da bicicleta e suas particularidades nos contextos da Austrália e Nova Zelândia. Contribuindo com perspectivas da geografia, Norcliffe (2015), no livro *Critical Geographies of Cycling*, utiliza de estudos de casos históricos e contemporâneos para lidar com aspectos políticos, econômicos e culturais da bicicleta.

Esses aspectos, contudo, ganham contornos um tanto diferentes quando contextualizados em cidades de países em desenvolvimento e recentemente democratizados do Sul global. Afinal, estes contextos urbanos são marcados por processos civilizatórios particulares, onde há elevada densidade demográfica e a adoção da automobilidade ainda é dominante e vista como sinônimo de crescimento e progresso (WILLIAMS; METH; WILLIS, 2009). Hanlon e Smart (2008), por exemplo, trazem um olhar do Sul. No livro *Do bicycles equal development in Mozambique?*, os autores debatem a construção da cultura da bicicleta em um contexto problemático de crises, guerras, pobreza e desenvolvimentos não-lineares na cidade africana.

No Brasil, desde o início do século XX, o uso da bicicleta nos deslocamentos diários tornou-se comum, especialmente entre a parcela menos favorecida da população que passou a viver distante do trabalho e dos benefícios da cidade, dependendo de transportes públicos ineficientes (SCHETINO, 2008; BELOTTO, 2013). Essa população representa hoje grande parte dos 73,6% de ciclistas que pedalam 5 dias ou mais por semana para ir ao trabalho, às compras ou à escola⁸. Porém, devido a escolha pelo rodoviarismo como sistema de transporte brasileiro (SANTOS, 1993; SANTOS; SILVEIRA, 2009), os espaços urbanos foram transformados para dar lugar e passagem ao automóvel (DAMATTA, 2010). Aspectos como esses unidimensionalizaram as opções de mobilidade, dificultando o surgimento de políticas públicas claras para transformar a ciclomobilidade em uma alternativa viável ao atual regime de mobilidade urbana.

Resta saber, então, se as experiências bem-sucedidas e as epistemologias do Norte global podem servir de parâmetro para o Sul. Afinal, como dito anteriormente, as epistemologias do Norte global, através de processos de colonialidade de saberes, marginalizam e excluem saberes e práticas locais do Sul. É, então, a partir dessas problemáticas e

⁸ Pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro. Disponível em: <http://ta.org.br/perfil/perfil.pdf>

inquietações, partindo-se do entendimento da ciclomobilidade enquanto fenômeno político e tecnológico que envolve tensões quanto aos sentidos e significados dos espaços urbanos e seus usos, que se questiona neste estudo: **como o fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade é possível nas condições urbanas do Sul global?**

A complexidade da vida urbana, assim como, as particularidades e diferenças, por exemplo, em termos de processos civilizatórios nos contextos do Sul global, têm imposto limites e desafios às epistemologias do Norte para lidar com as problemáticas urbanas do Sul. No deslocamento da modernidade para a pós-modernidade, outros princípios têm predominado. Em vez de universalidade tem-se particularidades, pluralidade em vez de singularidade, urbanismo fragmentado (*splintering urbanism*) em vez de uma visão unidimensional das cidades, incerteza e descontinuidade em vez de controle e predição, fluidez em vez de estabilidade, identidades móveis e múltiplas em vez de uma identidade estática e única. A adoção de modelos de desenvolvimento baseados em experiências do Norte global, imposta por formas de colonialidade de saberes modernos, produzem nos espaços urbanos do Sul condições urbanas distópicas devido as assimetrias culturais, sociohistóricas, econômicas, ideológicas e políticas. Aspectos como esses têm impossibilitado a emergência de práticas e experiências de mobilidade alternativas a partir de saberes locais de uma pós-modernidade que ataque o núcleo epistemológico da modernidade. Esta ambiguidade de valores e princípios inscrita nos espaços urbanos contemporâneos tem levado ao conflito e reflexão sobre as alternativas possíveis ao regime hegemônico. Neste processo, diversos sujeitos políticos através de seu agenciamento têm buscado retirar de situações contingentes e precárias os recursos para intervir e modificar os termos da realidade.

Como aponta Castro-Gómez (2005), a modernidade é uma máquina geradora de alteridades que em nome da razão e do humanismo, acaba por excluir de seu imaginário a pluralidade, hibridez, ambiguidade e contingência das formas de vida concretas em favor da imposição de controle, ordem e progresso linear. Neste sentido, a colonialidade de espaços e territórios do Sul global a partir de saberes do Norte moderno e “desenvolvido” constituem dispositivos de poder que constroem o “outro” mediante uma lógica binária que reprime e marginaliza as diferenças. A partir desta lógica, a pluralidade de formas de deslocamentos nos espaços urbanos (e.g. caminhar, pedalar, transporte público, patinar) é alienada pelo poder colonial do projeto moderno de cidade.

A modernidade tem, então, na automobilidade uma de suas principais instituições sociotécnicas por meio da qual se organiza (RAJAN, 1996; BÖHM et al., 2006; JEEKEL, 2016). São sistemas tecnológicos, práticas e instituições que produzem, aceleram e governam os movimentos espaciais, regulando suas consequências e moldando os espaços urbanos. Enquanto formação ideológica e discursiva, a automobilidade incorpora princípios modernos de liberdade, privacidade, democracia, progresso e autonomia, através dos quais seus artefatos técnicos (e.g. estradas, estacionamentos, fábricas, carros, postos de combustível, semáforos) são legitimados.

A automobilidade está atrelada a uma gama de discursos que constroem uma ideia de boa vida que é ao mesmo tempo contestável e contestada (HAGMAN, 2004; BÖHM et al., 2006; FREUDENDAL-PEDERSON, 2009). O entendimento da mesma, então, não pode ser reduzido simplesmente ao automóvel (SHOVE, 1998; FEATHERSTONE; THRIFT; URRY, 2004; BÖHM et al., 2006). Corroborando com os argumentos trazidos por Böhm et al. (2006), sugere-se o uso do termo “regime” em relação a automobilidade para se evitar o sentido de fechamento atrelado à noção de “sistema”. Neste último, suas relações e mecanismos internos reproduziriam ininterruptamente suas lógicas. A concepção de regime da automobilidade, por outro lado, traz à tona a estruturação social e material dos movimentos, apontando questões de poder e governança. Afinal, a forma moderna de pensar e viver nas cidades tem produzido alienação, dependência, individualismo e relações desiguais de poder, onde espaços públicos são convertidos em não-lugares (AUGE, 1994, 2010) e ambientes de fluxos privilegiados (URRY, 2000). Abordar a automobilidade enquanto regime possibilita, então, o engajamento em uma discussão crítica que reflete seu caráter político, suas tensões e possibilidades de subversão e emancipação (alguns dos principais focos deste estudo).

O sobrepujamento desse regime moderno da automobilidade está sujeito, assim, a ideologias, conhecimentos e lutas políticas que buscam subverter sua condição hegemônica pela emergência de significados e demandas populares locais e plurais previamente excluídos do campo discursivo da mobilidade urbana. A crise atual da modernidade se apresenta, dessa forma, enquanto oportunidade histórica para a emergência das diferenças e alternativas amplamente reprimidas no campo da mobilidade urbana. Neste sentido, procura-se defender nesta pesquisa a tese de que **o fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade, enquanto parte de um novo paradigma de mobilidade, é uma possibilidade de subversão da condição urbana distópica oriunda da colonialidade moderna e seu regime da automobilidade.**

Não se pretende neste estudo, porém, negar as conquistas e benefícios trazidos pela modernidade, assim como, pela automobilidade, mas reconhecer que atingimos um momento crítico que desafia os princípios da política pública e do planejamento urbano nas metrópoles do Sul global, ao demandar uma modernidade alternativa onde sistemas tecnológicos de mobilidade urbana plurais possam emergir. Afinal, como aponta Santos (1995), uma epistemologia do Sul assenta em três orientações: aprender que existe o Sul; aprender a ir para o Sul; e, aprender a partir do Sul e com o Sul. Sendo assim, a busca por “outros” projetos utópicos se apresenta como horizonte de emancipação (GOSFOGUEL, 2008), desafiando as condições urbanas distópicas da contemporaneidade.

Entende-se que a ciclomobilidade *per se* não consegue subverter a realidade urbana hegemonizada pela cultura da velocidade e pelo individualismo inerentes à modernidade e seu regime da automobilidade. Em cidades onde a ciclomobilidade se tornou hegemônica (e.g. Amsterdã), novos ou diferentes problemas emergem, como falta de espaços para estacionar, roubos e problemas relacionados ao descarte de bicicletas usadas. Além disso, estudos apontam que o próprio automóvel tem sofrido mudanças para se adaptar as novas demandas das sociedades pós-modernas (URRY, 2008; MITCHELL; BORRONI-BIRD; BURNS, 2010). Porém, o que se debate aqui é o ressurgir da bicicleta enquanto parte de um fenômeno tecnopolítico e uma alternativa pós-moderna dentre um conjunto de possibilidades de mobilidade (e.g. tecnologias móveis, mídias sociais, *e-commerce*, apps). A partir destas reflexões, entende-se a ciclomobilidade como parte de um planejamento urbano que considera as múltiplas dimensões e escalas das cidades, assim como, suas particularidades (HALON; SMART, 2008; COX, 2010; SMETHURST, 2015).

Saberes e experiências novos ou resignificados a partir de princípios pós-modernos podem potencializar o surgimento de alternativas ao regime moderno da automobilidade, incluindo-se aqui formas híbridas e plurais de mobilidade (e.g. a ciclomobilidade e o uso de tecnologias de informação e comunicação). Segundo Vivanco (2013), apesar da bicicleta fazer parte da realidade urbana há mais de um século, ressurgiu nas últimas décadas como a grande promessa de transformação da condição urbana caótica das metrópoles. Suas diferentes representações parecem resultar de uma multiplicidade de aberturas de possibilidades quanto aquilo que Urry (2008) e Dennis e Urry (2009) denominam como sociedades pós-carbono e pós-carro sustentáveis. O uso desta tecnologia tem o potencial de ser uma alternativa para a mobilidade urbana. Uma ferramenta político-discursiva, não meramente um meio de turismo, esportes e lazer.

Associações de ciclistas e de bairro, movimentos ambientalistas, assim como, instituições públicas e privadas se antagonizam num processo de ressignificação constante da vida urbana. Relações amigo-inimigo são frequentemente construídas entre aqueles que planejam a cidade para o automóvel e os que demandam políticas de ciclomobilidade. No entanto, como afirma Jane Jacobs (2003), em seu livro *Morte e Vida de Grandes Cidades*, os efeitos destrutivos da automobilidade não são simplesmente causa, mas sim um sintoma de nossa incompetência na construção da cidade. Neste sentido, consideramos que a ressignificação da mobilidade demanda o reconhecimento da complexidade inerente à vida urbana, suas relações de poder e interdependência das opções de movimentos (e.g. caminhar, pedalar, dirigir). Afinal, a ciclomobilidade pressupõe uma transformação profunda de mentalidade e estilo de vida da população, por exemplo, em relação à velocidade da vida cotidiana, à alimentação, aos cuidados com a saúde, e à logística da percepção, tanto na perspectiva da infraestrutura quanto na paisagem urbana.

Consciente de que o Sul global envolve uma diversidade de contextos e particularidades sociohistóricas, onde desenvolvimento é comumente entendido como modernização (GEORGE, 2015), a questão lançada anteriormente é muito ampla e impossível de ser respondida por inteira neste estudo, devido a limitação espaço-temporal e recursos. Porém, fatores socioeconômicos, políticos e culturais similares podem ser encontrados na maioria das metrópoles do Sul global. Mais do que isso, estes espaços e territórios urbanos convergem no sentido de que o regime da automobilidade tem se apresentado como a própria condição de impossibilidade da ciclomobilidade ao invisibilizar alternativas possíveis. As tensões políticas se dão devido à falta de espaço ou resistência ao regime dominante para atender ou reconhecer discursos alternativos (e.g. pedestrianismo e ciclomobilidade). O desafio atual para uma teoria crítica da mobilidade no e a partir do Sul global está em mostrar no que consiste a crise do projeto moderno e quais são as novas configurações do poder global no que Andrew Feenberg (1995) denomina como modernidade alternativa.

Partindo dessas considerações, optou-se por um caso urbano que compartilhe dessas problemáticas e desafios. A cidade do Recife, metrópole brasileira influenciada pela estética portuguesa e pelo planejamento urbano holandês, desde o século XVII se tornou polo de atração de populações e mercados na região Nordeste do Brasil. Assim como outras metrópoles do Sul, a cidade tem sido nas últimas décadas palco de lutas hegemônicas entre políticas que privilegiam um regime de mobilidade e outras caracterizadas por um novo sistema que

pressupõe intermobilidade, deslocamentos na escala humana e reconfiguração dos espaços públicos e redes de infraestruturas em lugares de sociabilidade e convivência.

Como visto neste prólogo, os estudos sobre ciclomobilidade e a bicicleta tem se debruçado sobre questões primordialmente sociotécnicas, econômicas, culturais e antropológicas. Poucos são aqueles que se dedicam ao estudo político do fenômeno, menos ainda são os que procuram uma articulação teórica que possa explicar sobre a ciclomobilidade no contexto de crise da modernidade. É, então, visando preencher este *gap* epistemológico que se procura neste estudo empreender um esforço para o desenvolvimento de uma abordagem teórico-crítica para compreensão da ciclomobilidade enquanto fenômeno tecnopolítico contemporâneo que articula uma multiplicidade de sujeitos antagônicos pela significação da ciclomobilidade e subversão do regime moderno da automobilidade nos contextos do Sul global. Dessa forma, o que antes considerávamos direito do ciclista à cidade passa a fazer parte de algo mais amplo, ou seja, o direito à vida urbana (que inclui outros cidadãos e suas demandas). Este estudo se refere, desse modo, à possibilidade de uma forma de condição urbana alternativa que permite repensar a própria modernidade e a colonialidade do Sul global a partir de regimes de mobilidade. Uma reordenação dos espaços urbanos, das estruturas políticas, da condição humana e suas subjetividades, da economia política e do planejamento urbano a partir e com o Sul. A ciclomobilidade, enquanto fenômeno tecnopolítico e parte de um novo paradigma da mobilidade, guarda em si um potencial de subversão do regime moderno e unidimensional da automobilidade desconstruindo suas epistemologias, práticas, experiências e subjetividades técnicas; remodelando a relação entre as escalas humanas e maquínicas.

Para o desenvolvimento desta pesquisa, adotou-se uma abordagem teórico-epistemológica de base construcionista e pós-marxista. Ao articular a Teoria do Discurso Pós-estruturalista (TDP), da Escola de Essex, com a Teoria Crítica da Tecnologia (TCT) de Andrew Feenberg, tem-se como objetivo empreender uma abordagem político-crítica da tecnologia enquanto teoria e método⁹ para compreender como se dão os processos articulatórios, emancipatórios e de democratização em torno da construção social de fenômenos urbanos como dos regimes de mobilidade e suas consequências sociais. Não se busca aqui desenvolver uma nova teoria política, mas o olhar a partir dessa articulação teórica possibilita, por fim, explicar criticamente sobre processos políticos que visam desconstruir os princípios e conceitos que norteiam a política e o planejamento da mobilidade nas metrópoles do Sul global, contribuindo

⁹ Questões metodológicas deste estudo podem ser encontradas no APÊNDICE A – Questão de método: para uma lógica da explanação crítica.

para um processo que privilegia demandas plurais. Aqui, a resistência política passa a ter como postulado a resistência epistemológica. A partir desta, o fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade, enquanto parte de um novo paradigma da mobilidade, passa a se constituir enquanto uma possibilidade de subversão epistemológica do regime tecnológico e unidimensional de mobilidade urbana.

Este prólogo teve como objetivo localizar o leitor no contexto problemático mais amplo desta pesquisa. No próximo capítulo será dado foco à problematização da ciclomobilidade no contexto particular do estudo, especialmente, a partir da abordagem arqueológica de Michel Foucault. Em seguida, serão exploradas as teorias utilizadas para desenvolver a abordagem teórico-crítica aqui empreendida. São apresentadas, num primeiro momento, as bases construcionista e pós-marxista, para, posteriormente, cada teoria ser discutida em detalhes apontando seus conceitos, princípios e reflexões.

A TDP contribui aqui para o entendimento de como se dá o processo político e discursivo na construção de certo fenômeno social, enquanto a TCT possibilita a reflexão sobre a democratização de sistemas tecnológicos, neste caso de mobilidade urbana. O objetivo maior a partir destas teorias críticas está em politizar a busca por uma ruptura no paradigma da mobilidade que norteia as políticas públicas e planejamentos urbanos em metrópoles do Sul global, privilegiando a mobilidade em detrimento ao olhar exclusivo sobre os veículos. Se no início deste prólogo foi dito que a mobilidade é essencial para a vida urbana, então, o direito à cidade que tratamos passa pelo direito à mobilidade. Está última responsável pelo acesso aos benefícios da própria vida urbana.

**PARTE I – A “HISTÓRIA” DA
CICLOMOBILIDADE EM UMA METRÓPOLE
DO SUL**

1 Ciclomobilidade enquanto Problema



Escolhas por Valdinei Calvento Jr.

Neste capítulo descreve-se a história da ciclomobilidade no contexto da cidade do Recife. Não no sentido da história geral, com sua linearidade e causalidade. Muito menos uma história da bicicleta ou dos ciclistas do Recife, apesar destes aparecerem como coadjuvantes. A partir do conceito de problematização de Michel Foucault, podemos dizer que se trata de uma história do presente. A história da ciclomobilidade enquanto política pública. Ao contrário das histórias gerais, procura-se enfatizar sua não linearidade, suas rupturas e descontinuidades.

É desenvolvida aqui, principalmente, uma arqueologia do discurso da ciclomobilidade no Recife. Ou seja, a descrição e análise dos enunciados e regras de formações discursivas que servem de premissas para diferentes problematizações em torno da ciclomobilidade a partir de quatro grandes domínios de saber (i.e. cicloativismo, sociedade organizada, poder executivo, poder legislativo). Porém, antes de seguir com esta de história do presente, torna-se necessário uma breve reflexão sobre as razões, contribuições e significados do que chamo problematização.

1.1 Para que nos serve a problematização?

Em seu livro *Arqueologia do Saber*, o filósofo francês Michel Foucault aponta que a história não se desenrola em um fluxo contínuo e causal, mas está em constante reformulação a partir dos acontecimentos (FOUCAULT, 2008). Para ele, a noção de temporalidade linear e

única da história tradicional é um efeito de concepções como tradição, evolução e mentalidade de uma época específica. Contudo, a história é plural e experienciada de diferentes formas dentro de um mesmo tempo cronológico. Os acontecimentos na história percorrem temporalidades múltiplas com impactos diversos sobre os sujeitos e suas práticas.

A problematização, a partir da articulação entre a arqueologia e genealogia foucaultiana, leva a construção do objeto de estudo enquanto um problema (HOWARTH, 2000; HOWARTH et al., 2016). O objetivo da mesma está em desvelar os critérios que estabilizam (mesmo que temporariamente) o objeto problematizado. Tal intervenção desconstrói o status de “verdade” e “real” como algo dado, possibilitando a análise tanto das complexas relações que lhe produziram quanto dos efeitos de seu funcionamento. Ou seja, descrevendo como tal objeto tornou-se o que é.

Foucault desenvolve a problematização tanto para descrever sua estratégia analítica quanto para se referir ao processo histórico de produção de objetos possíveis de serem falados e pensados (BACCHI, 2012). A análise a partir da problematização não tem o intuito de apontar soluções corretas à certo problema, mas examinar como o mesmo é questionado, analisado, classificado e regulado em domínios, momentos e circunstâncias específicas (DEACON, 2000). Dessa forma, visa-se compreender como e porque algo se torna um problema e como o mesmo é moldado enquanto objeto particular do pensamento (DEACON, 2006).

“Minha atitude não é resultado de uma forma de crítica que clama ser uma verificação metodológica de modo a rejeitar todas as possibilidades de soluções exceto aquela única validada. É mais na ordem de ‘problematização’ – ou seja, o desenvolvimento de um domínio de atos, práticas e pensamentos que me parecem colocar problemas à política”. (FOUCAULT, 1984, p. 114)

Em vez de ser um diagnóstico de uma manipulação ideológica, a problematização, a partir da obra de Michel Foucault, pode ser compreendida como uma descrição do pensamento enquanto prática¹⁰ (BACCHI, 2012). Neste sentido, a problematização não é simplesmente uma ideia ou imagem mental, mas emerge nas práticas. Tal enfoque nos permite abordar questões de forma diferente, sem precisar nos posicionar simplesmente como contra ou a favor. A problematização nos leva a indagar quais regras, referências, conceitos, objetos e teorias sustentam e regulam certas “verdades”. Ou seja, como determinado fenômeno é “problematizado” em diferentes domínios de saber.

¹⁰ Segundo Foucault (1991, p. 75), as “práticas” são “lugares” onde “o que é dito e o que é feito, regras impostas e razões dadas, o planejado e o dado como certo, se encontram e interconectam”.

Ao estudar como algo emerge num processo histórico de problematização, coloca-se seu status natural em questão, permitindo traçar as relações que resultam na sua emergência enquanto objeto (BACCHI, 2012). Conexões, encontros, estratégias, transformações, divergências, convergências, descontinuidades dentre outras formas de relações, ganham mais destaque na análise do que os próprios objetos (FOUCAULT, 1991).

Politicamente, os objetos discursivos são centrais quanto a maneira como somos governados. As práticas discursivas normatizam e regulam, direta e indiretamente, as formas como vivemos através de processos de subjetivação. Regras de formações discursivas delimitam aquilo que pode ou não ser pensado e falado sobre algo, estabelecendo normas, controles e exclusões (FLYNN, 2005). As regras não são princípios simplesmente de organização e estruturação, mas são grupos de relações complexas que funcionam como uma norma, traçando os limites e modos da própria ação.

Foucault inicia sua análise a partir de um “problema” atual, produzindo algo como uma “história do presente” (FLYNN, 2005, p. 45). Para isso, parte-se de momentos problematizantes ou incidentes críticos que produzem algum tipo de mudança nas práticas. Nestes momentos emergem questões ou problemas sobre algo dado, surgindo a oportunidade de indagação daquilo que aparece como evidente e fortemente estabelecido (BACCHI, 2012).

Como apontado por Bacchi (2012), as problematizações não são norteadas pela mudança de circunstâncias históricas como a industrialização. É sempre um tipo de criação enfatizando as relações estratégicas, políticas e de contestação presentes em cada momento. Neste sentido, o estudo de problematizações é possível:

“Para demonstrar como as coisas que parecem mais evidentes são, de fato, frágeis e dependentes de circunstâncias particulares, sendo muitas vezes atribuídas a conjunturas históricas que não têm nada de necessário ou definitivo sobre elas”. (MORT; PETERS, 2005, p. 19)

Rabinow (2003) aponta que, no estudo de problematizações, Foucault foca em práticas específicas que envolvem formas de governança. Práticas que possuem afirmações de verdade legitimadas institucionalmente ou dentro de um domínio de saber específico. As práticas moldam relações emergentes constituindo-nos enquanto tipos particulares de sujeitos, onde a multiplicidade de práticas garante a natureza incompleta desses processos de subjetivação (EVELINE; BACCHI, 2010). Neste sentido, os sujeitos ocupam posições contingentes e precárias dentro de campos discursivos, deslocando-se constantemente entre diferentes posições, (re)produzindo, assim, suas relações e enunciações.

Partindo da superfície das práticas, procura-se observar como estas produzem fenômenos relacionais complexos e problemáticos, ou seja, enquanto problema; ao mesmo tempo construindo-os enquanto objetos (e.g. automobilidade, ciclomobilidade e mobilidade urbana). Assim, as práticas discursivas levam algo a adentrar num “jogo” entre verdadeiro e falso, permitido e proibido, aceitável e inadmissível. Neste processo, regras internas são “administradas” de modo a regular a produção daquilo que é “verdadeiro” e “falso”. Desvelar, então, essas regras internas que moldam objetos “reais”, via problematização, é uma intervenção política crucial (BACCHI, 2012), tornando possível compreender como algo veio a se tornar “verdade”.

A problematização, entendida desta forma, possibilita o olhar através dos efeitos produtivos de poder que regulam, ou melhor, governam, tipos particulares de sujeitos e objetos. Esta abordagem histórica possibilita também o desvelar de suas condições de emergência e transformação que acabam por excluir outras possibilidades do campo discursivo. É possível, então, utilizar políticas públicas e projetos políticos como pontos de partida para acessar problematizações através das quais passamos a ser governados (BACCHI et al., 2015; BLETSAS; BEASLEY, 2010). Textos práticos e prescritivos como projetos, planos e políticas públicas servem como ponto de entrada para a identificação de práticas que fundamentam-se em problematizações particulares (BACCHI, 2012; BACCHI et al., 2015).

A partir de sua abordagem arqueológica, Foucault passa a considerar os discursos como sistemas autônomos de regras que constituem objetos, conceitos, sujeitos e estratégias. Na análise arqueológica procura-se descrever, a partir das enunciações dos sujeitos políticos, tais regras de formação que visam estruturar discursos dentro de um jogo de verdade e falsidade. Foucault (2008) argumenta que se for possível descrever, a partir de uma multiplicidade de enunciados, um sistema de dispersão semelhante onde objetos, modalidades enunciativas, conceitos e estratégias (ou temáticas) apresentem certa regularidade, podemos delimitá-la enquanto formação discursiva.

As formações discursivas podem ser entendidas como regularidades descritas nos casos em que vislumbra-se, entre os enunciados, o funcionamento de um sistema de dispersão que compreende objetos, sujeitos, conceitos e temáticas (FOUCAULT, 2008). A partir de tais formações torna-se possível conceber, mesmo diante do caos, precariedade, contingência e complexidade dos campos discursivos, uma ordem, correlações, posições, descontinuidades e transformações, ou seja, uma gramática discursiva.

O discurso é, assim, um conjunto em que podem ser determinadas a dispersão do sujeito e sua descontinuidade em relação a si mesmo. Não é a manifestação, majestosamente desenvolvida, de um sujeito que pensa, que conhece, e que o diz. O discurso fica no meio do caminho entre enunciados e formação discursiva, sendo um conjunto de enunciados apoiados nas mesmas regras. O sujeito, por sua vez, é uma função vazia a ser preenchida no exercício das práticas discursivas (FOUCAULT, 2008). Aqueles sujeitos que possuem o status para atuar sobre os saberes e proferir enunciados utilizando técnicas que os consolidem, desempenhando ações de modo a exercer verdades em suas práticas. O desempenho da função enunciativa coincidirá com o funcionamento de todas essas relações na designação do papel que certo sujeito pode e deve ocupar na fala em determinada posição. Não basta um sujeito ter o estatuto da fala, deve também haver a referência desse a um lugar institucional que autorize a tomada da palavra e, principalmente, que defina o modo como a palavra aparecerá no fio de suas enunciações (ANDERSEN, 2003; FOUCAULT, 2008). Status e lugar institucional estão num constante movimento de recorte e reinscrição dos objetos do discurso.

Os enunciados são funções que remetem a um referencial, sujeito, domínio de saber e materialidade. A análise dos enunciados não tem a ver com as unidades, mas sim com a decomposição de uma função enunciativa que se desempenha. Acontecimentos ou incidentes críticos podem ser considerados em seu contexto específico como geradores de um tipo de enunciado reitor. Este surge como ponto de referência e origem para uma rede de enunciações complexas e múltiplas que se desenrolam a partir do mesmo. Enunciados reitores concentram determinadas regras de formação e localizam-se na base de uma árvore de derivação enunciativa. Foucault (2008) argumenta que os enunciados se referem a objetos, mas que mesmo diferentes em sua forma e dispersos no tempo, diversos enunciados formam um conjunto quando se referem ao mesmo objeto. Os objetos do discurso existem a partir das diferentes configurações relacionais e recortes entre os enunciados, não havendo um objeto *a priori*. Da mesma forma, as relações e agrupamentos de enunciados acabam constituindo e levando a emergência de sistemas de conceitos e temáticas específicas a um campo discursivo.

A partir da análise do arquivo¹¹ desta pesquisa, por meio do software nVivo, tornou-se possível vislumbrar a constelação discursiva ou gramática geral em torno da mobilidade urbana na cidade do Recife. Nesta, podemos perceber a dispersão espaço-temporal e a complexidade

¹¹ Para mais detalhes sobre o arquivo, ver APÊNDICE A – Questão de método: para uma lógica da explanação crítica.

das relações entre os enunciados e regras de formação que constituem condições de possibilidade para a emergência de múltiplos arranjos ou formações discursivas.

Toda formação discursiva é lacunar, remetendo à uma constelação discursiva que permite heterogeneidade de discursos em uma mesma prática. Há, na verdade, níveis nas regras de formação e inúmeras relações entre elas. A gramática geral representa o campo discursivo onde se realizam as lutas articulatórias e deslocamentos dos elementos discursivos. O processo de análise arqueológica visa, neste sentido, identificar as regularidades dentro do caos e complexidade dos campos discursivos que se encontram em permanente mutação. Assim, o trajeto do “arqueólogo” do discurso perpassa por quatro passos principais:

- Descrever o desempenho da função enunciativa, localizando as condições de existência dos enunciados (i.e. referencial, sujeito, domínio e materialidade) e as relações que estes estabelecem entre si.
- Agrupar os enunciados em séries enunciativas coexistentes num mesmo campo associado e, a partir disso, definir o funcionamento de um discurso remetendo-o às mesmas regras de formação.
- Delinear, baseando-se nos conjuntos de enunciados já descritos, domínios de existência de uma formação discursiva (seja por meio de seus objetos, modalidades enunciativas, conceitos ou teorias).
- Localizar essa formação discursiva no interior do arquivo. Sendo este último praticamente impossível de ser realizado, visto que mesmo Foucault (2008) alerta para a dificuldade de relacionar uma formação discursiva ao arquivo por conta, principalmente, do seu caráter disperso.

A principal tarefa é fazer uso da descrição dos enunciados para o delineamento da regularidade que caracteriza o funcionamento de uma formação discursiva. Sendo assim, parte-se da dispersão da constelação discursiva ou gramática geral (Figura 1) em direção ao regular: localizando, nas práticas discursivas, as definições do exercício dos enunciados para, assim, poder agrupá-los em séries que formarão discursos e nos indicarão domínios das formações discursivas.

Em sua fase genealógica, Foucault aponta a análise da emergência histórica de formações discursivas com um olhar para explorar as possibilidades que foram excluídas pelo exercício de poder e sistemas de dominação (ANDERSEN, 2003). Discursos passam, nesta fase, a serem tratados como elementos ou blocos táticos operando no campo de relações de

forças. A problematização desenvolvida neste capítulo parte de um caminho estruturalista (da arqueologia). Entretanto, reconhecendo sua precariedade e contingência, a mesma nos direciona à uma abordagem pós-estruturalista que será melhor explorada nos capítulos seguintes. Se mostra importante nesta perspectiva, a trajetória ou deslocamento dos sujeitos políticos dentro do campo discursivo, assim como, as relações de poder inerentes as suas práticas. A problematização representa um primeiro passo para a Lógica da Explicação Crítica¹² (estratégia analítica adotada neste estudo).

Este capítulo é, então, norteado pela pergunta levantada no prólogo: **como o fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade é possível nas condições urbanas do Sul global?** Afinal, o processo de construção discursiva de um fenômeno tecnológico como a ciclomobilidade se dá através de lutas políticas que visam significar o que pode ou não ser pensado e falado sobre o mesmo. Nesse processo, as lutas visam também estabelecer regras que norteiam aquilo visto como verdadeiro ou falso.

Projetos ou políticas públicas, entendidos, por exemplo, como textos prescritivos e normativos, podem servir de ponto de partida para a problematização de um fenômeno específico (BACCHI, 2012; BACCHI; BONHAM, 2014). Mais do que isso, tais textos ou acontecimentos, funcionam como enunciados reitores ampliando a rede de enunciações em torno de determinado fenômeno. É neste sentido que reconhecemos que o início dessa história poderia partir de diferentes pontos de “origem”, mas que para efeito de se pensar a ciclomobilidade enquanto política pública na cidade do Recife, consideram-se os enunciados reitores do fenômeno em questão. Neste sentido, projetos de mobilidade (e.g. Recife Polo Ciclístico e Plano Diretor Ciclovitário) que possuem a cultura da bicicleta, infraestrutura ciclovitária, os ciclistas dentre outros como elementos norteadores das formações discursivas. Utilizando nesta pesquisa da cidade do Recife como caso ilustrativo e objeto de estudo, tornou-se possível identificar as premissas e condições de possibilidade do discurso da ciclomobilidade em seu contexto particular.

1.2 Do Recife Polo Ciclístico (1990) ao Plano Diretor Ciclovitário (2014)

A história atual da ciclomobilidade enquanto política pública teve como incidente crítico o lançamento do Plano Diretor Ciclovitário da Região Metropolitana do Recife (PDC/RMR), pelo Governo do Estado e Prefeitura da Cidade do Recife (PCR), em fevereiro de 2014.

¹² Ver APÊNDICE A – Questão de método: para uma lógica da explicação crítica.

Contudo, podemos considerar que o PDC é tanto um elemento dentro de uma rede de acontecimentos quanto um recomeço dessa história devido às discontinuidades político-discursivas nas últimas décadas. A partir de um processo de imersão no conjunto de documentos, fotos, vídeos e áudios que constituíram o arquivo desta pesquisa, se tornou possível regredir pouco a pouco ao longo dos últimos 24 anos das práticas discursivas em torno da mobilidade urbana no Recife, especialmente, no que envolve a ciclomobilidade e automobilidade. Em fevereiro de 1990, por exemplo, o então prefeito Joaquim Francisco de Freitas Cavalcanti sancionou a Lei 15.329, decretada pelo Poder Legislativo, instituindo o Programa Recife Polo Ciclístico¹³. Este tinha como objetivo definir e viabilizar as ações do poder público municipal quanto ao estímulo ao uso da bicicleta como meio de transporte urbano.

Com o Programa Recife Polo Ciclístico, previa-se a implantação de infra-estrutura física (e.g. ciclovias, sinalização, estacionamentos, equipamentos de apoio), fontes de financiamento para aquisição de bicicletas e ações de conscientização da população sobre os benefícios do uso da bicicleta. Conceitos como **antipoluinte**, **saudável** e **benéfico para o trânsito** emergiam neste momento como regras para construção de enunciados em torno dos objetos discursivos **bicicleta** e **ciclista**. Neste sentido, geravam-se relações entre a bicicleta e o ciclista com os conceitos acima mencionados, levando-os a serem percebidos enquanto alternativa para mobilidade urbana.

Envolvendo instituições como Secretaria de Transportes e Obras da PCR, Secretaria de Transportes e Comunicação do Governo do Estado, Departamento Estadual de Trânsito (Detran/PE), Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) e Empresa de Urbanização do Recife (URB), o programa poderia ter se constituído enquanto enunciado reitor e acontecimento crítico para a ciclomobilidade. A partir da análise do arquivo desta pesquisa, entretanto, identificou-se uma discontinuidade no discurso da ciclomobilidade desde o lançamento do Recife Polo Ciclístico. Por exemplo, apenas em 2009, após 19 anos do lançamento do programa, a cidade testemunhou o surgimento de protestos em favor do uso da bicicleta como modal de transporte. A Bicletada, organizada pelo movimento Massa Crítica Recife, passou a ser realizada toda última sexta-feira do mês, onde cicloativistas pedalam pela cidade enunciando frases como “mais bicicletas, menos carros” e “um carro a menos”. Estas práticas remetem diretamente ao evento *Commute Clot* que surgiu na cidade de São Francisco

¹³ Publicado no Diário Oficial da Cidade do Recife de 09 e 10 de fevereiro de 1990.

(EUA) em 1992, passando a ser denominado por *Critical Mass*. Conceitos humanistas (e.g. humanização, liberdade) e “novos” objetos discursivos (e.g. automóvel e ciclovias) passaram a ser articulados em enunciações que apontam para um ideal de **(re)humanização das cidades e ocupação dos espaços urbanos pelas pessoas**. A referência ao *Critical Mass* demonstra que enunciados podem se dispersar a partir e dentro de campos discursivos e domínios de saberes nas escalas locais e globais, constituindo-se em amplas redes enunciativas.

Nos últimos anos, o cicloativismo se tornou um dos principais oponentes da automobilidade, conquistando cada vez mais força política ao redor do mundo. Diversos grupos têm realizado ações em várias cidades como forma de apelo as autoridades locais, por exemplo, para criação de infraestrutura cicloviária. Em 2012, cicloativistas de vários países do Sul como Brasil, Paraguai, México, Colômbia e Peru compartilharam informações em tempo real sobre as ações no Dia Mundial Sem Carro. Os participantes denominaram o movimento como Aliança Latinoamericana pela Ciclomobilidade. Diversos grupos em defesa da ciclomobilidade reuniram-se no Fórum Mundial da Bicicleta de 2017, na Cidade do México, visando a construção de uma Rede Latinoamericana de Ciclistas. Nesta buscava-se o compartilhamento de experiências de lutas e políticas públicas nos diferentes países membros.

Em seu contexto particular, a Massa Crítica Recife passou a combater o que denomina como **carrocracia**, se posicionando de forma contra-hegemônica à soberania da automobilidade. O movimento passou a atuar na cidade, principalmente, pela promoção das bicicletadas (Figura 1).

Figura 1 - Ilustrações da 1ª e 2ª Bicicletada em Recife



Fonte: Bicicletada Recife

Desde sua inserção na realidade da RMR, a Bicicletada tem se auto denominado como uma forma de “divulgar a bicicleta como um meio de transporte, criar condições favoráveis

para o uso deste veículo e tornar mais ecológicos e sustentáveis os sistemas de transporte de pessoas”¹⁴. Para perseguir tais objetivos, a Bicicletada Recife tem se pautado em alguns princípios como o uso de uma base horizontal, a não existência de hierarquia de cargos, assim como, uma organização apartidária e não comercial. Fica claro, em um dos gritos mais repetido ao longo do percurso das Bicicletadas, como os cicloativistas em Recife assumem um posicionamento antagônico ao regime da automobilidade:

“Não pague gasolina/Não pague IPVA/Pegue a bicicleta/e venha pedalar!”¹⁵

Algumas das principais demandas estão relacionadas à carência de um sistema cicloviário, a falta de bicicletários em diversos ambientes (públicos e comerciais), assim como, o comportamento hostil dos motoristas nas vias públicas colocando em risco a vida de ciclistas e pedestres. Reivindicações como essas evidenciam lacunas ou descontinuidades nas políticas públicas de ciclomobilidade na cidade, desde a instituição do Recife Polo Ciclístico. Além disso, a ausência de enunciações em torno da política da ciclomobilidade favoreceu a marginalização sociohistórica daqueles que utilizam a bicicleta como meio de transporte. Aspectos como esses levam ao enfraquecimento de políticas públicas concretas em favor de mobilidades alternativas.

Paralelamente à Bicicletada, alguns cicloativistas se articularam nos últimos anos levando ao surgimento de outro movimento. O Cicloação passou a utilizar de táticas de intervenção urbana específicas, para além das bicicletadas. As Placas Educativas (Figura 2), por exemplo, são instaladas por seus membros em pontos considerados de risco aos ciclistas. Esta ação visa inserir sinalizações em favor da bicicleta que possam alertar quanto às leis de trânsito e formas de condutas ao trafegar próximo aos ciclistas. As Multas Cidadãs (Figura 3), fixadas nos automóveis estacionados em lugares irregulares como calçadas ou ciclovias, buscam protestar e chamar atenção da população quanto ao respeito aos espaços públicos e seus múltiplos usos. Além dessas intervenções nos espaços urbanos, o Cicloação passou a funcionar enquanto ferramenta colaborativa de gerenciamento das atividades dos cicloativistas do Recife. Por meio de plataforma online, a população tem a possibilidade de contribuir com informações relacionadas a mobilidade urbana e uso da bicicleta na capital pernambucana.

¹⁴ Disponível em: <http://bicicletada.org/O+que+e>. Acesso em: 17 de maio de 2016.

¹⁵ Disponível em: <http://bicicletada.org/20011126>. Acesso em: 17 de maio de 2016.

As ações desenvolvidas pelo Cicloação clamam por uma conscientização em torno de temas e questões que consideram essenciais para a melhoria da qualidade dos espaços públicos para o uso da bicicleta. Inclui-se, aqui, um desejo por mudanças comportamentais dos motoristas da cidade. Através de regras e significações daquilo que é aceito ou não nos espaços públicos, estas práticas desvelam tentativas de governar e normatizar as práticas móveis almejando a reversão das prioridades do planejamento urbano e políticas de mobilidade.

Figura 2 - Placas Educativas



Fonte: Bicicletada Recife

Figura 3 - Multas Cidadãs

| | |
|--|---|
| <p>CUIDADO! ESSE MOTORISTA NÃO RESPEITA O PEDESTRE</p>  | <p>CUIDADO! ESSE MOTORISTA NÃO RESPEITA O CICLISTA</p>  |
| <p>MULTA CIDADÃ</p> | |
| <p><input type="checkbox"/> Calçada não é estacionamento. Respeite o pedestre.</p> <p><input type="checkbox"/> Um pouco mais para frente ou para trás, e outro carro estacionará.</p> <p><input type="checkbox"/> Pense nos seus avós, antes de estacionar nesta vaga.</p> <p><input type="checkbox"/></p> | <p><input type="checkbox"/> Cara, esta vaga é para pessoas com deficiência de locomoção.</p> <p><input type="checkbox"/> O seu carro está impedindo a entrada. Seja educado. Respeite a Lei.</p> <p><input type="checkbox"/> O seu carro está ocupando a calçada. Seja educado. Respeite a Lei.</p> |
| <p><input checked="" type="checkbox"/> Por favor, sinta-se obrigado a doar R\$ 50,00 para uma Instituição de caridade</p> | |

Fonte: Bicicletada Recife

Em termos de política pública, apenas 21 anos depois da instituição do Recife Polo Ciclístico vislumbrou-se um ressurgir de enunciações, na esfera governamental, sobre o uso da

bicicleta como modal de transporte e alternativa para mobilidade urbana. Em 2011, com a Lei 17.694, sancionada pelo prefeito João da Costa, foi instituído o Sistema Ciclovitário do Município do Recife¹⁶. A partir deste momento, emergiram, nas enunciações do poder público executivo e legislativo, conceitos como **mobilidade urbana sustentável** e **intermodalidade** da bicicleta com o Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP/RMR). No entanto, assim como o Recife Polo Ciclístico, o Sistema Ciclovitário do Município do Recife não se estabeleceu.

Ainda em 2011, surge outro movimento cicloativista denominado Bike Anjo. O mesmo teve início na cidade de São Paulo, se reproduzindo em diversas cidades no Brasil e no mundo. Com o intuito de combater o medo de pedalar nas vias urbanas, principalmente, nos horários de grande fluxo de veículos, assim como, ensinar crianças e adultos a andarem de bicicleta, os voluntários deste movimento criaram a Escola Bike Anjo (EBA) (Figura 4).

Figura 4 - Bike Anjo Recife



Fonte: Bike Anjo Recife

Segundo entrevista realizada com um dos idealizadores da EBA em Recife, o Bike Anjo pode ser entendido como:

“Um grupo de ciclistas voluntários com experiência que ajudam as pessoas que querem (re)começar a pedalar nas ruas, descobrir uma rota melhor para seu trajeto ou até mesmo começar a se equilibrar sobre duas rodas e dois pedais”.

¹⁶ Publicado na edição 41 do Diário Oficial da Prefeitura do Recife em 07 de abril de 2011.

O Bike Anjo realiza outras ações, além da EBA. O projeto De Bike ao Trabalho funciona através de voluntários que acompanham pessoas inexperientes que desejam ir ao trabalho de bicicleta. Nos meses de setembro, quando se celebra o Dia Mundial Sem Carro, o Bike Anjo promove duas outras ações. Primeiro, um café da manhã em diferentes localidades da cidade com o objetivo de interagir com ciclistas, promovendo discussões sobre o modal. Segundo, o chamado Desafio Sem Carro, onde as pessoas deixariam seus carros em casa e utilizariam a bicicleta em seu deslocamento, postando vídeos de seus trajetos em redes sociais de modo a desafiar outras pessoas a fazerem o mesmo.

Visando refletir sobre esses acontecimentos e seguindo orientações arqueológicas, de base foucaultiana, questiona-se neste momento sobre quais razões podem ter levado às descontinuidades, rupturas, transformações e mesmo enfraquecimentos dos discursos da ciclomobilidade ao longo desses diferentes momentos sociohistóricos. As últimas décadas foram marcadas por uma rede de acontecimentos em diferentes escalas que impossibilitam apontar uma única causa que explique a descontinuidade no discurso da mobilidade por bicicleta no Recife. Contudo, podemos levantar alguns incidentes críticos em seus diferentes níveis (federal, estadual, municipal) que envolvem, especialmente, o regime da automobilidade e que podem ter contribuído para marginalização e invisibilidade de enunciados em torno da ciclomobilidade.

O Plano Real, a partir de 1994, por exemplo, contribuiu para ampliar a abertura comercial com o exterior facilitando a entrada de montadoras e fabricantes de veículos motores no país (e.g. Renault, Peugeot e Citroen). Fatores como esses intensificaram as importações e consumo do automóvel (objeto de desejo e status social) pela população do país. Paradoxalmente, os efeitos à longo prazo do Plano Real (e.g. aumento do poder aquisitivo das famílias, geração de empregos e modernização do parque industrial brasileiro) levaram à intensificação dos investimentos na construção de vias de circulação de automóveis, assim como, crescimento na frota de veículos que vieram a se constituir como condições de impossibilidade para se pensar mobilidades alternativas no contexto das metrópoles brasileiras.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em 2007, pode ser entendido como outro incidente crítico que movimentou grandes investimentos em infraestruturas em favor da automobilidade. Mesmo prevendo recursos para transportes de massa, a forma de pensar a cidade a partir da unidimensionalidade da mobilidade urbana levou grande parte dos investimentos para construção de rodovias, vias expressas (e.g. Via Mangue

no Recife) e operações de manutenção de estradas e avenidas (e.g. Operação Tapa Buraco). Em nenhuma dessas políticas identifica-se incentivos concretos às possibilidades alternativas de mobilidade nos centros urbanos (e.g. bicicleta, pedestrianismo, transporte público).

Entre 2002 e 2012, a ascensão da classe C e crescimento da classe média no país (aumento de 37 milhões de pessoas), foram acompanhados do aumento do poder de compra das famílias através de políticas de crédito e reajuste do salário mínimo, anualmente acima da inflação¹⁷. Fatores como esses levaram à intensificação do consumo de veículos motores, vistos em metrópoles do Sul global como sinônimos de crescimento e projeção socioeconômica

Existem outros fatores, contudo, que estão relacionados, especificamente, à cultura política brasileira. No país, é comum políticas serem feitas de forma “paliativa”, o que leva, na maioria dos casos, a minimização apenas dos sintomas de um problema mais profundo. Isso se dá, principalmente, quando após quatro ou oito anos de ações de um governo, não existem garantias de que o governo sucessor dará continuidade ou aperfeiçoará o que vinha sendo realizado no mandato anterior. O mais comum é a descontinuidade das políticas públicas mandatárias e seu reinício ou abandono pelo governo seguinte. Dessa forma, as políticas públicas (e.g. de mobilidade urbana), em contextos como do Sul global, são caracterizadas por constantes descontinuidades.

Em 2012, o Ministério das Cidades, por meio da Lei Federal 12.587, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Esta tem como principal premissa a **inversão de prioridades**, favorecendo os modos não-motorizados (e.g. ciclistas e pedestres) e o transporte público, em detrimento ao modal privado e individual (e.g. carro). Enquanto enunciado reitor, a PNMU passou a servir de referencial estruturador dos discursos em torno da ciclomobilidade em diversas cidades, principalmente dos grupos cicloativistas e demais movimentos da sociedade organizada que passaram a exigir os Planos Diretores de Mobilidade Urbana previstos pela lei para todo município com população acima de 20 mil habitantes.

A partir de 2012 e 2013 houve uma intensificação no campo discursivo da mobilidade por bicicleta no estado de Pernambuco, especialmente, na cidade do Recife. No âmbito governamental, diversas Leis e Projetos de Lei passaram a se debruçar sobre a temática, constituindo um extenso marco legal em torno da ciclomobilidade (Quadro 1). Ainda em 2012, o Governo do Estado de PE, seguindo as diretrizes da PNMU, instituiu o Programa de Apoio

¹⁷ Vozes da Classe Média. Disponível em: http://www.bcb.gov.br/secre/apres/Alessandra_Ninis_SAE_PR.pdf
Acesso em: novembro de 2016.

ao Uso da Bicicleta e ao Ciclista (Pedala PE), por meio do Decreto 38.499, e a Política Estadual de Mobilidade por Bicicleta, por meio da Lei 14.762. Os enunciados em torno do Pedala PE trouxeram para o campo discursivo outros conceitos como **qualidade de vida, acesso democrático ao espaço urbano e desestímulo ao automóvel**.

Quadro 1 – Marco Legal da Ciclomobilidade no Recife/PE

| | |
|--|--------------------|
| Recife Polo Ciclístico | Lei 15.329 de 1990 |
| Sistema Cicloviário do Recife | Lei 17.694 de 2011 |
| Estacionamentos para Bicicleta | Lei 14.740 de 2012 |
| Política Estadual de Mobilidade por Bicicleta | Lei 14.762 de 2012 |
| Dia Estadual de Respeito aos Ciclistas | Lei 15.085 de 2013 |
| Semana de Conscientização do Motorista aos Direitos do Ciclista | Lei 15.099 de 2013 |
| Bicicletários e vestiários em prédios públicos e privados | PL 18 de 2013 |
| Bicicletários em estabelecimentos privados e órgãos públicos | PL 24 de 2013 |
| Bicicletários em estabelecimentos privados e órgãos públicos | PL 63 de 2013 |
| Escola de Ciclismo | PL 141 de 2013 |
| Táxi Amigo do Ciclista | PL 239 de 2013 |

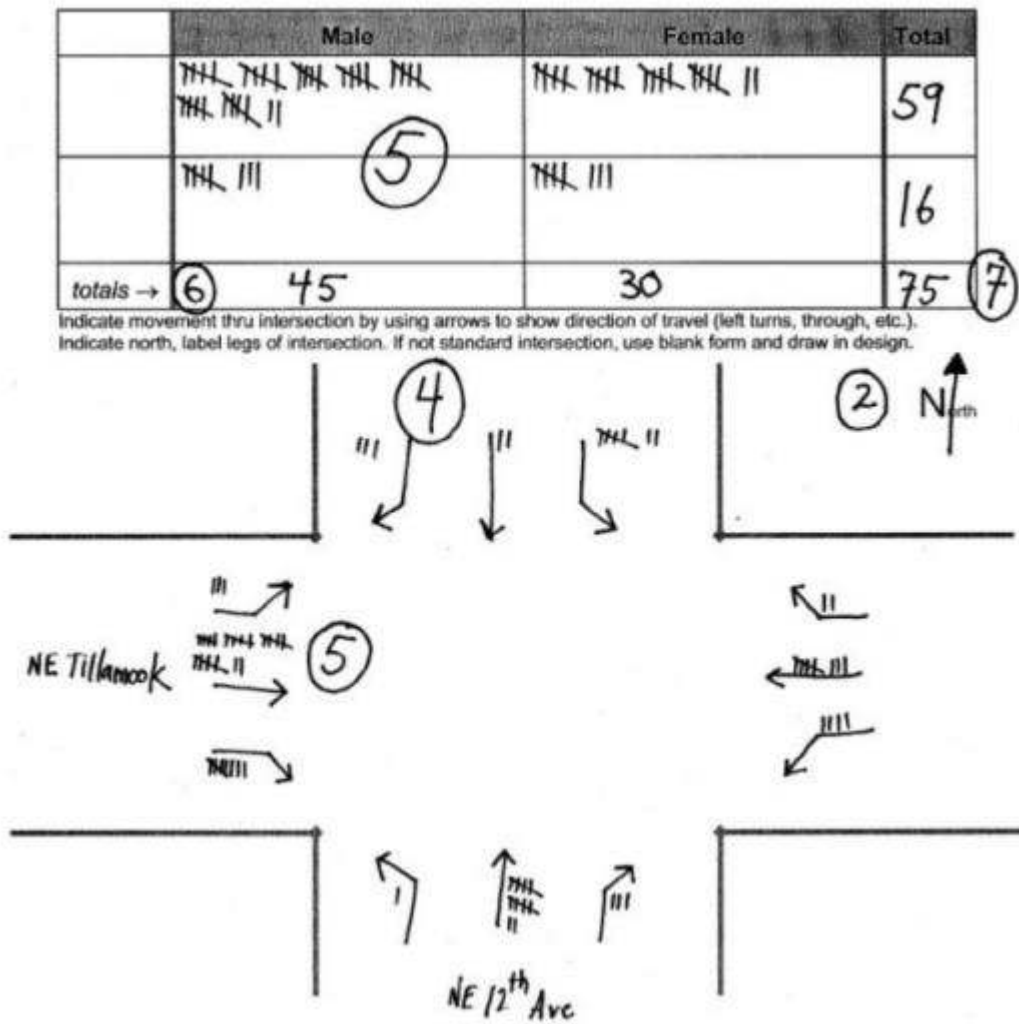
Fonte: o autor.

No âmbito da sociedade civil organizada, após lançamento da PNMU, houve um crescimento nas intervenções urbanas em defesa dos ciclistas e do uso da bicicleta como modal de transporte. Em 2013, diversos participantes da Massa Crítica Recife, Cicloação, Bicletada e Bike Anjo se articularam com outros membros da sociedade civil, fundando a Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife (Ameciclo)¹⁸. Este acontecimento apontou para o fortalecimento das ações em defesa da ciclomobilidade em níveis estratégicos da política pública. A Ameciclo passou a atuar a partir de um conjunto de intervenções objetivando fomentar o uso da bicicleta como modal de transporte, assim como, viabilizar processos de democratização das vias públicas.

¹⁸ Para informações sobre a Ameciclo e seu Estatuto, ver o site <http://www.ameciclo.org/a-ameciclo/quem-somos>.

A partir do Manual de Contagem Fotográfica de Ciclistas desenvolvido pela ONG Transporte Ativo¹⁹, da cidade do Rio de Janeiro, assim como, pelo formulário para contagem manual de bicicletas (Figura 5), utilizado pelo Departamento de Transporte da Cidade de Portland nos EUA, a Ameciclo deu início ao seu projeto “Contagem de Ciclistas”. Com esta ferramenta, procura-se chamar atenção das autoridades públicas sobre a existência de demanda por políticas de ciclomobilidade na cidade.

Figura 5 – Formulário para contagem manual de ciclistas



Fonte: ONG Transporte Ativo, 2010.

Seguindo o que vinha sendo feito pela Bicicletada Recife, especialmente, no que se refere as implantações das placas educativas para conscientização, a Ameciclo passou a articular tal prática com os resultados obtidos a partir das contagens de ciclistas em diferentes pontos da cidade. Sendo assim, seus membros passaram a instalar placas (Figura 6) em lugares

¹⁹ Para mais detalhes ver http://ta.org.br/contagens/manual_contagem_fotografica.pdf.

estratégicos de modo a chamar atenção de quem transita na via quanto a quantidade de ciclistas que se deslocam por dia ali (Figura 7).

Figura 6 – Instalação de Placas



Fonte: Ameciclo

Figura 7 – Placas Ciclistas por Dia



Fonte: Ameciclo

Além da contagem de ciclistas, a Ameciclo desenvolve outros projetos. O “Ameciclo Debates” constitui espaços para discussão sobre o uso da bicicleta e desafios enfrentados pelas metrópoles. Através de mesas redondas, os convidados de diferentes campos de saber compartilham suas experiências e conhecimentos técnicos, teóricos e práticos criando

possibilidades de articulação entre diferentes sujeitos. Por meio do projeto “Bota pra Rodar”, são desenvolvidas ações de doações de bicicletas para população menos favorecida que não tem condições de adquirir uma. “Meu Chinelo Não é Freio” é outro projeto com vista a assistência a outras pessoas que não tem condições de realizar manutenções em suas bicicletas. Por meio de voluntários, a Ameciclo promove a manutenção básica e troca de peças. Além disso, os ciclistas recebem orientações sobre o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT), assim como, sobre o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Articulando-se com o Fluxo Studio, a Ameciclo contribuiu para a elaboração do livro “Bicicleta Amarela”. Com autoria de Igor Colares e ilustrações de Beto França, o livro infantil procura inserir a cultura da bicicleta na realidade das crianças. Por meio de outra articulação, nesta com o Bike Anjo, a Ameciclo também promove o projeto “De Bike ao Trabalho”, argumentado que o mesmo tem como objetivo:

“Estimular a reflexão sobre a real necessidade da utilização de seu carro, visando à percepção sobre a existência de outros meios de transporte alternativos, em Recife”²⁰.

A Ameciclo e outros grupos cicloativistas, como o Bike Anjo e o Cicloação, passaram a intensificar e diversificar suas práticas políticas num esforço para representar as demandas dos ciclistas da cidade do Recife. Ainda em 2013, a Prefeitura da Cidade do Recife, por meio da Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer, em parceria com o Banco Itaú e a empresa Serttel, lançou o projeto Ciclofaixa de Turismo e Lazer. A partir do conceito de **ciclofaixas móveis**, foram instaladas rotas cicláveis aos domingos e feriados (Figura 8).

Figura 8 - Ciclofaixa de Turismo e Lazer



Fonte: Prefeitura da Cidade do Recife

²⁰ Mais informações em <http://www.ameciclo.org/projetos/de-bicicleta-ao-trabalho>.

Acompanhando o lançamento e execução do projeto, e baseando-se em suas ações de contagem de ciclistas, a Ameciclo e outros grupos cicloativistas passaram a questionar as ações do poder público apontando que a bicicleta estava sendo limitada ao conceito de **lazer**. O argumento central é de que as infraestruturas não estariam disponíveis nos dias úteis onde havia se identificado maior fluxo de ciclistas do cotidiano.

Tendo como base o Pedala PE, o Governo do Estado, por meio da Secretaria das Cidades e o Escritório da Bicicleta (no nível estadual) e a Secretaria de Mobilidade e Controle Urbano (Semoc) (no nível municipal), além de parceria com prefeituras da RMR e grupos cicloativistas como a Ameciclo, lançaram em fevereiro de 2014 o Plano Diretor Cicloviário da RMR (PDC). Sendo um acontecimento muito celebrado entre governo e cicloativistas, o PDC propôs, principalmente, a construção de 244,98 km para uma Rede Metropolitana de ciclovias e 346 km para uma Rede Complementar de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas.

O PDC passou a representar no contexto da cidade do Recife, o enunciado reitor que levou nos anos seguintes à uma intensificação do debate sobre a ciclomobilidade enquanto política pública. Uma gama de assembleias públicas, reuniões e protestos marcaram os anos seguintes ao lançamento do plano. Esses acontecimentos ampliaram a rede de enunciados, objetos, conceitos e posições discursivas no campo da ciclomobilidade e, de modo mais amplo, da mobilidade urbana. A partir disso, uma gramática geral e multável²¹ passou a se constituir e transformar articulando múltiplos elementos em regras de formações discursivas dentro de jogos de “verdade” e “falsidade”, tendo como objeto central a ciclomobilidade. Neste momento, ciclistas, infraestrutura cicloviária e a própria bicicleta tornaram-se coadjuvantes nas lutas pela significação, problematização e solução da mobilidade urbana.

Ao longo da história da ciclomobilidade na cidade do Recife, outros movimentos da sociedade organizada também passaram a desafiar o poder público e demandar ações de transformação da mobilidade urbana. O movimento Casa Amarela Saudável e Sustentável, o grupo Direitos Urbanos e o Observatório da Cidade do Recife passaram a se articular com a Ameciclo realizando ações como a Campanha por um Trânsito Mais Humano (Figura 9) e o Desafio Intermodal que visa a “sensibilização de concepções sobre mobilidade urbana sustentável na cidade” (OBSERVATÓRIO DO RECIFE, 2012, p. 4), através de uma corrida entre os diferentes modais (e.g. bicicleta, skate, carro, ônibus, moto).

²¹ Ver Figura 1 – Gramática Geral da Mobilidade Urbana no Recife

Figura 9 - Campanha Por um Trânsito Mais Humano



Fonte: Casa Amarela Saudável e Sustentável

Como veremos na seção a seguir, as diferentes fontes enunciativas (e.g. Prefeitura, Governo do Estado, Ameciclo, Bike Anjo, Cicloação, Direitos Urbanos) se articulam e se opõem através de um conjunto de relações que constituem posições discursivas em diferentes domínios de saber. Em cada domínio percebemos o uso de diferentes regras (i.e. gramáticas) para formação de discursos em torno de objetos como bicicleta, ciclista, infraestrutura e PDC. Esses discursos constituem-se em premissas para problematização sobre três grandes temáticas: ciclomobilidade, automobilidade e a mobilidade urbana. Essas problematizações criam sempre uma relação entre um problema e suas possíveis soluções, ou seja, cada domínio constrói seu próprio entendimento do fenômeno enquanto problema, a partir de regras e combinações específicas, para apontar formas possíveis de lidar com o mesmo. É, justamente, pelo desentendimento entre concepções antagônicas do problema e de suas soluções que conflitos políticos e práticas articulatórias passam a se constituir.

1.3 Ciclomobilidade e suas posições discursivas

A pluralidade de discursos em torno da ciclomobilidade na cidade do Recife constitue

diferentes domínios de saber que levam à múltiplas posições de sujeito. No decorrer dos acontecimentos apontados na seção anterior, os discursos governamentais foram localizados nos domínios Executivo (e.g. PCR, Governo do Estado e Secretarias), Legislativo (e.g. Assembleia Legislativa e Câmara Municipal) e Judiciário²² (Ministério Público). As demais fontes discursivas se articulam nos domínios Cicloativismo (e.g. Ameciclo, Bike Anjo, Cicloação) e Sociedade Organizada²³ (e.g. Casa Amarela Saudável e Sustentável, Direitos Urbanos, Observatório do Recife). Dessa forma, a identificação e descrição de enunciados se concentrou nesses cinco domínios de saber e posições discursivas.

Em cada gramática discursiva que será aqui explorada, é possível vislumbrar os enunciados e suas funções enunciativas referentes a cada domínio ou posição de sujeito, assim como, as regras de formação discursiva quanto ao objeto, conceito e modalidade. Pode-se perceber que em cada situação existem convergências e divergências quanto aos usos dos conceitos, objetos e enunciações de um domínio para outro. Contudo, ao serem articulados com outras regras e formarem diferentes relações, passam a construir significações diversas que podem ser antagônicas ou não. Nas subseções a seguir, serão exploradas as análises foucaultianas dos discursos e problematizações em torno da automobilidade, ciclomobilidade e mobilidade urbana.

1.3.1 Discursos e problematizações sobre a automobilidade

O cicloativismo, como argumentado anteriormente, tem na automobilidade seu principal inimigo, constituindo-se assim relações antagônicas que visam desestabilizar seu regime. Neste sentido, fica evidente, nos enunciados identificados, como o Cicloativismo é o único, na história aqui descrita, a ter a automobilidade como ponto ou temática referencial em suas enunciações. Dessa forma, foi possível identificar no arquivo desta pesquisa um conjunto de enunciados que tem a automobilidade como objeto discursivo (Quadro 2).

Quadro 2 –Enunciados Cicloativistas sobre a Automobilidade

| N. | Enunciado | Descrição |
|-----------|---|---|
| E1 | A automobilidade é a principal causa do trânsito caótico. | Destaca a soberania da automobilidade como causa fundamental para os problemas de |

²² Este tendo pouca repercussão e atuação no debate sobre a ciclomobilidade.

²³ Estas fontes discursivas ou elementos foram considerados como Sociedade Organizada pois se debruçam sobre temáticas que vão além da ciclomobilidade. Apesar de desenvolverem ações em favor da bicicleta, não é esse seu principal objetivo.

| | | |
|-----------|--|---|
| | | mobilidade urbana enfrentados pela cidade do Recife e RMR. |
| E2 | A ausência de ciclovias reforça a falta de educação dos motoristas. | Aponta a inexistência de infraestrutura cicloviária como razão para o desrespeito dos motoristas em relação aos ciclistas. |
| E3 | A ausência de estacionamentos torna comum o estacionamento em lugares proibidos. | Apresenta a inexistência de estacionamentos regulamentados e em lugares isolados das vias públicas como principal causa para a ocupação irregular do espaço público pelos motoristas. |
| E4 | A automobilidade é predominante no Recife. | Destaca a soberania da automobilidade no contexto particular da cidade. |
| E5 | A automobilidade leva a precarização das calçadas. | Compara os investimentos direcionados aos projetos e políticas de automobilidade em detrimento de outros como as calçadas. |
| E6 | A automobilidade produz cidades poluídas. | Destaca aspectos relacionados as externalidades e insustentabilidade ambiental da automobilidade. |

Fonte: o autor.

Outros domínios como Sociedade Organizada, Executivo e Legislativo também referenciam a automobilidade, no entanto, apenas quando visam construir discursos em torno da ciclomobilidade ou mesmo da mobilidade urbana de modo geral. As estratégias de construção discursiva adotadas por esses domínios constituem relações amigo-inimigo entre os regimes da ciclomobilidade e da automobilidade.

Com a função de **problematizar a mobilidade urbana** (F1), os enunciados do Quadro 2 articulam os conceitos **precarização, espaço público, educação, automobilidade e cidade poluída** com os objetos discursivos **automobilidade, ciclovia e trânsito**. Uma primeira regra de formação discursiva se apresenta denominada **razões do caos** (R1). Nesta, destacam-se externalidades da automobilidade (i.e. precarização das calçadas, congestionamentos e a poluição das cidades). Seguindo a R1, aponta-se a automobilidade como a principal causa da crise de mobilidade. Outra regra emerge ao apontar a **relação infraestrutura-educação** (R2), argumentando-se que a ausência de ciclovias e estacionamentos leva ao desrespeito e falta de educação nos espaços públicos. A partir desta regra, os sujeitos passam a reconhecer que a educação no contexto da mobilidade pode ser beneficiada pela construção de infraestruturas diversas.

Dessa forma, para emitir enunciados em torno da automobilidade os porta-vozes do Cicloativismo fazem combinações entre esses diferentes conceitos e objetos, que por fim constituem regras de formação (Quadro 3).

Quadro 3 – Regras de formação e critérios do Cicloativismo sobre a Automobilidade

| | | Critérios | | | | | | | |
|--------------------|---------------------------------|----------------|----------|----------|--------------|----------------|----------|----------------|----------------|
| | | Objetos | | | Conceitos | | | | |
| Regras de formação | | Automobilidade | Ciclovia | Trânsito | Precarização | Espaço público | Educação | Automobilidade | Cidade poluída |
| R1 | Razões do caos | X | | X | X | | | X | X |
| R2 | Relação infraestrutura-educação | X | X | | | X | X | | |

Fonte: o autor.

Enunciados, funções enunciativas e regras de formação passam a constituir uma gramática da automobilidade (Figura 10) que orientam a constituição do discurso de que **a automobilidade precariza o espaço público** (FD1).

Figura 10 – Mapa de Relações da Gramática da Automobilidade no Cicloativismo



Fonte: o autor.

Outros movimentos passaram a integrar o domínio do Cicloativismo nos últimos anos. O BiciQueer, por exemplo, tem demandado a construção de espaços de segurança para os ciclistas da comunidade LGBT. Ao completar um ano do lançamento do PDC, a rede de mobilização Meu Recife, por meio da ferramenta Painela de Pressão, articulou-se com a Ameciclo para construção de uma carta direcionada à Semoc com o objetivo de cobrar o cumprimento dos prazos e metas estabelecidas pelo plano. Novas fontes discursivas passaram, assim, a ampliar a constelação de enunciações e regras de formações em torno da ciclomobilidade.

1.3.2 Discursos e problematizações sobre a ciclomobilidade

Os discursos sobre a ciclomobilidade na cidade do Recife multiplicaram-se, principalmente, após o lançamento do PDC e o subsequente atraso em sua implantação. Através de intervenções urbanas, reuniões, fóruns, audiências públicas dentre outras ações, os diferentes domínios passaram a disputar a construção da ciclomobilidade enquanto problema político. Por meio deste processo, as diferentes posições de sujeitos têm nos últimos anos procurado hegemonizar as “verdades” em torno da ciclomobilidade.

O Cicloativismo passou a utilizar de experiências de cidades europeias (e.g. Amsterdã e Copenhague) e de outras regiões do mundo para fortalecer seus argumentos e se antagonizar à automobilidade. No Quadro 4, podemos vislumbrar algumas dessas referências, assim como, os demais enunciados proferidos pelo Cicloativismo em torno da temática Ciclomobilidade. Percebe-se aqui alguns aspectos interessantes, por exemplo, quando a automobilidade emerge tanto como conceito quanto objeto do discurso, assim como, quando o E02 é utilizado tanto para formação do discurso sobre a automobilidade quanto a ciclomobilidade.

Quadro 4 –Enunciados Cicloativistas sobre a Ciclomobilidade

| N. | Enunciado | Descrição |
|-----------|---|---|
| E2 | A ausência de ciclovias reforça a falta de educação dos motoristas. | Apona a inexistência de infraestrutura cicloviária como razão para o desrespeito dos motoristas em relação aos ciclistas. |
| E7 | A bicicleta não é um transporte alternativo, mas sim uma alternativa de transporte. | Argumenta contra enunciações que posicionam a bicicleta como algo secundário, não como importante alternativa aos deslocamentos motorizados individuais como o carro. |

| | | |
|------------|--|--|
| E8 | A bicicleta ganhou destaque em campanha política pela primeira vez em 2012. | Destaca a importância da PNMU para o fortalecimento de políticas públicas de ciclomobilidade. |
| E9 | Recife tem uma quantidade de ciclistas muito maior que cidades como Rio de Janeiro. | Compara a demanda por infraestrutura cicloviária da cidade com outras que têm investido nos últimos anos na construção de ciclovias. |
| E10 | A estrutura cicloviária é apenas parte da mudança necessária para ciclomobilidade. | Destaca que a transformação da condição urbana para favorecer a ciclomobilidade vai além da construção de infraestrutura. |
| E11 | As condições para uso da bicicleta nos finais de semana são favoráveis. | Critica o predomínio do entendimento da bicicleta como lazer e esporte. |
| E12 | As condições para uso da bicicleta como meio de transporte são desfavoráveis. | Critica as condições precárias para o uso da bicicleta no dia a dia. |
| E13 | As cidades amigas da bicicleta espalhadas pelo mundo são exemplos a serem alcançados. | Aponta outras cidades (e.g Amsterdã e Copenhague) como modelos de cidades amigas da bicicleta que devem ser seguidos e almejados. |
| E14 | A ausência de estrutura cicloviária coloca em risco a vida dos ciclistas. | Destaca a falta de infraestrutura como principal causa para os acidentes fatais e não fatais envolvendo ciclistas na cidade. |
| E15 | As dinâmicas ciclísticas são ignoradas nos projetos estruturais e planos de circulação. | Aponta o desconhecimento ou total desconsideração em torno das lógicas de uso da bicicleta nos deslocamentos cotidianos. |
| E16 | A automobildade torna invisível a ciclomobilidade. | Destaca a automobildade como causa para a marginalização sociohistórica da ciclomobilidade. |
| E17 | O domínio da automobildade impossibilita o uso da bicicleta como modal de transporte. | Aponta a automobildade como principal barreira ao uso do modal bicicleta para os deslocamentos cotidianos. |
| E18 | A visão carrocêntrica impossibilita intervir no fluxo de automóveis para a construção de infraestruturas cicloviárias. | Critica a forma de pensar a mobilidade a partir da cultura da automobildade levando a mesma a uma posição intocável. |
| E19 | A cultura da mobilidade em Recife é inadequada à bicicleta. | Afirma que a cultura da mobilidade na cidade do Recife não comporta a bicicleta como uma alternativa. |
| E20 | O domínio da automobildade impossibilita políticas para bicicleta. | Destaca a automobildade como principal barreira ao desenvolvimento de políticas públicas em favor da bicicleta. |
| E21 | Os deslocamentos ciclísticos em vias arteriais é muito comum na RMR. | Critica argumentos de que os ciclistas não trafegam ou não deveriam circular em vias arteriais da RMR. |

Fonte: o autor.

O Cicloativismo articula em seus enunciados os conceitos de **educação, cidade amiga da bicicleta, impossibilidade, proteção à vida, dinâmicas ciclísticas, automobilidade, cultura da mobilidade, ciclomobilidade, modal de transporte e política pública** com os objetos **Recife, ciclovias, bicicleta, ciclista, automobilidade, cultura da bicicleta e infraestrutura cicloviária**. Desses critérios emergem duas regras. A primeira, denominada **mobilidade alternativa** (R3) aponta para a constituição da bicicleta enquanto política pública no Recife e em diversas cidades consideradas amigas da bicicleta. Outra, denominada **razão carrocêntrica** (R4), destaca a unidimensionalidade do regime da automobilidade que impossibilita o emergir de políticas públicas de ciclomobilidade (Quadro 5).

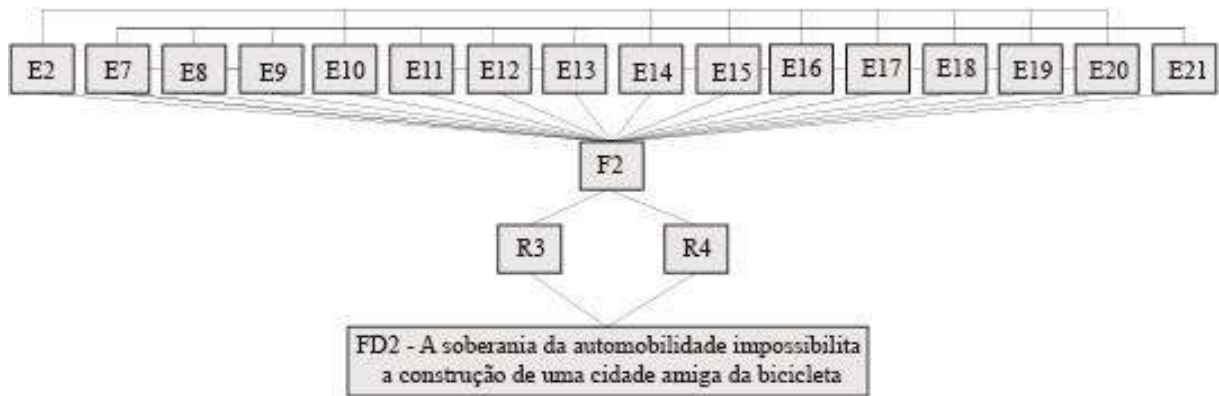
Quadro 5 – Regras de formação e critérios do Cicloativismo sobre a Ciclomobilidade

| | | Critérios | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|------------------------|-----------|-----------|-----------|----------|----------------|----------------------|----------------------------|-----------|---------------------------|-----------------|-----------------|-----------------------|----------------|-----------------------|-----------------|---------------------|------------------|-------------|
| | | Objetos | | | | | | | Conceitos | | | | | | | | | | |
| Regras de formação | | Recife | Ciclovias | Bicicleta | Ciclista | Automobilidade | Cultura da bicicleta | Infraestrutura cicloviária | Educação | Cidade Amiga da Bicicleta | Impossibilidade | Proteção à vida | Dinâmicas ciclísticas | Automobilidade | Cultura da mobilidade | Ciclomobilidade | Modal de transporte | Política Pública | Alternativa |
| R3 | Mobilidade alternativa | X | | X | | X | X | | | X | | | | | X | | X | X | X |
| R4 | Razão carrocêntrica | X | X | | X | X | | X | X | | X | X | X | X | | X | | X | |

Fonte: o autor.

A articulação entre as regras aqui representadas tem como função **problematizar a ciclomobilidade** (F2). O uso dessas regras pelo Cicloativismo tem conduzido a formação do discurso de que **a soberania da automobilidade impossibilita a construção de uma cidade amiga da bicicleta** (FD2). A partir da Figura 11, podemos elucidar as regularidades na formação dos discursos em torno da ciclomobilidade pelo domínio Cicloativismo.

Figura 11 – Mapa de Relações da Gramática da Ciclomobilidade no Cicloativismo



Fonte: o autor.

O domínio Executivo, por sua vez, realiza um conjunto de enunciações que apontam para as responsabilidades em torno da ciclomobilidade, assim como, seus desafios e oportunidades no contexto das cidades contemporâneas. Os enunciados do Executivo que tratam da temática da ciclomobilidade identificados no arquivo desta pesquisa são apresentados e detalhados no Quadro 6.

Quadro 6 – Enunciados do Executivo sobre a Ciclomobilidade

| N. | Enunciado | Descrição |
|-----|---|--|
| E22 | A ciclomobilidade é de responsabilidade da Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer de PE. | Aponta o responsável pelas políticas públicas de ciclomobilidade no estado de Pernambuco. |
| E23 | A ciclomobilidade está condicionada a ampliação da mobilidade para a população em geral. | Defende maior democratização de acesso e opções para mobilidade de todas as classes sociais. |
| E24 | A ciclomobilidade depende da implantação de estrutura cicloviária. | Aponta a infraestrutura cicloviária como solução para o problema da ciclomobilidade. |
| E25 | A ciclomobilidade depende do convívio pacífico entre os modais. | Defende a necessidade de uma mudança cultural que leve a uma convivência pacífica entre as diferentes formas de mobilidade. |
| E26 | Rotas cicláveis devem ser implantadas na RMR. | Indica a implantação de espaços destinados aos ciclistas na RMR. |
| E27 | A ciclomobilidade depende da maior segurança dos ciclistas. | Argumenta que para a ciclomobilidade ser possível, são necessárias ações que garantam a segurança dos ciclistas no espaço público. |
| E28 | A ciclomobilidade depende do incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte. | Aponta a necessidade de maiores incentivos para efetivar a bicicleta como meio de transporte. |

| | | |
|------------|--|---|
| E29 | A ciclomobilidade é ponto essencial para se ter mais qualidade de vida nas metrópoles. | Posiciona a ciclomobilidade como pilar para a melhoria da qualidade de vida nas metrópoles. |
| E30 | A ciclomobilidade está condicionada ao reordenamento espacial. | Afirma que o reordenamento dos espaços urbanos torna-se fator primordial para tornar a ciclomobilidade algo possível. |
| E31 | A ciclomobilidade é uma política pública. | Conceitualiza e posiciona a ciclomobilidade como política pública. |

Fonte: o autor.

Na maioria de seus enunciados (i.e. E23, E24, E25, E27, E28, E30 e E31), fica claro como o Executivo faz um esforço para delimitar as condições de possibilidade para efetivação da ciclomobilidade. Podemos perceber este tipo de argumentação quando o Executivo utiliza termos como **depende** e **está condicionada**, apontando caminhos para o reordenamento espacial presente em seu discurso.

Em outros enunciados (e.g. E29 e E31), o Executivo faz um esforço para tentar delimitar os significados da ciclomobilidade. Os porta-vozes deste domínio passam a conceitualizar a ciclomobilidade enquanto política pública e a posicioná-la enquanto elemento fundamental para a melhoria da qualidade de vida na cidade. Contudo, sem apontar as razões que levaram a essa perda de qualidade.

O Executivo, em suas enunciações, faz uso dos conceitos de **democracia, justiça espacial, pacificação, segurança, modal de transporte, qualidade de vida, reordenamento espacial, política pública e ciclomobilidade**. Articulando tais conceitos com os objetos **infraestrutura cicloviária, ciclomobilidade e Recife**, este domínio apresenta três regras de formação discursiva (Quadro 7). A regra **condicionantes da ciclomobilidade** (R5) enfatiza que para a ciclomobilidade se tornar realidade depende de uma mudança em termos de democratização da mobilidade, reordenamento espacial e civilidade. Por sua vez, a regra **responsabilidade institucional** (R6) ressalta o responsável pela gestão e implantação das políticas públicas de ciclomobilidade. Neste caso, a Secretaria de Turismo, Esportes e Lazer (Sectur). A regra **política pública** (R7) destaca a ciclomobilidade enquanto política pública essencial para melhor qualidade de vida nas metrópoles contemporâneas.

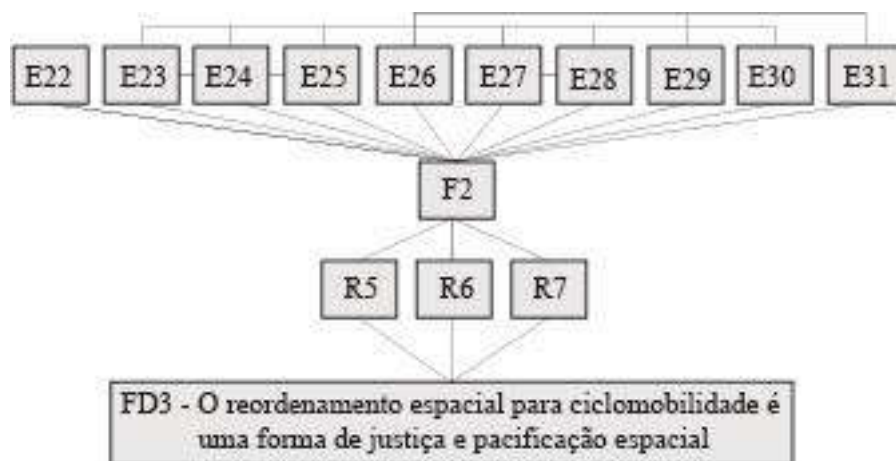
Quadro 7 – Regras de formação e critérios do Executivo sobre a Ciclomobilidade

| | | Critérios | | | | | | | | | | | |
|--------------------|-----------------------------------|----------------------------|-----------------|--------|------------|------------------|-----------|---------------------|-------------------|------------------------|-----------------|-------------|------------------|
| | | Objetos | | | Conceitos | | | | | | | | |
| Regras de formação | | Infraestrutura cicloviária | Ciclomobilidade | Recife | Democracia | Justiça espacial | Segurança | Modal de transporte | Qualidade de vida | Reordenamento espacial | Ciclomobilidade | Pacificação | Política pública |
| R5 | Condicionantes da ciclomobilidade | X | X | | X | X | X | X | | X | X | X | |
| R6 | Responsabilidade institucional | | | | | | | | | | X | | |
| R7 | Política pública | X | X | X | | | | | X | | X | | X |

Fonte: o autor.

A partir destas regras e conjunto de enunciações, o Executivo constrói o discurso de que **o reordenamento espacial para ciclomobilidade é uma forma de justiça e pacificação espacial** (FD3) (Figura 12).

Figura 12 – Mapa de Relações da Gramática da Ciclomobilidade no Executivo



Fonte: o autor.

Seguindo a mesma linha em torno da temática da ciclomobilidade, o Legislativo apresentou dois enunciados no arquivo desta pesquisa. Estes podem ser vistos no Quadro 8.

Quadro 8 –Enunciados do Legislativo sobre a Ciclomobilidade

| N. | Enunciado | Descrição |
|-----|--|---|
| E30 | A ciclomobilidade está condicionada ao reordenamento espacial. | Afirma que o reordenamento dos espaços urbanos torna-se fator primordial para tornar a ciclomobilidade algo possível. |
| E31 | A ciclomobilidade é uma política pública. | Conceitualiza e posiciona a ciclomobilidade como política pública. |

Fonte: o autor.

Baseando-se nos conceitos de **reordenamento espacial**, **política pública** e **ciclomobilidade**, assim como, nos objetos **ciclomobilidade** e **política pública**, o Legislativo apresenta a mesma regra **condicionantes da ciclomobilidade** (R5) do Executivo (Quadro 9).

Quadro 9 – Regras de formação e critérios do Legislativo sobre a Ciclomobilidade

| | | Critérios | | | | |
|----|-----------------------------------|-----------------|------------------|------------------------|-----------------|------------------|
| | | Objetos | | Conceitos | | |
| | Regras de formação | | | | | |
| | | Ciclomobilidade | Política pública | Reordenamento espacial | Ciclomobilidade | Política pública |
| R5 | Condicionantes da ciclomobilidade | X | X | X | X | X |

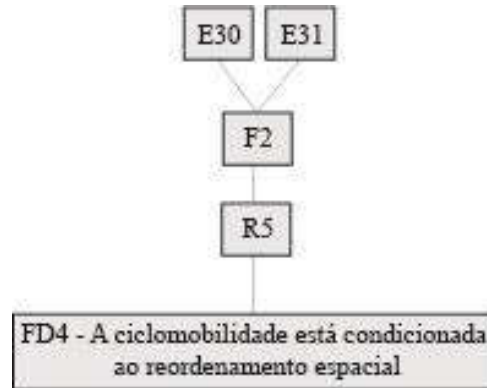
Fonte: o autor.

Apesar de partir da mesma regra de formação (R5) do Executivo, a diferença na articulação entre os critérios e os enunciados conduzem a formação de um discurso, em parte, diferente (Figura 13). Dessa forma, após a análise dos enunciados, funções e regra de formação do Legislativo em torno da ciclomobilidade, identificou-se a construção do discurso de que **a ciclomobilidade está condicionada ao reordenamento espacial** (FD4).

Através de assembleias públicas envolvendo diversos representantes do Cicloativismo, Sociedade Organizada e Executivo, emergiu do Legislativo argumentos em defesa da reconfiguração dos espaços urbanos de modo a atender aos princípios de inversão de prioridades previsto na PNMU. Dessa forma, o Legislativo aponta a necessidade do

reordenamento espacial em favorecimento aos modais não-motorizados, assim como, ao transporte coletivo.

Figura 13 – Mapa de Relações da Gramática da Ciclomobilidade no Legislativo



Fonte: o autor.

Como podemos perceber, existem pontos de convergência dentro da gramática ou, mais ainda, no campo discursivo da mobilidade urbana. Os domínios Executivo e Legislativo, por exemplo, compartilham dos enunciados E30 e E31, assim como, o conceito de **reordenamento espacial**. O conceito **modal de transporte** e os objetos **infraestrutura cicloviária** e **Recife** são utilizados tanto pelo Cicloativismo quanto pelo Executivo. O Legislativo e o Cicloativismo fazem uso do conceito de **política pública**. Por fim, os três domínios compartilham, em suas gramáticas, o conceito e objeto discursivo **ciclomobilidade**. Estes, porém, articulam estes critérios de diferentes formas por meio de suas regras de formação, levando a construção de discursos diversos sobre o fenômeno.

O discurso do Cicloativismo de que a soberania da automobilidade impossibilita a construção de uma cidade amiga da bicicleta sustenta-se em três premissas que possuem, respectivamente, como referencial, a infraestrutura cicloviária, o ciclista e o PDC:

- A infraestrutura cicloviária, demanda dos ciclistas, contribui para a educação dos ciclistas leigos e garante o direito à mobilidade democrática.
- A visão carrocêntrica do poder público invisibiliza a dinâmica ciclística, forçando os ciclistas a se adaptarem à dinâmica automotiva.
- Políticas de ciclomobilidade, como o PDC, contribuem para a construção de uma Cidade para Pessoas.

A partir destas premissas, o Cicloativismo assume uma posição antagônica que visa desestabilizar o regime da automobilidade direcionando críticas diretas as políticas que

favorecem sua soberania. Percebe-se em algumas dessas premissas a sujeição dos ciclistas em duas identidades: ciclistas leigos e ciclistas experientes. Essa figura do ciclista leigo é frequentemente utilizada tanto pelo Cicloativismo quanto pelo Executivo e Legislativo com o intuito de disciplinar e controlar os comportamentos e fluxos de ciclistas nos espaços urbanos. De modo geral, fazendo uso das regras e normas do Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Contudo, os diferentes domínios utilizam de seus entendimentos em torno da bicicleta e seus usos para constituir regras em torno daquilo que é aceitável ou não, certo ou errado, verdadeiro ou falso quanto ao uso dos espaços públicos para os deslocamentos cotidianos. A partir de suas regras e entendimentos de “verdades”, os diferentes domínios discursivos passam a sujeitar os ciclistas a tais conjuntos de normas.

O domínio da Sociedade Organizada não constrói um discurso específico sobre a ciclomobilidade, porém, suas práticas discursivas partem de premissas que referenciam os **ciclistas** e o **PDC** enquanto objetos do discurso. Quanto ao PDC, a Sociedade Organizada converge para a mesma premissa do Cicloativismo, ou seja, **políticas de ciclomobilidade, como o PDC, contribuem para a construção de uma Cidade para Pessoas**. Porém, quanto aos usuários de bicicleta, argumenta-se que **os ciclistas são invisíveis aos olhos do poder público e demais cidadãos**. Para delimitar seus discursos, a Sociedade Organizada converge com o Cicloativismo no uso de conceitos como **invisibilidade** e **marginalização**.

Com a função de **disciplinar os ciclistas** (F3) e **sujeita-los as suas regras** (F4), os domínios Cicloativismo, Sociedade Organizada, Executivo e Legislativo fazem uso de conceitos como **ciclistas leigos**, assim como, **direitos e deveres**, de modo a delimitar e reproduzir enunciações em torno dos ciclistas da RMR (Quadro 10).

Quadro 10 –Enunciados sobre os Ciclistas

| N. | Enunciado | Descrição |
|-----|--|---|
| E32 | Os ciclistas devem ser capacitados e orientados quanto às condutas e leis de trânsito. | Assume a existência de ciclistas leigos quanto aos direitos e deveres nas práticas de mobilidade. |
| E33 | Os ciclistas são obrigados a trafegar nas ciclovias. | Delimita os espaços onde os ciclistas podem circular com suas bicicletas. |
| E34 | Os ciclistas não devem, segundo o CTB, circular na calçada. | Proíbe a circulação de ciclistas nas calçadas. |

| | | |
|------------|---|---|
| E35 | Os ciclistas devem, segundo o CTB, circular na borda da via e no sentido do fluxo dos automóveis. | Normatiza as lógicas de circulação dos ciclistas, assim como, seus espaços. |
|------------|---|---|

Fonte: o autor.

Enunciados como esses apontam para outro objeto frequentemente abordado nos discursos destes quatro domínios. O **CTB** aparece nos enunciados como principal base argumentativa para delimitar aquilo, legalmente, aceito ou não, nos deslocamentos cotidianos, nos usos dos espaços públicos e nos comportamentos inter-relacionais entre os diferentes usuários e seus modais. O Cicloativismo e a Sociedade Organizada, por exemplo, têm como uma de suas principais causas a reivindicação da inclusão cada vez mais efetiva da bicicleta e dos ciclistas nas leis de trânsito brasileiras.

A ideia de pacificação, por sua vez, presente no discurso do Executivo, pressupõe segregação e delimitação do espaço urbano para cada modal de transporte, no caso da ciclomobilidade, por meio da infraestrutura cicloviária. Dessa forma, o poder público passaria a ter maior controle e disciplina sobre os ciclistas, partindo-se das seguintes premissas:

- Os ciclistas são leigos quanto aos seus direitos e deveres no espaço público;
- Para preservação da vida, os ciclistas devem se deslocar seguindo a dinâmica automotiva;
- PDC, através do reordenamento espacial, contribui para democratização e pacificação da mobilidade.

O Legislativo corrobora com a premissa de que **os ciclistas são leigos quanto aos seus direitos e deveres no espaço público**, complementando que **o PDC, alinhado ao Pedala PE, atende as demandas da sociedade**.

Os discursos sobre a ciclomobilidade na cidade do Recife acabam sendo delimitados e normatizados através de regras de formação que apresentam, em alguns momentos, convergências e divergências de um domínio para outro. É interessante perceber com isso as formas como cada posição de sujeito se configura e utiliza das gramáticas da ciclomobilidade, assim como, das regras em torno dos objetos ciclista, infraestrutura e PDC. Tais regras de formação delimitam o que pode ou não ser dito e pensado sobre a ciclomobilidade em cada domínio de saber. Dessa forma, para fazer parte e atuar em cada posição de sujeito, deve-se seguir e reproduzir suas regras. Vale ressaltar que é possível em alguns momentos a ciclomobilidade, assim como outros elementos do discurso, ser utilizada como conceito e em

outros momentos como objeto. Isso se dá pelas diferentes estratégias adotadas por cada domínio em suas formações discursivas.

1.3.3 Discursos e problematizações sobre a Mobilidade Urbana

O processo de problematização da ciclomobilidade na cidade do Recife e de lutas pela sua significação faz parte de um movimento mais amplo de problematizações em torno da temática mobilidade urbana. Neste se mostra presente, além dos domínios explorados nas seções anteriores (i.e. Cicloativismo, Executivo, Legislativo, Sociedade Organizada), o Judiciário, representado pelo Ministério Público de Pernambuco (MPPE). Apesar da presença deste último no arquivo da pesquisa, foi identificado apenas um enunciado que articula o objeto **política pública** com os conceitos de **ciclomobilidade** e **pedestrianismo** (Quadro 11).

Quadro 11 –Enunciado do Judiciário sobre a Mobilidade Urbana

| N. | Enunciado | Descrição |
|-----|---|---|
| E36 | A gestão municipal deve estimular os deslocamentos à pé e de bicicleta. | Exige do poder público municipal o investimento e cumprimento dos projetos que envolvem mobilidades alternativas, especificamente, seguindo os preceitos da PNMU. |

Fonte: o autor.

A rara participação do Judiciário no campo discursivo da ciclomobilidade, mais ainda, da mobilidade urbana, é reflexo das limitadas práticas do Ministério Público de Pernambuco em torno do tema. Ao se identificar apenas um enunciado do Judiciário dentro de todo o arquivo da pesquisa, não foi possível se vislumbrar a formação de um discurso a partir deste domínio. O Executivo, pelo contrário, realiza diversas enunciações sobre a temática (Quadro 12) com a função de **problematizar a mobilidade urbana** (F5).

Quadro 12 –Enunciados do Executivo sobre a Mobilidade Urbana

| N. | Enunciado | Descrição |
|-----|--|--|
| E37 | A intermodalidade é pouco explorada na RMR. | Aponta o investimento insuficiente na articulação entre as diferentes formas de mobilidade na RMR. |
| E3 | A ausência de estacionamentos torna comum o estacionamento em lugares proibidos. | Apresenta a inexistência de estacionamentos regulamentados e em lugares isolados das vias |

| | | |
|------------|--|--|
| | | públicas como principal causa para a ocupação irregular do espaço público pelos motoristas. |
| E26 | Rotas cicláveis devem ser implantadas na RMR. | Indica a implantação de espaços destinados aos ciclistas na RMR. |
| E38 | A educação no trânsito é fundamental para o alcance de condições seguras e democráticas para mobilidade urbana. | Destaca políticas educativas no trânsito como base para segurança e democratização da mobilidade urbana. |
| E39 | O carro autônomo e outras inovações apontam para uma nova era no transporte individual. | Argumenta sobre a renovação da automobilidade para atender novas demandas da sociedade tecnocientífica. |
| E40 | A redução de velocidade cria espaços harmoniosos e seguros para convivência entre motoristas, ciclistas e pedestres. | Defende a redução de velocidade nas vias públicas como forma de garantir convivência entre as diferentes formas de mobilidade. |
| E41 | A redução de velocidade contribui com o ordenamento dos veículos. | Defende a redução da velocidade para o ordenamento dos fluxos de veículos. |
| E42 | A Política de Mobilidade Urbana deve reduzir as situações de isolamento dos cidadãos. | Aponta que a Política de Mobilidade Urbana deve democratizar o acesso e opções de mobilidade na cidade. |
| E43 | A redução de velocidade disciplina os motoristas. | Destaca a redução de velocidade como meio para o controle e disciplinamento dos motoristas. |
| E44 | O automóvel é, no Brasil, o segundo desejo da população. | Reconhece a posição privilegiada do automóvel no âmbito das necessidades da população brasileira. |
| E45 | O automóvel precisa ser radicalmente disciplinado. | Reconhece a necessidade de controle radical sobre os automóveis e seus usos. |
| E46 | A gestão dos sistemas de mobilidade deve ser modernizada. | Clama por uma modernização das práticas gerenciais em torno dos sistemas de mobilidade urbana. |
| E47 | A solução para crise da mobilidade urbana perpassa pelo desestímulo ao automóvel. | Aponta como parte da solução para crise da mobilidade, a inversão de prioridades e desestímulo ao automóvel como previsto pela PNMU. |
| E48 | Recife foi planejada dentro do modelo rodoviarista. | Reconhece a soberania da automobilidade na história da cidade. |
| E49 | O volume de automóveis na RMR é crescente. | Destaca a sobrecarga das vias públicas devido a crescimento constante da frota de automóveis na cidade. |
| E50 | A intermodalidade é a solução para os problemas de mobilidade. | Aponta a intermodalidade como única solução para a crise da mobilidade urbana. |

Fonte: o autor.

O Executivo parte dos conceitos de **intermodalidade, espaço público, segurança, subversão, convivência, ordem, marginalização, desejo, controle e punição, rodoviarismo, automobilidade, modernização, velocidade e democracia**, articulando-os aos objetos **infraestrutura cicloviária, educação de trânsito, redução de velocidades, gestão dos sistemas de mobilidade, política pública, automobilidade, mobilidade, Recife e intermodalidade** (Quadro 13). A partir destes critérios são identificadas três regras de formação. A primeira, **redução de velocidade (R8)**, aponta a importância deste tipo de política para o ordenamento urbano e garantia de espaços seguros para a convivência entre ciclistas, pedestres e motoristas. A segunda, **gestão da mobilidade (R9)**, destaca a escolha pelo modelo rodoviarista na cidade, mas também a necessidade de práticas de gestão pública que visem a democratização da mobilidade por meio da intermodalidade. Por última, a regra **novas soluções individuais (R10)**, elucida as transformações que o automóvel tem sofrido com o desenvolvimento de novas tecnologias, assim como, reforçando que o carro ainda é um dos maiores desejos da população brasileira.

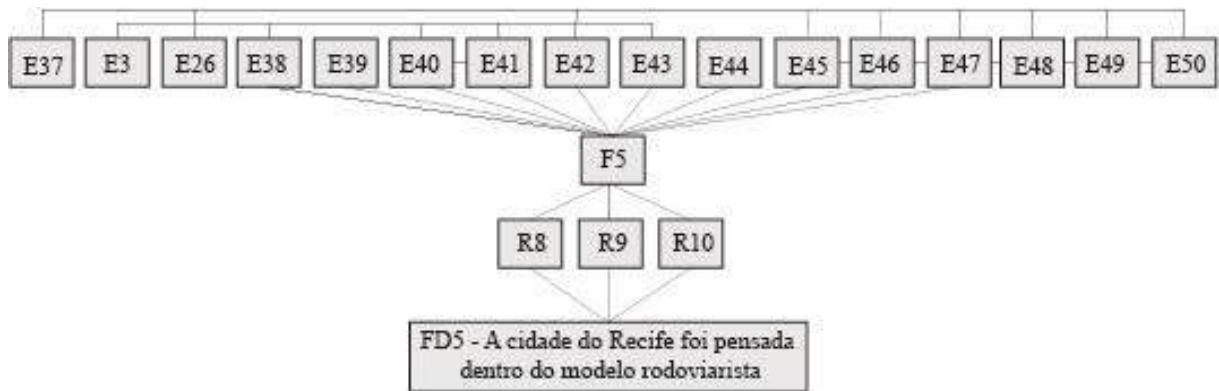
Quadro 13 – Regras de formação e critérios do Executivo sobre a Mobilidade Urbana

| | | Critérios | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------|------------------------|---------------------|------------------|----------------|------------|--------|-----------------|-----------------|----------------|-----------|-----------|-------------|-------|----------------|--------|--------------------|--------------|----------------|--------------|------------|------------|
| | | Objetos | | | | | | | | | Conceitos | | | | | | | | | | | | | |
| Regras de formação | | Infraestrutura cicloviária | Educação de trânsito | Redução de velocidades | Gestão dos sist. de | Política pública | Automobilidade | Mobilidade | Recife | Intermodalidade | Intermodalidade | Espaço público | Segurança | Subversão | Convivência | Ordem | Marginalização | Desejo | Controle e punição | Rodoviarismo | Automobilidade | Modernização | Velocidade | Democracia |
| R8 | Redução de velocidade | | X | X | | | X | | | | | X | X | | X | X | | | | | | | X | |
| R9 | Gestão da mobilidade | X | | | X | X | | X | X | X | X | | | | | | X | | X | X | X | X | | X |
| R10 | Novas soluções individuais | | | | | | X | | | | | | | X | | | X | | | | | | | |

Fonte: o autor.

A partir da combinação dessas regras, o Executivo constrói um discurso de que **a cidade do Recife foi pensada dentro do modelo rodoviarista (FD5)** (Figura 14).

Figura 14 – Mapa de Relações da Gramática da Mobilidade Urbana no Executivo



Fonte: o autor.

Reconhecendo o predomínio do automóvel no planejamento urbano, o Legislativo, por sua vez, evoca um conjunto de enunciados que apontam para seus desafios e externalidades (Quadro 14).

Quadro 14 – Enunciados do Legislativo sobre a Mobilidade Urbana

| N. | Enunciado | Descrição |
|-----|---|--|
| E48 | Recife foi planejada dentro do modelo rodoviarista. | Reconhece a soberania da automobildade na história da cidade. |
| E51 | A soberania da automobildade é insustentável. | Reconhece a insustentabilidade da soberania da automobildade. |
| E52 | A mobilidade urbana sustentável democratiza os espaços urbanos. | Aponta a mobilidade urbana sustentável como forma de democratização dos espaços urbanos. |
| E53 | A mobilidade urbana sustentável prioriza as pessoas em vez dos veículos. | Destaca a inversão de prioridades na mobilidade urbana sustentável. |
| E54 | A mobilidade urbana sustentável é socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. | Defende a mobilidade urbana sustentável como forma de inclusão social e responsabilidade ambiental. |
| E55 | A Escola de Ciclismo da CTTU busca formar ciclistas conscientes e responsáveis. | Busca disciplinar os ciclistas através de processos educativos em torno do código de trânsito. |
| E56 | Os ciclistas são desrespeitados no trânsito da cidade do Recife. | Aponta o desrespeito aos ciclistas nos espaços públicos. |
| E57 | O domínio da automobildade prejudica a qualidade de vida da população. | Reconhece as externalidades da soberania da automobildade. |
| E58 | A integração entre bicicleta e transporte público beneficia a classe trabalhadora. | Indica o papel inclusivo da integração entre bicicleta e transporte público, favorecendo a população historicamente marginalizada. |

| | | |
|------------|--|---|
| E59 | A automobildade tem impactos ambientais comprovados cientificamente. | Reconhece as consequências ambientais da automobildade. |
| E60 | A integração entre taxi e bicicleta faz parte de um novo desenho urbano. | Indica a integração entre bicicleta e taxi como parte de algo maior, ou seja, o redesenho urbano. |

Fonte: o autor.

Neste caso, o Legislativo utiliza os conceitos de **insustentabilidade, democratização do espaço, prioridade, sustentabilidade ecológica, inclusão social, consciência, direitos e deveres, qualidade de vida, classe, insustentabilidade ambiental, desenho urbano, intermodalidade, automobildade, humanização e sustentabilidade**. Estes são articulados com os objetos **Escola de Ciclismo, trânsito, intermodalidade, educação de trânsito, ciclista, automobildade, mobilidade e Recife** como critérios de duas regras de formação (Quadro 15). Uma primeira, denominada **mobilidade sustentável (R11)**, destaca tanto a insustentabilidade da automobildade, tratando de suas externalidades, quanto os benefícios sociais e ambientais de uma mobilidade que envolva o redesenho urbano, democracia e intermodalidade. Outra regra, **direitos e deveres (R12)**, aponta a ideia de criação da Escola de ciclismo como meio para a formação de ciclistas conscientes e responsáveis.

Quadro 15 – Regras de formação e critérios do Legislativo sobre a Mobilidade Urbana

| | | Critérios | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|------------------------|--------------------|----------|-----------------|----------------------|----------|---------------|------------|--------|------------------|--------------------|--------------------------|------------|----------------------------|-----------------|-------------|--------------------|-------------------|--------|------------------------------|----------------|-----------------|---------------|-------------|
| | | Objetos | | | | | | | | | Conceitos | | | | | | | | | | | | | |
| Regras de formação | | Escola de ciclismo | Trânsito | Intermodalidade | Educação de trânsito | Ciclista | Automobildade | Mobilidade | Recife | Sustentabilidade | Insustentabilidade | Democratização do espaço | Prioridade | Sustentabilidade ecológica | Inclusão social | Consciência | Direitos e deveres | Qualidade de vida | Classe | Insustentabilidade ambiental | Desenho urbano | Intermodalidade | Automobildade | Humanização |
| R11 | Mobilidade sustentável | | | X | | X | | X | X | X | X | X | X | X | X | | | X | X | X | X | X | X | X |
| R12 | Direitos e deveres | X | X | | | | | | X | | | | | | | X | X | | | | | | | |

Fonte: o autor.

Novamente os ciclistas surgem enquanto leigos que necessitam do suporte do Estado para se comportarem de forma “adequada”. A proposta da Escola de Ciclismo, da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU), visa desenvolver ações educativas no tocante ao disciplinar e controlar destes indivíduos a partir do que é considerado direitos e deveres dos

ciclistas. Contudo, como apontado antes, o ciclista passa, através dessas práticas discursivas, a ser sujeito e objetificado de modo a facilitar seu controle e disciplina nos espaços urbanos.

Seguindo tais regras, o Legislativo constrói um discurso de que **a soberania da automobilidade é insustentável, demandando um redesenho urbano para a cidade** (FD6) (Figura 15).

Figura 15 – Mapa de Relações da Gramática da Mobilidade Urbana no Legislativo



Fonte: o autor.

Como dito anteriormente, a Sociedade Organizada não tem na ciclomobilidade seu ponto central de debate. Contudo, a mobilidade urbana se mostra uma temática de grande interesse deste domínio que ao emitir enunciações neste sentido passa também a debater a automobilidade e a ciclomobilidade. No processo de análise arqueológica sobre o arquivo desta pesquisa, foi identificado um número considerável de enunciados deste domínio sobre a mobilidade urbana. Os mesmos são, então, apresentados e descritos no Quadro 16.

Quadro 16 –Enunciados da Sociedade Organizada sobre a Mobilidade Urbana

| N. | Enunciado | Descrição |
|-----|---|---|
| E4 | A automobilidade é predominante no Recife. | Destaca a soberania da automobilidade no contexto particular da cidade. |
| E61 | A automobilidade é o único que se beneficia do PAC Mobilidade no Recife. | Aponta a priorização dos investimentos para a automobilidade. |
| E62 | A intermodalidade exige uma mudança de paradigma no planejamento das políticas públicas de mobilidade em direção a boa convivência entre as diferentes formas de deslocamentos. | Clama por uma mudança paradigmática do planejamento das políticas de mobilidade, produzindo uma inversão de prioridades e uma convivência mais pacífica entre os diferentes sujeitos que constituem o espaço público. |
| E63 | A automobilidade produz cidades espacialmente dispersas. | Destaca o poder segregador e as relações socioespaciais desiguais da automobilidade. |

| | | |
|------------|--|---|
| E64 | A bicicleta é parte da solução da mobilidade para Recife. | Reconhece a bicicleta como parte da solução para mobilidade urbana na cidade, não como a única solução. |
| E6 | A automobilidade produz cidades poluídas. | Destaca aspectos relacionados as externalidades e insustentabilidade ambiental da automobilidade. |
| E65 | Recife é uma cidade compacta. | Desafia argumentos contrários ao uso da bicicleta, apontando Recife como uma cidade de distâncias curtas, sendo propícia para o uso da bicicleta nos deslocamentos cotidianos. |
| E66 | Recife é uma cidade pobre que se desloca a pé. | Destaca que a maioria da população recifense é de classes socioeconômicas desfavorecidas que utilizam pouco os meios de transporte individual, principalmente, o carro, andando muito a pé. |
| E67 | A gestão municipal deve valorizar o transporte público. | Clama por uma inversão de prioridades que atenda as demandas e carências do transporte público na cidade. |
| E68 | A intermodalidade resgata a qualidade da ambiência urbana. | Afirma que a democratização e inclusão a partir da intermodalidade contribui para recuperação da qualidade de vida nos espaços urbanos. |
| E69 | A gestão municipal deve reconhecer o papel estratégico do planejamento e desenho urbano. | Clama por um reconhecimento da importância do planejamento e desenho urbano por parte do poder público municipal, especialmente, no que se refere a mobilidade urbana. |
| E70 | A gestão municipal deve desenvolver um plano de mobilidade integrado e sustentável. | Critica a falta de articulação entre as diferentes instituições da gestão municipal demandando maior integração na construção e implantação dos planos de mobilidade. |
| E71 | O caos e segregação da mobilidade urbana resulta do modelo de urbanização que incentivou a ocupação das periferias. | Critica o modelo moderno de urbanização como principal causa das desigualdades socioespaciais na mobilidade. |
| E72 | A gestão municipal deve reconhecer a interdependência entre transportes, saúde, ambiente e direito à cidade. | Aponta para complexidade e interdependência entre diferentes fatores da vida urbana, criticando o poder público municipal por apresentar um olhar simples e unidimensional. |
| E73 | A sensibilização de concepções sobre mobilidade urbana sustentável deve ser estimulada. | Destaca a importância de questões sobre a mobilidade urbana sustentável serem disseminadas para todas as esferas da sociedade. |
| E74 | A mobilidade urbana deve ser um processo de respeito e convivência cidadã entre deslocamentos motorizados e não motorizados. | Clama pelo respeito e convivência entre as diferentes formas de mobilidade no ambiente urbano, incluindo, motorizados e não motorizados. |

| | | |
|------------|---|---|
| E75 | A pedestrianização das ruas pode resgatar a circulação de forma qualitativa. | Defende práticas e políticas que convertam as ruas em espaços para pedestres como forma que melhora da qualidade da mobilidade na cidade. |
| E76 | A redução da velocidade dos automóveis garante a vida. | Destaca a importância de políticas de redução de velocidade nas vias como meio para garantir a segurança e preservação da vida. |
| E77 | A mobilidade ativa pode ser potencializada com a criação de comitê tripartite no Conselho da Cidade. | Argumenta em favor da reestruturação política em torno das formas de mobilidade ativa como ciclomobilidade e pedestrianismo. |
| E78 | A redução da velocidade máxima nas vias pode auxiliar na humanização das mesmas. | Aponta formas de humanização dos espaços de circulação por meio de políticas de redução de velocidade. |
| E79 | A PNMU defende acesso universal à cidade. | Utiliza a PNMU para argumentar em favor da universalização do acesso à cidade por meio dos diferentes modais de transporte. |
| E80 | A mobilidade é fundamental na política de desenvolvimento urbano para viabilizar o acesso democrático à cidade. | Conceitualiza a mobilidade como pilar da democratização do acesso à cidade. |
| E81 | A soberania da automobilidade é a principal causa do caos da mobilidade urbana. | Aponta a automobilidade como causa principal da crise da mobilidade urbana. |
| E82 | A gestão municipal deve incentivar o transporte escolar coletivo. | Defende o dever da gestão municipal no incentivo a outras soluções mais pontuais para os problemas de mobilidade, por exemplo, do transporte escolar coletivo. |
| E83 | A solução para mobilidade do Recife está no alinhamento das obras ao PNMU. | Posiciona o PNMU como fundamento para a solução da crise da mobilidade na cidade do Recife. |
| E84 | A gestão municipal deve estimular a participação cidadã e controle social. | Critica a gestão municipal pelo desenvolvimento de políticas de mobilidade que não levam em consideração a participação cidadã, assim como, práticas de controle social. |
| E85 | A solução para deslocamentos acessíveis, justos e sustentáveis não se resume ao menor tempo, mas no conjunto de condições para cada pessoa. | Critica a lógica universal e dominante no pensar da mobilidade em termos de eficiência temporal, defendendo a consideração das particularidades envolvidas na mobilidade urbana em questão de justiça, acessibilidade e sustentabilidade. |
| E86 | A implantação da PNMU depende da articulação entre sociedade civil, gestão pública e empresas. | Critica o planejamento de políticas de mobilidade urbana que desconsideram outras esferas da sociedade. |
| E87 | Recife é a capital brasileira com mais mortes de trânsito. | Compara a cidade do Recife com as demais capitais brasileiras em termos de mortes no |

| | | |
|-------------|---|---|
| | | trânsito de modo a clamar pela atenção do poder público. |
| E88 | A automobilidade contribui para a precarização do transporte público. | Crítica a priorização histórica dos investimentos na automobilidade como uma das principais causas para precarização do transporte público. |
| E89 | A automobilidade produz sensação de insegurança entre pedestres, ciclistas e pessoas com deficiência. | Aponta a automobilidade como causa principal da insegurança nos espaços urbanos de circulação. |
| E90 | A automobilidade é economicamente insustentável ao poder público. | Aponta os custos ao poder público resultado das externalidades da automobilidade, por exemplo, quanto a recuperação de patrimônios, resgate e tratamento de acidentados. |
| E36 | A gestão municipal deve estimular os deslocamentos à pé e de bicicleta. | Exige do poder público municipal o investimento em mobilidades alternativas, seguindo os preceitos da PNMU. |
| E57 | O domínio da automobilidade prejudica a qualidade de vida da população. | Reconhece as externalidades da soberania da automobilidade. |
| E3 | A ausência de estacionamentos torna comum o estacionamento em lugares proibidos. | Apresenta a inexistência de estacionamentos regulamentados e em lugares isolados das vias públicas como principal causa para a ocupação irregular do espaço público pelos motoristas. |
| E45 | O automóvel precisa ser radicalmente disciplinado. | Reconhece a necessidade de controle radical sobre os automóveis e seus usos. |
| E48 | Recife foi planejada dentro do modelo rodoviarista. | Reconhece a soberania da automobilidade na história da cidade. |
| E50 | A intermodalidade é a solução para os problemas de mobilidade. | Aponta a intermodalidade como única solução para a crise da mobilidade urbana. |
| E1 | A automobilidade é a principal causa do trânsito caótico. | Destaca a soberania da automobilidade como causa fundamental para os problemas de mobilidade urbana enfrentados pela cidade do Recife e RMR. |
| E116 | O uso da bicicleta e do transporte público é prejudicado pelo crescente consumo de motos e carros. | Aponta que o crescimento da frota de veículos dificulta ainda mais as ações em favor da bicicleta e do transporte público. |

Fonte: o autor.

A Sociedade Organizada, ao problematizar sobre a mobilidade urbana, utiliza dos conceitos de **política pública, planejamento urbano, dispersão espacial, cidade poluída, cidade compacta, pobreza, ambiente urbano, expansão urbana, segregação, caos, complexidade, sustentabilidade, pedestrianismo, velocidade, transporte ativo, humanização, acesso universal, democracia, desenvolvimento urbano, participação**

cidadã, controle social, condições de possibilidade, articulação, precarização, insegurança, insustentabilidade econômica, automobilidade, ciclomobilidade, prioridade, qualidade de vida, desenho urbano, intermodalidade, espaço público, segurança, subversão, convivência e rodoviarismo. Estes são articulados com os objetos bicicleta, transporte público, plano de mobilidade, mobilidade ativa, PNMU, transporte escolar, automobilidade, mobilidade, Recife, política pública, redução de velocidade e intermodalidade, funcionando como critérios das regras de formação.

Três regras foram identificadas na construção dos discursos da Sociedade Organizada em torno da temática da mobilidade urbana. A regra **convívio humano** (R13), aponta a necessidade de investimento em planos alinhados a PNMU de modo a constituir espaços urbanos de participação cidadã e convivência entre os diferentes modais. Outra regra, denominada **gestão inclusiva** (R14), destaca a possibilidade de uma gestão pública mais democrática que possibilite o acesso universal a mobilidade. A terceira regra, **caos da mobilidade** (R15), indica as externalidades da automobilidade como principais razões para a crise da mobilidade urbana. Os critérios que constituem tais regras são detalhados no Quadro 17.

Quadro 17 – Regras de formação e critérios da Sociedade Organizada sobre a Mobilidade Urbana

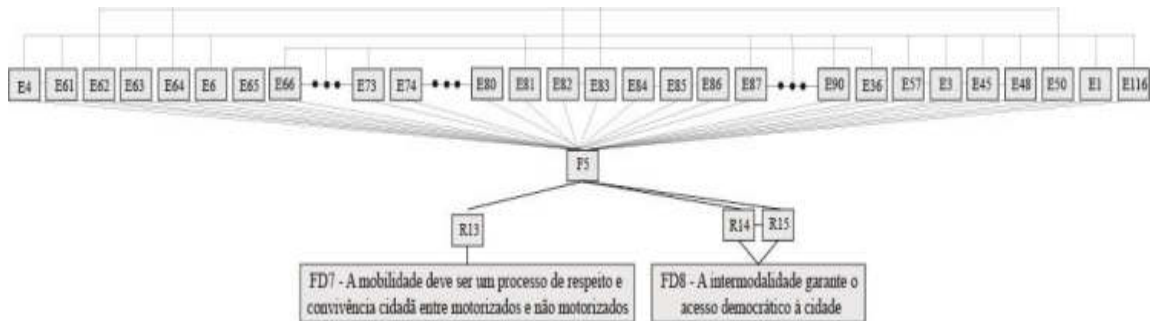
| | Regras de formação | Critérios | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|-----|--------------------|-----------|--------------------|---------------------|------------------|------|--------------------|----------------|------------|--------|------------------|-----------------------|-----------------|---------------------|--------------------|-----------------|------------|-------------|-------------|-------------------|--------------|---------------------|---------|-----------------|----------------|--------------------|------------------|----------------|
| | | Objetos | | | | | | | | | | Conceitos | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | Bicicleta | Transporte público | Plano de mobilidade | Mobilidade ativa | PNMU | Transporte escolar | Automobilidade | Mobilidade | Recife | Política pública | Redução de velocidade | Intermodalidade | Planejamento urbano | Dispersão espacial | Cidade compacta | Democracia | Humanização | Convivência | Qualidade de vida | Precarização | Participação cidadã | Pobreza | Controle social | Desenho urbano | Controle e punição | Acesso universal | Pedestrianismo |
| R13 | Convívio humano | X | | X | X | X | X | | X | | | | | | | X | | X | X | X | | X | | X | | | | X |
| R14 | Gestão inclusiva | | X | | | | | | | | X | X | X | X | | | X | | | | | X | | X | | | X | X |
| R15 | Caos da mobilidade | | | | | | X | | X | | | | | X | | | | | | X | X | | | | | X | | |

Fonte: o autor.

A partir de suas regras e conjunto de enunciados, a Sociedade Organizada constrói dois discursos (Figura 16). Um primeiro de que **a mobilidade deve ser um processo de respeito e**

convivência cidadã entre motorizados e não motorizados (FD7). E, outro, apontando que a intermodalidade garante o acesso democrático à cidade (FD8).

Figura 16 – Mapa de Relações da Gramática da Mobilidade Urbana na Sociedade Organizada



Fonte: o autor.

O Cicloativismo, por sua vez, apresentou o maior número de enunciações com a função de problematizar a mobilidade urbana. Estes são apresentados e detalhados no Quadro 18.

Quadro 18 –Enunciados do Cicloativismo sobre a Mobilidade Urbana

| N. | Enunciado | Descrição |
|-----|--|--|
| E91 | O ciclista não é a causa da imobilidade. | Critica argumentos que apontam os ciclistas como problemas no trânsito, por exemplo, ao avançarem semáforos, se deslocarem no fluxo contrário aos veículos ou circularem nas calçadas. |
| E5 | A automobilidade leva a precarização das calçadas. | Compara os investimentos direcionados aos projetos e políticas de automobilidade em detrimento de outros como as calçadas. |
| E92 | A educação no trânsito deve, segundo o CTB, ser ensinada na educação infantil. | Utiliza do CTB para cobrar do poder público políticas que incentivem o ensino de educação no trânsito a partir da educação infantil. |
| E93 | A humanização do trânsito envolve a criação de zonas 30. | Indica que os processos de humanização da mobilidade urbana depende da construção de zonas 30 que visem a redução das velocidades e inversão de prioridades nos espaços públicos. |
| E94 | Um trânsito melhor é feito por pessoas melhores. | Aponta a necessidade de uma mudança cultural e de valores para a melhoria do trânsito da cidade. |
| E95 | A cultura do transporte individual está estigmatizada. | Destaca a hegemonia da automobilidade. |

| | | |
|-------------|---|--|
| E96 | A intermodalidade possibilita o acesso dos ciclistas aos morros. | Indica a intermodalidade como solução inclusiva e democrática para conectar os morros a outras partes da cidade. |
| E97 | Os automóveis devem ter suas emissões de gases fiscalizadas como previsto pelo CTB. | Clama pela fiscalização das externalidades ambientais dos automóveis. |
| E98 | O automóvel cria uma ilusão de segurança. | Aponta o caráter alienante da automobilidade, criticando argumentos de que não se pode pedalar na cidade por conta da insegurança. |
| E99 | O carro gera dependência principalmente econômica. | Destaca os gastos necessários para posse, uso e manutenção dos automóveis, comparando com os gastos relacionados a bicicleta. |
| E100 | As auto-escolas devem priorizar os conteúdos do CTB sobre pedestres e ciclistas. | Clama pela revisão das aulas e provas para formação de condutores, incluindo os pontos do CTB que se referem aos ciclistas e pedestres. |
| E101 | A velocidade dos automóveis é um perigo aos ciclistas. | Questiona os limites de velocidade na cidade que colocam em risco a vida dos ciclistas. |
| E102 | A velocidade dos automóveis deve ser monitorada. | Clama pela maior fiscalização em torno dos limites de velocidade na cidade. |
| E103 | A solução para mobilidade perpassa pela redução de velocidade. | Aponta políticas de redução de velocidade como questão fundamental para solucionar a crise de mobilidade urbana. |
| E104 | A inversão de prioridades está apenas no discurso. | Questiona os discursos governamentais em torno da inversão de prioridades, como previsto pela PNMU. |
| E105 | A educação no trânsito perpassa por uma mudança de consciência quanto ao respeito ao pedestre e ciclista. | Aponta a necessidade de mudança da consciência dos motoristas sobre os outros usuários do espaço público. |
| E17 | O domínio da automobilidade impossibilita o uso da bicicleta como modal de transporte. | Aponta a automobilidade como principal barreira ao uso do modal bicicleta para os deslocamentos cotidianos. |
| E106 | A mobilidade urbana do Recife reproduz a lógica Casa Grande e Senzala. | Utiliza do argumento de Gilberto Freyre sobre a formação da sociedade brasileira para destacar as desigualdades inerentes a mobilidade urbana na cidade do Recife. |
| E107 | A PNMU prioriza os modos não motorizados e o transporte público sobre o individual motorizado. | Legitima os argumentos em favor dos modos não motorizados e do transporte público a partir da PNMU. |
| E108 | A mobilidade democrática e cidadã deve ser estimulada através da bicicleta. | Cobra políticas em favor da bicicleta como forma de alcançar a democratização da mobilidade. |

| | | |
|-------------|--|---|
| E109 | A ótica dos veículos automotores é dominante no planejamento e implementação da infraestrutura viária. | Critica a soberania da automobilidade no planejamento da mobilidade urbana. |
| E110 | A modernização do pensamento sobre a democratização da mobilidade e da cidade foi sinalizada na campanha eleitoral de Geraldo Júlio. | Direciona crítica ao descumprimento de promessas quanto a modernização e democratização da mobilidade urbana, assim como, da cidade do Recife. |
| E111 | A questão da velocidade não é debatida em Recife. | Critica a forma como políticas de <i>traffic calming</i> são tratadas pelo poder público, restringindo a redução de velocidade apenas em alguns pontos da cidade. |
| E1 | A automobilidade é a principal causa do trânsito caótico. | Destaca a soberania da automobilidade como causa fundamental para os problemas de mobilidade urbana enfrentados pela cidade do Recife e RMR. |
| E112 | A modernização da mentalidade dos gestores públicos pode levar a mudanças paradigmáticas. | Defende uma mudança de mentalidade dos gestores públicos a partir da modernização da racionalidade aplicada às políticas de mobilidade urbana. |
| E113 | A mobilidade no Recife é caótica. | Evidencia a crise da mobilidade na cidade do Recife. |
| E114 | A mobilidade urbana no Brasil apresenta cenário de guerra. | Destaca a crise de mobilidade urbana no país indicando suas externalidades, principalmente quanto as mortes no trânsito. |
| E115 | O domínio da automobilidade divide as pessoas em motoristas ou passageiros do transporte público. | Critica a invisibilidade dos ciclistas frente a soberania da automobilidade. |
| E116 | O uso da bicicleta e do transporte público é prejudicado pelo crescente consumo de motos e carros. | Aponta que o crescimento da frota de veículos dificulta ainda mais as ações em favor da bicicleta e do transporte público. |
| E117 | A rua é de todos. | Clama por uma democratização dos espaços urbanos. |
| E118 | A existência do carro é um dos fatores de insegurança coletiva no trânsito. | Coloca o automóvel como principal causa dos acidentes de trânsito e insegurança nas vias. |
| E119 | A falta de educação no trânsito é o principal problema enfrentado pelos ciclistas. | Demanda ao poder público, políticas voltadas para educação no trânsito, especialmente, quanto aos aspectos que envolvem os ciclistas. |
| E120 | A falta de prioridade ao transporte público no Recife vai de encontro à PNMU. | Critica o poder público pelo não atendimento aos princípios da PNMU, por exemplo, quanto a inversão de prioridades. |
| E121 | O carro deve ser utilizado para situações especiais. | Reivindica um repensar dos usos e utilidade do automóvel na vida cotidiana, questionando o uso exagerado da tecnologia. |

| | | |
|-------------|--|---|
| E122 | O CTB e toda infraestrutura viária são voltados para lógica de circulação planejada sob a perspectiva automotiva. | Destaca a soberania da lógica da automobilidade na construção do Código de Trânsito Brasileiro e na implantação de infraestrutura viária. |
| E123 | A solução para mobilidade perpassa pela fiscalização e punição de infratores. | Demanda maior fiscalização e punição aos motoristas que desrespeitam o CTB e colocam em risco a vida dos ciclistas e pedestres. |
| E124 | O automóvel cria uma ilusão de liberdade e independência. | Critica ideias de liberdade e independência atreladas ao consumo e a posse do automóvel apontando o poder alienante da automobilidade. |
| E125 | O automóvel é símbolo de status, poder e sucesso financeiro. | Destaca a posição de privilégio do automóvel na sociedade brasileira. |
| E126 | A educação para o trânsito, prevista no CTB, deve ser implementada em todos os níveis de ensino. | Clama pela ampliação da educação para o trânsito desde os primeiros anos de vida das pessoas. |
| E127 | A geografia da cidade favorece o uso da bicicleta como modal de transporte. | Critica argumentos que colocam barreiras geográficas ou climáticas ao uso da bicicleta nos deslocamentos cotidianos. |
| E128 | O automóvel cria ilusão quanto as escalas tempo velocidade. | Questiona argumentos de que o automóvel é a opção mais rápida para os deslocamentos cotidianos. |
| E129 | A humanização do trânsito pela sensibilização das pessoas transforma o ambiente urbano para escala humana. | Demanda ao poder público ações em favor de políticas que visem humanizar o trânsito da cidade através da sensibilização quanto aos direitos e deveres de cada cidadão. |
| E130 | A intermodalidade pode ser estimulada com a adoção de bicicletários e paraciclos em estações e terminais. | Defende a instalação de estruturas de apoio aos ciclistas como forma de potencializar a intermodalidade entre bicicleta e transporte público, favorecendo classes menos favorecidas da população. |
| E131 | A imobilidade da cidade é causada pela má qualidade no transporte público e pela dependência do automóvel. | Relaciona a crise de imobilidade a soberania da automobilidade que leva a precarização do transporte público. |
| E132 | Recife tem um trânsito mais violento que SP e RJ. | Compara as mortes e acidentes de trânsito da cidade do Recife com duas das maiores capitais do país destacando a necessidade de políticas públicas voltadas para redução desses problemas. |
| E133 | A educação através de cursos e treinamentos pode levar a paz, cidadania e inclusão democrática na mobilidade urbana. | Aponta a educação como base para formas de mobilidade mais democrática, cidadã e segura. |

| | | |
|-------------|---|---|
| E134 | A educação no trânsito não é ensinada na educação infantil como previsto pelo CTB. | Critica o poder público por não atender as exigências do CTB quanto a educação no trânsito. |
| E2 | A ausência de ciclovias reforça a falta de educação dos motoristas. | Aponta a inexistência de infraestrutura cicloviária como razão para o desrespeito dos motoristas em relação aos ciclistas. |
| E4 | A automobilidade é predominante no Recife. | Destaca a soberania da automobilidade no contexto particular da cidade. |
| E64 | A bicicleta é parte da solução da mobilidade para Recife. | Reconhece a bicicleta como parte da solução para mobilidade urbana na cidade, não como a única solução. |
| E6 | A automobilidade produz cidades poluídas. | Destaca aspectos relacionados as externalidades e insustentabilidade ambiental da automobilidade. |
| E65 | Recife é uma cidade compacta. | Desafia argumentos contrários ao uso da bicicleta, apontando Recife como uma cidade de distâncias curtas, sendo propícia para o uso da bicicleta nos deslocamentos cotidianos. |
| E67 | A gestão municipal deve valorizar o transporte público. | Clama por uma inversão de prioridades que atenda as demandas e carências do transporte público na cidade. |
| E76 | A redução da velocidade dos automóveis garante a vida. | Destaca a importância de políticas de redução de velocidade nas vias como meio para garantir a segurança e preservação da vida. |
| E77 | A mobilidade ativa pode ser potencializada com a criação de comitê tripartite no Conselho da Cidade. | Argumenta em favor da reestruturação política em torno das formas de mobilidade ativa como ciclomobilidade e pedestrianismo. |
| E51 | A soberania da automobilidade é insustentável. | Reconhece a insustentabilidade da soberania da automobilidade. |
| E56 | Os ciclistas são desrespeitados no trânsito da cidade do Recife. | Aponta o desrespeito aos ciclistas nos espaços públicos. |
| E37 | A intermodalidade é pouco explorada na RMR. | Aponta o investimento insuficiente na articulação entre as diferentes formas de mobilidade na RMR. |
| E3 | A ausência de estacionamentos torna comum o estacionamento em lugares proibidos. | Apresenta a inexistência de estacionamentos regulamentados e em lugares isolados das vias públicas como principal causa para a ocupação irregular do espaço público pelos motoristas. |
| E38 | A educação no trânsito é fundamental para o alcance de condições seguras e democráticas para mobilidade urbana. | Destaca políticas educativas no trânsito como base para segurança e democratização da mobilidade urbana. |

| | | |
|------------|--|--|
| E50 | A intermodalidade é a solução para os problemas de mobilidade. | Aponta a intermodalidade como única solução para a crise da mobilidade urbana. |
|------------|--|--|

Fonte: o autor.

De modo a delimitar aquilo que é enunciado a partir desta posição de sujeito, são utilizados os conceitos de **automobilidade, cultura do transporte individual, vulnerabilidade socioeconômica, dependência, impossibilidade, Casa Grande e Senzala, cidadania, modernização, mentalidade, guerra, sujeição, igualdade, alienação, liberdade, independência, status, poder, modal de transporte, escalas urbanas, tempo, escala humana, imobilidade, violência, inclusão democrática, paz, educação, precarização, democracia, humanização, transporte ativo, velocidade, caos, ambiente urbano, pobreza, cidade compacta, cidade poluída, espaço público, segurança, subversão, controle e punição, insustentabilidade, prioridade, consciência**, assim como, **direitos e deveres**.

Em conjunto com estes conceitos, o Cicloativismo referencia em seus enunciados os objetos **ciclista, automobilidade, mobilidade, espaço público, CTB, Recife, ciclovia, PNMU, mobilidade ativa, transporte público, bicicleta, política pública, educação de trânsito, redução de velocidade, trânsito e intermodalidade**. Dessa forma, estes objetos e conceitos constituem critérios para construção das três regras de formação discursiva em torno da mobilidade urbana (Quadro 19).

A primeira, **controle e restrições ao transporte individual (R16)**, aponta as possibilidades de disciplinamento e ordenamento dos espaços públicos. A segunda, **mudança de paradigma (R17)**, destaca a necessidade de se repensar a mobilidade urbana, incluindo-se uma transformação de mentalidade e relações com as escalas urbanas. A terceira, **educação no trânsito (R18)**, apresenta as formas como a educação no trânsito pode passar a ser tratada nos diferentes níveis educacionais e de formação cidadã.

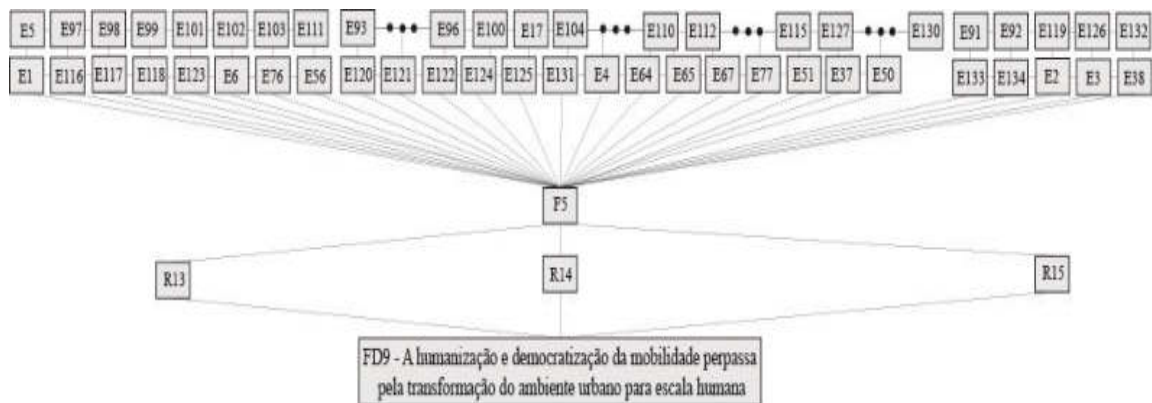
Quadro 19 – Regras de formação e critérios do Cicloativismo sobre a Mobilidade Urbana

| | | Critérios | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--------------------|--|-----------|----------------|----------------|-----|------|-----------------------|----------------------|------------------|-----------------|----------|-----------|----------|-----------------------|-----------|-------------|---------------|-----------------|--------------------|-------------|-------------|------------|-------|-----------------|------------|--------------------|------------|--------------|
| | | Objetos | | | | | | | | | | Conceitos | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Regras de formação | | Ciclista | Automobilidade | Espaco público | CTB | PNMU | Redução de velocidade | Educação de trânsito | Mobilidade ativa | Intermodalidade | Trânsito | Recife | Ciclovia | Casa Grande e Senzala | Cidadania | Mentalidade | Escala humana | Cidade compacta | Controle e punição | Consciência | Humanização | Velocidade | Tempo | Escalas urbanas | Prioridade | Insustentabilidade | Democracia | Modernização |
| R16 | Controle e restrições ao transporte individual | | X | X | X | X | | | | X | X | | | | | | | | X | | X | | | X | X | | | X |
| R17 | Mudança de paradigma | | X | X | | X | | X | X | | X | | X | | X | X | X | | | X | X | X | X | X | X | | X | X |
| R18 | Educação de trânsito | X | X | | X | | X | | | | X | X | | X | X | | | | X | | | | | | | | | |

Fonte: o autor.

Articulando essas regras de formação, ou seja, objetos, conceitos, sujeitos e temas, o Cicloativismo constrói um discurso sobre a mobilidade urbana da cidade do Recife argumentando que **a humanização e democratização da mobilidade perpassa pela transformação do ambiente urbano para escala humana (FD9)** (Figura 17).

Figura 17 – Mapa de Relações da Gramática da Mobilidade Urbana no Cicloativismo



Fonte: o autor.

Como podemos perceber ao longo das análises, existem diversas convergências no uso de conceitos, objetos e enunciados entre os diferentes domínios de saber. Percebe-se, contudo, a existência de maior proximidade entre o Cicloativismo e a Sociedade Organizada no uso de suas regras e enunciações. Na construção e delimitação desses discursos, a Sociedade

Organizada faz uso de conceitos e objetos também utilizados pelo Cicloativismo como cidade compacta, caos, transporte público, mobilidade ativa e precarização. Além disso, estes domínios produzem enunciados comuns (i.e. E4, E64, E06, E65, E67, E76, E77, E1 e E116).

Também é possível se vislumbrar contradições e antagonismos presentes nos discursos dos domínios de saber. O Executivo, por exemplo, enuncia que a intermodalidade é a solução para os problemas de mobilidade (E50), argumento também defendido pelo Cicloativismo e pela Sociedade Organizada. Contudo, também argumenta que a mesma é pouco explorada na RMR (E37), sendo o Executivo responsável direto por sua efetivação. Quanto a intermodalidade, a Sociedade Organizada acrescenta que esta exige uma mudança paradigmática no planejamento das políticas de mobilidade (E62).

Diversos enunciados do Cicloativismo (e.g. E1, E109, E17, E106, E115, E118) e da Sociedade Organizada (e.g. E63, E6, E76, E81) apontam como estes se constituem enquanto antagonismos ao regime da automobilidade. Neste sentido, fica claro como a articulação entre as diferentes regras resultam na formação de discursos que apontam para lutas políticas em torno das “verdades” sobre a automobilidade, ciclomobilidade e mobilidade urbana.

1.4 As “verdades” sobre a mobilidade urbana no Recife

O processo de construção discursiva do fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade como foi descrito a partir das problematizações dos domínios do Cicloativismo, Sociedade Organizada, Executivo e Legislativo, demonstram como as regras de formação (i.e. objetos, conceitos, sujeitos e temas) são utilizadas estrategicamente nos limites do campo discursivo de modo a delimitar aquilo que pode ou não ser pensado e falado sobre o fenômeno específico em cada domínio de saber. Neste sentido, percebe-se que certos objetos e conceitos são utilizados de diferentes formas dependendo de cada situação ou momento, constituindo condições discursivas de possibilidade para a ciclomobilidade. Entretanto, a forma como esses são articulados com outras regras de formação acabam por gerar significações e discursos diferentes.

A partir das premissas levantadas por cada domínio de saber, verdades e falsidades são construídas em torno dos temas da ciclomobilidade, automobilidade e mobilidade urbana. Sendo assim, o Quadro 20 apresenta a síntese dessas premissas por temáticas discursivas e

domínios de saber. As mesmas serão retomadas na Parte III deste estudo, onde serão úteis para o desenvolvimento dos ciclos retrodutivos, como parte da lógica da explanação crítica²⁴.

Quadro 20 - Formações Discursivas e Premissas

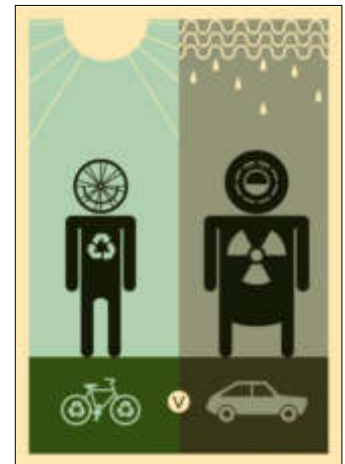
| FORMAÇÃO DISCURSIVA | CICLATIVISMO | SOCIEDADE ORGANIZADA | EXECUTIVO | LEGISLATIVO |
|--------------------------------|---|---|---|--|
| 1. CICLOMOBILIDADE | A soberania da automobildade impossibilita a construção de uma cidade amiga da bicicleta. | ----- | O reordenamento espacial para ciclomobilidade é uma forma de justiça e pacificação espacial. | A ciclomobilidade é uma política pública condicionada ao reordenamento espacial. |
| 1.1 Ciclista | A visão carrocétrica do poder público invisibiliza a dinâmica ciclistica, forçando os ciclistas a se adaptarem à dinâmica automotiva. | Os ciclistas são invisíveis aos olhos do poder público e demais cidadãos. | Os ciclistas são leigos quanto aos seus direitos e deveres no espaço público. Para preservação da vida, os ciclistas devem se deslocar seguindo a dinâmica automotiva. | Os ciclistas são leigos quanto aos seus direitos e deveres no espaço público. |
| 1.2 PDC | Políticas de Ciclomobilidade, como o PDC, contribuem para construção de uma Cidade para Pessoas. | Políticas de Ciclomobilidade, como o PDC, contribuem para construção de uma Cidade para Pessoas. | O PDC, através do reordenamento espacial, contribui para democratização e pacificação da mobilidade | O PDC, alinhado ao Pedala PE, atende as demandas da sociedade. |
| 1.3 Infraestrutura cicloviária | A infraestrutura cicloviária, demanda dos ciclistas, contribui para educação dos ciclistas leigos e garante o direito à mobilidade democrática. | ----- | ----- | ----- |
| 2. AUTOMOBILIDADE | A automobildade precariza o espaço público. | ----- | ----- | ----- |
| 3. MOBILIDADE URBANA | A humanização e democratização da mobilidade perpassa pela transformação do ambiente urbano para escala humana. | A mobilidade deve ser um processo de respeito e convivência cidadã entre motorizados e não motorizados. A intermodalidade garante o acesso democrático à cidade. | A cidade do Recife foi pensada dentro do modelo rodoviário. | A soberania da automobildade é insustentável, demandando um redesenho urbano para a cidade. |

Fonte: o autor.

²⁴ Para mais detalhes sobre a lógica da explanação crítica ver o Apêndice A.

PARTE II – POR UMA TEORIA POLÍTICA DA TECNOLOGIA

2 Hegemonia, Discurso e Antagonismo: Teoria do Discurso Pós-estruturalista



Por Valdinei Calvento Jr.

Nesta segunda parte da pesquisa, faz-se um esforço para desenvolver a articulação teórica entre a Teoria do Discurso Pós-estruturalista, da Escola de Análise do Discurso de Essex, a ser discutida neste capítulo, e a Teoria Crítica da Tecnologia, de Andrew Feenberg, que será abordada no capítulo 3. Desse modo, buscando desenvolver a abordagem político-crítica da tecnologia que ajudará a refletir e explicar sobre os questionamentos e preocupações deste estudo, em especial sobre as questões que envolvem política, poder e subversão.

Antes de apresentar e articular essas abordagens, torna-se necessário localizá-las a partir das perspectivas construcionistas e pós-marxistas de modo a elucidar suas bases epistemológicas. Afinal, desenvolver pesquisas nessas linhas epistemológicas significa ter um olhar crítico para investigar e analisar as relações de poder na sociedade (e.g. tecnocientífica), onde tais críticas possam contribuir para mudança social (JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002). Em seguida, serão apresentados os conceitos-chave da TDP e da TCT, respectivamente nesta ordem.

2.1 Construcionismo social e Pós-marxismo

Dentre as múltiplas formas de construcionismo social, quatro princípios podem ser encontrados em todas elas a partir de suas raízes comuns no pós-estruturalismo francês e na

negação de teorias totalitárias e universalizantes do Marxismo e da Psicanálise (GERGEN, 1985; JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; BURR, 2003). Esses princípios ajudam a construir um entendimento sobre o que seria o construcionismo social.

Primeiro, assume-se um olhar crítico sobre conhecimentos tidos como verdadeiros. A forma como falamos sobre algo exerce uma função ativa na construção e transformação da realidade, de nossas identidades e relações sociais (GERGEN, 1985; COLLIN, 1997; JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002). Apesar de parecer um tanto óbvio, perspectivas estruturalistas consideram que os modos como falamos ou nossos conhecimentos de mundo são reflexos de uma verdade objetiva. No entanto, na perspectiva aqui adotada, tais entendimentos são produtos do discurso, ou seja, da forma como categorizamos o mundo. Pós-estruturalistas como Ernesto Laclau e Chantal Mouffe (2015), partindo da filosofia linguística de Saussure, defendem que nosso acesso à realidade e a construção de representações desta só é possível por meio da linguagem.

Laclau e Mouffe (2015) não negam a existência de uma realidade objetiva exterior que nos rodeia. Para os autores são os significados que atrelamos aos objetos que dão sentido e constituem tal realidade, não os objetos em si. Como exemplo, pode-se citar o terremoto afirmando que não podemos negar a existência do fenômeno concreto e natural, mas o entendimento que fazemos deste é resultado da forma como o significamos. A geologia pode significar o terremoto enquanto fenômeno sísmico resultado da súbita liberação de energia pelo choque entre placas tectônicas. Religiosos, por outro lado, podem entender o mesmo fenômeno enquanto ação divina ou instrumento de punição. Dessa forma, é a partir da linguagem que se pode entender o significado de algo.

Segundo, considera-se a especificidade histórica e cultural envolvida na construção social da realidade. Nosso conhecimento de mundo é contingente, precário e situado histórica e culturalmente (HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000; TORFING, 2005; MELLO, 2015). Dessa forma, reconhece-se que identidades ou compreensões sobre a realidade poderiam ser diferentes e mudar com o tempo. Rodrigues e Mendonça (2006, p. 10) apontam que “apenas condições políticas e sociais reais e contingentes podem apontar qual é o grupo político capaz de ser o ponto nodal mobilizador de outros grupos, formando-se, assim, uma situação de hegemonia”²⁵. Os autores também argumentam que a constituição de uma totalidade é caracterizada por uma precariedade e finitude onde grupos políticos tendem sempre a perder

²⁵ Para mais sobre o conceito de hegemonia, ver a seção seguinte sobre hegemonia e antagonismo social.

poder. Tais considerações são antifundacionistas ao negarem a existência de conhecimentos de base metateórica que transcendem ações humanas contingentes, e anti-essencialistas, ao reconhecerem que o mundo social é construído discursivamente, não sendo determinado por condições externas ou possuindo características fixas ou essências (JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; RODRIGUES; MENDONÇA, 2006).

Considerando que todo fenômeno social é uma construção discursiva, defende-se que esses não são permanentes e nunca alcançam sua completude, apresentando sentidos instáveis (HOWARTH, 2000). Como aponta Jørgensen e Phillips (2002) seus significados fazem parte de uma constante luta em torno de definições de sociedade e identidade. Voltando ao exemplo anterior, o significado ou sentido do terremoto dependerá de formações discursivas particulares (e.g., geológico, religioso, mitológico) que constituem identidades. Sendo assim, todo conhecimento, identidades e relações são contingentes. Tudo se configura de forma particular em determinado tempo, mas, temos de reconhecer que tudo pode ter sido diferente anteriormente e que uma parte ou o todo inevitavelmente irá mudar em seguida.

Terceiro, defende-se uma relação entre conhecimento e processos sociais onde o que consideramos verdadeiro ou falso emerge e é mantido por meio de interações sociais (GERGEN, 1985; JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; BURR, 2003). E, quarto, assumi-se uma relação entre conhecimento e ação social, onde certas formas de ação no mundo podem ser vistas como normais ou corretas enquanto outras como anormais ou erradas de acordo com modos particulares de compreender a realidade (GERGEN, 1985; JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; BURR, 2003, NORVAL, 2007).

Críticas a este tipo de abordagem podem apontar que se toda identidade e conhecimento são contingentes e precários, torna-se impossível encontrar regularidades na vida social, estando essa em uma condição caótica constante (GLASERSFELD, 2000; HIBBERD, 2001, 2002; MAZE, 2001). No entanto, autores como Foucault (2000), Feenberg (2010), Laclau e Mouffe (2015) argumentam que apesar de contingentes e em constante transformação, identidades e conhecimentos em certos momentos apresentam regularidades e restrições quanto a quais enunciados são aceitos ou não como significativos, ou mesmo, quais identidades e ações podem ser assumidas. Neste caso, considera-se que o campo social é regulado e governado por regras hegemônicas que configuram o que pode ou não ser pensado ou falado sobre algo (LACLAU, 2001; HOWARTH, 2002; GLYNOS; HOWARTH, 2008).

O pós-marxismo, por sua vez, visa a desconstrução do essencialismo e do reducionismo de classe presente na teoria Marxista, assim como, o desenvolvimento de bases ontológicas alternativas às categorias marxistas a partir de novas fontes teóricas (JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; LACLAU, 2006; GLYNOS; HOWARTH, 2007; BOUCHER, 2008; GRIGGS; HOWARTH, 2009). Alguns autores contribuíram de forma decisiva nessa tarefa, Ferdinand de Saussure (linguística estrutural), Jacques Derrida (desconstrução), Jacques Lacan (psicanálise), como também vertentes de uma filosofia pós-analítica desenvolvida para a realização de análises políticas pós-marxistas pressupondo uma nova teoria da hegemonia (GLYNOS; HOWARTH, 2007; BOUCHER, 2008).

O surgimento de diversos movimentos sociais e lutas políticas para além das classes trabalhadoras provocou, durante as décadas 1970 e 1980, um aumento da complexidade e autonomização das relações sociais (GLYNOS; HOWARTH, 2007). Apesar das previsões de colapso do sistema capitalista, testemunhamos neste mesmo período, a emergência de novas relações sociais capitalistas, assim como o fracasso dos partidos políticos de Esquerda em construir regimes socialistas viáveis, tanto como oposição quanto como parte do governo (GLYNOS; HOWARTH, 2007). Pelo contrário, viu-se o crescimento de uma Nova Direita e do neoliberalismo. Esses fenômenos recentes contribuíram, então, para a crise do paradigma Marxista (BOGGS, 1986; LACLAU; MOUFFE, 1990; GLYNOS; HOWARTH, 2007). É a partir dessas anomalias políticas e empíricas, assim como, pela insuficiência dos esquemas ortodoxos marxistas em explicá-las, que o pós-marxismo emergiu como parte do movimento pós-estruturalista.

No pós-marxismo, a noção de contestação pública ganha um status privilegiado em relação a contingência radical das interações sociais e a sua associação com o conceito de identidade política (SMITH, 2003; LACLAU, 2006). Esta última, é uma identidade não por alguma qualidade interna ou característica essencial, mas por causa do que ela não é. As identidades se constituem a partir de suas diferenças com as outras (SAUSSURE, 1986). Neste sentido, é “apenas na relação antagônica a outros projetos que a contingência de atos particulares constituintes se apresenta, e é essa contingência que lhe dá (a identidade) seu caráter político” (LACLAU; ZAC, 1994, p. 4). A política neste estudo passa, assim, a ser entendida como no pós-marxismo, representando essa dimensão constitutiva das práticas sociais, seja através da contestação pública ou por meio da mobilização e decisão coletiva (LACLAU; ZAC, 1994; SMITH, 2003).

Feenberg (2002) desenvolve uma crítica pós-marxista similar à de Laclau e Mouffe (2015), argumentando que nos últimos anos movimentos ativistas em torno de questões ambientais, de gênero e etnia desafiaram o Marxismo tradicional e seu planejamento e controle econômico. Contudo, o autor direciona tais críticas às consequências políticas da mediação técnica generalizada em que a tecnologia emerge na esfera pública complexificando seu entendimento.

Os fenômenos tecnológicos contemporâneos têm demandado cada vez mais um olhar a partir de ferramentas teóricas e metodológicas transdisciplinares. É neste sentido que se faz um esforço buscando as convergências e divergências entre essas diferentes abordagens, de modo a encontrar possíveis contribuições para compreensão de sistemas político-tecnológicos que configuram a vida moderna.

Tanto a TDP quanto a TCT possuem premissas filosóficas (ontológicas e epistemológicas) em consideração ao papel da linguagem na construção social da realidade; modelos teóricos; considerações metodológicas de como abordar certo domínio de pesquisa; assim como, técnicas específicas de análise. A articulação teórica empreendida neste estudo visa também realizar escolhas filosóficas, teóricas e metodológicas a partir dessas abordagens.

Diferentes perspectivas possibilitam conhecimentos diferentes sobre um fenômeno, de tal forma que combinadas, ou melhor, articuladas em uma abordagem multiperspectiva, produzem entendimentos mais amplos (KELLNER, 1995). De modo a construir um quadro coerente, é crucial um cuidado sobre as diferenças e similaridades filosóficas, teóricas e metodológicas entre a TDP e a TCT. Isso requer uma revisão de ambas com o intuito de contribuir com a compreensão e apropriação sobre suas premissas, conceitos fundamentais e suas contribuições dentro do campo de estudo. Na próxima seção são apresentados aspectos importantes e conceitos básicos da TDP, para no próximo capítulo ser abordada a TCT. Procura-se assim elucidar suas convergências a fim de construir um diálogo entre estas, levando uma a complementar a outra.

2.2 Lutas Hegemônicas: política e emancipação

A Teoria do Discurso Pós-estruturalista, inaugurada por Ernesto Laclau e Chantal Mouffe em seu livro *Hegemony and Socialist Strategy* de 1985, tem sido recentemente desenvolvida por diversos autores da Escola de Essex de Análise do Discurso como David Howarth, Aletta Norval, Jason Glynos, Yannis Stavrakakis e Steven Griggs, assim como os

pesquisadores brasileiros Daniel de Mendonça, Léo Peixoto Rodrigues, Sérgio C. Benício de Mello e Joanildo A. Burity. Esses compartilham uma posição crítica em torno de conhecimentos vistos como garantidos ou óbvios, considerando que somos seres históricos e culturalmente constituídos.

Diferente das concepções de teóricos do discurso como Foucault e Fairclough que diferenciam estruturas sociais e estruturas discursivas, Laclau e Mouffe enxergam todas estruturas como discursivas, levando-os a trabalharem com um conceito de discurso mais amplo e abstrato (JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; ANDERSEN, 2003). A principal diferença entre essas duas concepções de discurso reside na consideração se o mesmo faz parte do que constitui a realidade ou se a própria realidade é discursiva (TORFING, 2005). Posicionando esta pesquisa na segunda opção, adota-se a concepção de Laclau e Mouffe (2015) sobre discurso a partir da crítica ao estruturalismo. Opondo-se à ideia de que os significados das coisas podem ser fixados de forma plena e definitiva, reconhece-se que o uso da linguagem é um fenômeno social, onde a fixação dos sentidos e significados são estruturados através de negociações, disputas e regras no contexto social (HOWARTH, 2000; JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; TORFING, 2005; LACLAU; MOUFFE, 2015). Discurso, então, é compreendido como uma totalidade estrutural de diferenças (ANDERSEN, 2003; LACLAU; MOUFFE, 2015). Em seguida, são apresentados os conceitos que contribuem com mais detalhes para a compreensão das lutas entre diferentes discursos nos processos de significação.

2.2.1 Hegemonia e antagonismo social

Hegemonia é uma categoria central para a análise política na Teoria do Discurso Pós-estruturalista (JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; ANDERSEN, 2003; TORFING, 2005; MENDONÇA; RODRIGUES, 2008; MELLO, 2014). Relações hegemônicas são possíveis à medida que uma força social particular passe a representar uma totalidade que é radicalmente incomensurável (LACLAU, 2000). Projetos hegemônicos objetivam tecer diferentes linhas de discurso de modo a dominar o campo de significados da vida social (HOWARTH, 2000, JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002). O conceito de hegemonia captura, assim, a delimitação e constituição política de ideologias (HOWARTH, 2003), onde lógicas articulatórias se estendem progressivamente em diferentes áreas sociais reprimindo outras possibilidades discursivas (NORVAL, 2004). Para Laclau e Mouffe (2015), tal “universalidade hegemônica” (contaminada pela particularidade) é a única que uma comunidade política pode alcançar (LACLAU, 2000). Neste sentido, uma parte passa a representar o todo (BURITY, 2007), sendo

a hegemonia um tipo de relação política e lógica social oposta a um lugar determinado numa topografia social (BURITY, 1997). Neste sentido, Laclau (2000, p. 50) aponta:

“Se os efeitos hegemônicos *universalizantes* irão irradiar de um setor *particular* da sociedade, eles não podem ser reduzidos à organização dessa particularidade em torno de seus próprios interesses, o que seria necessariamente corporativo. Se a hegemonia de um setor social *particular* depender de seu sucesso em apresentar seus próprios objetivos como aqueles realizando os objetivos *universais* da comunidade, fica claro que essa identificação não é um simples prolongamento de um sistema institucional de dominação mas que, pelo contrário, toda a expansão deste último pressupõe o sucesso da articulação entre universalidade e particularidade”.

A hegemonia possui uma dimensão material, não sendo apenas um sistema de ideias (STODDART, 2007). Em vez de uma estrutura fixa, hegemonia é processo, representa um conjunto complexo de experiências, relacionamentos e atividades específicas e limitadas (WILLIAMS, 1977). A vida cotidiana, tanto em seu nível individual quanto coletivo, é compreendida por um senso comum de valores e normas hegemônicas que são seguidos voluntariamente por seus membros (STODDART, 2007; MELLO, 2015). A hegemonia se constitui dessa forma através da negação de sentidos alternativos e exclusão daqueles agentes sociais que se identificam com tais alternativas (LACLAU; MOUFFE, 2015).

As considerações sobre o conceito de hegemonia possibilitam aos teóricos do discurso a delimitação dos limites discursivos, focando na forma como fronteiras políticas são constituídas entre diferentes práticas discursivas através da construção de antagonismos sociais (HOWARTH, 2003). Quando diferentes sujeitos reivindicam o direito para representar a solução correta para certo problema, ocorrem lutas pela hegemonia do discurso (HAJER, 1995). A política que emerge do desentendimento (RANCIÈRE, 1996) pode ser compreendida como esses conflitos, em que antagonismos sociais revelam momentos onde significados sociais são contestados. Tais antagonismos ocorrem devido a negação de significados e opções alternativas, assim como, pela exclusão daqueles sujeitos que defendem tais soluções para o problema em questão (HOWARTH, 2000). Devido à impossibilidade dos sistemas discursivos serem construídos a partir de uma essência interna, o antagonismo social ocorre pela exclusão de uma pluralidade²⁶ de identidades e significados (LACLAU, 1983; MENDONÇA, 2003; TORFING, 2005).

²⁶ Pluralidade é entendida neste estudo muito mais como heterogeneidade do que simplesmente no sentido de multiplicidade. Ou seja, pluralidade de elementos heterogêneos (LACLAU, 2005c) e de posições de sujeitos (LACLAU, 1983).

Laclau e Mouffe (2015) alertam que a existência do Outro impossibilita a completude da hegemonia. Defende-se, assim, que esse exterior constitutivo representa tanto a possibilidade de sua existência quanto a negação de sua essência interior. Torfing (2005) afirma que o outro antagonístico é construído como uma barreira a realização plena da sociedade. Ações políticas são guiadas, desse modo, pela ilusão de que a domesticação ou aniquilação da força ou identidade antagonística possibilitará a plenitude da sociedade. De acordo com o que foi apresentado até o momento, podemos afirmar que tal plenitude é desejada, porém impossível de ser alcançada; constituindo-se em um mito. Howarth e Stavrakakis (2000) apontam que o desafio aqui está em explorar as diferentes formas dessa impossibilidade, assim como, os mecanismos pelos quais os bloqueios às identidades são construídos por agentes sociais em termos antagonísticos.

Laclau (1990) demonstra que o mito, ou seja, esse discurso hegemônico de sociedade proporciona um espaço de representação coerente tornando-se a superfície de inscrição das demandas de grupos sociais. Contudo, quando os discursos que suportam essa hegemonia são desafiados por acontecimentos, identidades e projetos políticos, o mito tende a desmoronar. Isso ocorre porque tais imprevistos forçam o reconhecimento dos limites do mito, assim como, sua incapacidade de responder e considerar novas demandas.

Os antagonismos sociais se apresentam, então, através da produção de fronteiras políticas entre *insiders* e *outsiders*, onde são construídas imagens simplistas, reducionistas e estereotipadas de amigos e inimigos. Para Mottier (2005), os antagonismos sociais são concretizados através de lutas políticas que fazem uso de mecanismos de construção e preservação de fronteiras, assim como, de ordem e resistência. Tais ações parecem produzir brechas para visões alternativas do social que podem formar articulações discursivas e se consolidarem enquanto hegemônicas.

2.2.2 *Articulação discursiva e as Lógicas de equivalência/diferença*

O discurso enquanto totalidade temporariamente estruturada é resultado de processos de agrupamento denominados de práticas articulatórias, ou simplesmente **articulação** (HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000; ANDERSEN, 2003). Não estando limitada puramente a fenômenos linguísticos, a articulação enquanto fixação e deslocamento²⁷ de um sistema de diferenças, penetra a densidade material das múltiplas instituições, rituais e práticas através das

²⁷ Ver na próxima seção

quais uma formação discursiva é estruturada (LACLAU; MOUFFE, 2015). Não é necessário que as sequências relacionais que estruturam o mundo objetivo tenham um sentido final ou mesmo um sentido qualquer. Laclau e Mouffe (2015) apontam que é suficiente que certas regularidades estabeleçam **posições diferenciais** que nos permitam falar de uma formação discursiva. Neste sentido, estas podem ser entendidas como qualquer prática que estabeleça relações entre elementos de tal modo que sua identidade seja modificada.

As posições diferenciais articuladas em um discurso são denominadas **momentos**, enquanto todas as diferenças não articuladas discursivamente são identificadas como **elementos** (HOWARTH, 2000; JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; MELLO, 2014). Estes últimos são caracterizados por apresentarem uma variedade de significados distintos uns dos outros, podendo ser vinculados a diferentes discursos. Não importa quão eficiente um projeto político particular possa dominar um campo discursivo, ele jamais conseguirá articular por completo todos os elementos, existindo sempre forças de oposição (HOWARTH, 2000). Como a transição de elementos para momentos nunca é plena, a ausência de um “dono” permanente da totalidade emerge enquanto fundamento para qualquer prática articulatória (LACLAU; MOUFFE, 2015).

À medida que se reconhece a impossibilidade de uma absoluta fixidez ou mesmo uma não-fixidez de sentido, percebe-se que os sujeitos políticos buscam dominar o campo da discursividade estabelecendo os chamados **significantes flutuantes** e construindo um centro discursivo. Tais significantes podem ser entendidos como elementos particularmente abertos a diferentes interpretações ou significados (TORFING, 1999; HOWARTH, 2000; JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; ANDERSEN, 2003; LACLAU, 2007). Em relação a fixação parcial de sentido, Laclau e Mouffe (2015) introduzem o conceito de **ponto nodal**, ou seja, pontos privilegiados de referência num discurso que conectam um sistema particular de sentidos. Enquanto o ponto nodal refere-se a um núcleo estruturante em um discurso específico, os significantes flutuantes representam as lutas em torno de valores, concepções de boa vida e importantes signos localizados entre diferentes discursos (JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; LACLAU; MOUFFE, 2015).

A articulação de um discurso só é possível em torno de um **significante vazio** que funciona enquanto ponto nodal (HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000). Neste sentido, o vazio torna-se qualidade fundamental e condição de sucesso hegemônico para o ponto nodal. Mas, como é possível definir o significante vazio? De forma simples, pode-se afirmar que se trata de

“um significante sem significado” (LACLAU, 2007, p. 36). Um significante vazio apenas emerge se existir uma impossibilidade estrutural na significação, onde essa impossibilidade representa uma subversão da estrutura do signo. Um significante é “vazio de qualquer conteúdo devido ao deslizamento de significados sob o significante” (TORFING, 1999, p. 301). Os significantes vazios são “preenchidos” com significados temporários como resultado de lutas políticas. Tais significantes emergem apenas “quando existe uma impossibilidade estrutural na significação”, representando a interrupção ou subversão da estrutura do signo (LACLAU, 2007, p. 37). Isso ocorre, por exemplo, quando o significante é tão sobrecodificado que significa tudo e nada simultaneamente. As lutas políticas se dão, então, na tentativa de fixar um significado.

De modo a capturar o posicionamento dos sujeitos em uma estrutura discursiva, Laclau e Mouffe (2015) distinguem entre **posições de sujeito** e **subjetividade política**. Qualquer indivíduo pode ocupar uma multiplicidade de posições de sujeito como “mulher”, “ativista” e “ciclista”. Por sua vez, a subjetividade política se refere ao como agentes sociais agem, ou seja, o sujeito é forçado a tomar decisões quando identificado a certos projetos políticos (HOWARTH, 2000). Subjetividades políticas são criadas e, subsequentemente, transformadas em posições de sujeito quando identidades sociais estão em crise e estruturas precisam ser recriadas. Ou seja, pode-se considerar que a subjetividade social está atrelada às práticas nas quais as normas são tidas como certas, enquanto a subjetividade política está relacionada aquelas práticas onde as normas são contestadas ou defendidas ativamente (GLYNOS; STAVRAKAKIS, 2008). Neste sentido, o sujeito não é determinado simplesmente pela estrutura, nem simplesmente constitui a mesma. Nas constantes articulações, cada posição discursiva representa diferentes entendimentos de um fenômeno específico. Os conflitos são resultados do desentendimento que emerge da pluralidade de discursos e significações sobre o mesmo fenômeno (LACLAU, 1983; RANCIÈRE, 1996).

Coalisões políticas emergem, então, devido a afinidades discursivas, demonstrando que argumentos por vezes variam em sua origem ou são contraditórios, porém, compartilham uma maneira similar de conceitualizar o mundo ou um fenômeno social específico (HAJER, 2005). As coalisões discursivas não definirão apenas fronteiras entre *insiders* e *outsiders* identificando um inimigo comum, mas também tentará encobrir suas diferenças internas (GRIGGS, 2005; GRIGGS; HOWARTH, 2008). Este processo se constitui através da articulação de significantes vazios unindo diversas demandas em um projeto comum. A forma como isso ocorre no campo discursivo é elaborada por Laclau e Mouffe (2015) através das **lógicas de equivalência e diferença**.

A lógica de equivalência é considerada uma função que produz identidades equivalenciais que expressam uma negação pura de um sistema discursivo (LACLAU; MOUFFE, 2015; HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000). Representa uma simplificação do espaço político ao reduzir o número de possibilidade de posições de sujeito. A lógica de equivalência representa uma expansão do eixo paradigmático²⁸. A lógica da diferença faz o oposto, expande certo sistema de diferenças, dissolvendo cadeias de equivalência existentes, incorporando elementos desarticulados em uma ordem expansiva (LACLAU; MOUFFE, 2015; HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000). Levando a uma intensificação ou ampliação da complexidade e diversidade das possibilidades de posições de sujeito, esta lógica expande o eixo sintagmático. Onde relações de equivalência são predominantes, as interações entre grupos tomam a forma de amigo-inimigo reciprocamente, enquanto que onde relações de diferença predominam, a multiplicidade de articulações e posições de sujeitos tornam mais difícil a construção de tal inimigo (NORVAL, 2000a). Enquanto na lógica de equivalência é estabelecida uma unidade que se opõe a uma ameaça externa comum, na lógica da diferença procura-se destruir as fronteiras por meio de cooptações discursivas (CLOHESY, 2005).

Griggs e Howarth (2008) argumentam que políticas populistas, por exemplo, envolvem a construção de um agente coletivo como “o povo” pela criação de antagonismos entre sujeitos, assim como, pelo estabelecimento de fronteiras políticas. Contudo, partindo de concepções pós-estruturalistas reconhece-se que esse povo pode ser grupos locais ou comunidades. Se por política nos referimos ao processo de instituição e contestação das relações sociais, por populismo podemos nos referir à dimensão específica pela qual relações sociais são contestadas pela divisão da sociedade em campos de oposição nas lutas hegemônicas (NORVAL, 1996; GRIGGS; HOWARTH, 2008; PANIZZA, 2005). Sendo assim, discursos populistas invariavelmente fazem referência “ao povo” ou “a comunidade local” na busca por estimular a consideração sobre valores, crenças e símbolos desses sujeitos coletivos.

2.2.3 Lutas políticas e os deslocamentos

Lutas políticas ocorrem constantemente, mas quando “novos” discursos desafiam as estruturas sociais sedimentadas, seu escopo expande a partir de lutas no campo político para mudanças sociais e políticas. O movimento entre contestação e ratificação desenvolvido por

²⁸ Sintagma e Paradigma representam pares linguísticos estudados por Saussure que permitem fazer combinações e seleções de palavras em seus eixos. O eixo paradigmático não apenas serve a uma seleção de palavras harmonicamente sonoras, mas também, palavras que possuam, transmitam o mesmo significado. Já o eixo sintagmático possibilita um processo de combinação mais rigoroso, ou seja, estabelecido pelo sistema.

Norval (2000b) é importante para compreensão de como certos discursos tornam-se hegemônicos. Para ela, quando uma abordagem política é sujeita a contestação, perspectivas alternativas são expressadas e debatidas. Por outro lado, ratificação refere-se ao processo pelo qual o resultado histórico e contingente de processos hegemônicos tornam-se naturalizados e discursos contrahegemônicos deslocados ao exterior constitutivo.

As lutas políticas emergem quando diferentes discursos representados por interesses dispersos competem pela hegemonia. Neste processo, grupos soberanos tendem a desenvolver e propagar seus discursos preferidos. As lutas envolvem, neste sentido, a expansão do discurso hegemônico na tentativa de estabelecer pontos de convergência e divergência entre os discursos alinhados e desalinhados em um modo “transformístico”, nos termos de Gramsci, que tentam absorver demandas contrárias (LACLAU, 1995, p. 154; LACLAU, 2000).

O duplo processo de unificação e fragmentação a partir da formação de cadeias de equivalência e diferença estão relacionados aos conceitos de **deslocamento** e **intervenção hegemônica** desenvolvidos por Laclau (1990). Eventos ou novos discursos que desestabilizam a ordem hegemônica produzem os deslocamentos (BUTLER; LACLAU; ZIZEK, 2000). De acordo com Torfing (1999) sempre existirá aspectos da realidade social que não poderão ser conceitualizados utilizando o discurso hegemônico, levando continuamente a crises de representação, ou seja, deslocamentos. Como resposta a essas crises são produzidas intervenções hegemônicas com o intuito de articular elementos, eliminando pela força a ambiguidade e reconstituindo uma “nova” ordem social (LACLAU, 1993b).

O deslocamento representa para Laclau (1998) a disrupção da estrutura discursiva pelas forças originadas do exterior constituinte. Neste sentido, as identidades em um sistema estão em constante deslocamento demonstrando suas contingências radicais (LACLAU, 1990). A desconstrução da estrutura hegemônica também acaba por revelar seu terreno de indecidibilidade, ou seja, a distância entre a pluralidade de possibilidades exteriores e a ordem e escolha que prevaleceram por fim (BUTLER; LACLAU; ZIZEK, 2000). Neste ponto, as decisões passam a não serem predeterminadas por termos “originais” da estrutura discursiva, mas emergindo através da experiência de indecidibilidade. Quando o terreno discursivo é indeterminado e indecidível, a intervenção hegemônica exerce força para fixar significados pela naturalização de articulações particulares (JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002).

O deslocamento faz emergir novas identificações, novos vocabulários e usos de palavras, como também, novas práticas (NORVAL, 2006). Isto ocorre quando práticas

sedimentadas são questionadas ou quando formas tradicionais de se fazer algo são rompidas. Linguisticamente surge a possibilidade de mudança onde os elementos precisam ser rearranjados a partir do estabelecimento de novas conexões. Norval (2006) argumenta que no deslocamento novos sentidos são produzidos, porém, precisando permanecer inteligíveis. Sendo assim, “se perdermos o novo, estaremos para sempre presos à tradição; se a tradição estiver totalmente ausente, o novo se tornará inteligível” (p. 243). A mudança, então, deve evitar esses dois extremos.

A partir do olhar crítico sobre as questões aqui levantadas, torna-se possível considerar a formação de um sujeito democrático que acomodará momentos de mudança e deslocamentos para além da gramática dominante, mas sem abandonar as condições de inteligibilidade. Neste sentido, o deslocamento assumirá a forma de uma pluralidade de diferentes práticas onde, quando consideradas juntas, tornam possível o olhar diferente sobre as coisas e a realidade. No entanto, como defende Laclau (2007), não vivemos mais numa era da emancipação. As grandes narrativas de emancipação global que essencialmente caracterizaram nossa vida política por séculos estão se dissolvendo frente a nossos olhos (LACLAU, 2007). Segundo o pensamento laclauniano, esse desaparecimento da emancipação do horizonte político de nossa era, coincide com o fim da Guerra Fria, considerada por ele como a última manifestação do Iluminismo.

Laclau diferencia entre duas dimensões principais de emancipação, implicitamente presente na sua concepção tradicional, ou seja, uma radical e outra não-radical (LACLAU, 2007; MENDONÇA, 2012). Se a emancipação é radical, deve ser fundada nela própria, excluindo aquilo que impede sua completude como uma alteridade radical. Neste caso, o movimento de emancipação nega uma ordem (repressiva) que é fundamentalmente alheia a ela. No entanto, se a emancipação é não-radical, possui uma profunda base comum a seu outro, que conecta o velho, ordem pré-emancipatória e a ordem emancipada. Emancipação aqui resulta no nível dos fundamentos da sociedade influenciando todas as esferas desta. A emancipação inspirada no Marxismo, por exemplo, também é caracterizada por essas duas dimensões. A luta de classe entre o proletariado e o capitalista deve ser tomada como uma forma radical de antagonismo político que só pode ser resolvido com a negação total de um dos dois lados. Contudo, estes dois lados do antagonismo possuem bases comuns que residem na produção material da vida social, nomeada no antagonismo fundamental entre forças sociais produtivas e circunstâncias de produção (LACLAU, 2007; MENDONÇA, 2012). Este fundamento simultaneamente fecha a lacuna entre suas duas dimensões pela emancipação.

Um dos argumentos centrais de Laclau (2007) refere-se a não possibilidade hoje do fechamento desta separação imanente à emancipação. Um ato emancipatório não pode mais solucionar sua contradição lógica, rejeitar completamente um desses lados incompatíveis – ou o dicotômico ou o holístico. Para Laclau, uma indistinguibilidade entre estes se tornou condição *sine qua non* de todo discurso emancipatório. A brecha entre as duas dimensões de emancipação, causadas por atos emancipatórios, permanece aberta, assim como a sociedade permanece completamente opaca para si. O fato de que uma sociedade não ser mais transparente para si significa nada mais do que a base desta sociedade não poder mais ser imaginada. Neste sentido, o universal, que representa a utopia na concepção de Laclau, também desaparece do terreno histórico no qual a luta por projetos emancipatórios concretos ocorre (LACLAU, 2007).

Em vez de emancipação, o que se pode falar hoje é de uma pluralidade de emancipações (LACLAU, 2007; MENDONÇA, 2012) ou heterotopias²⁹ (FOUCAULT, 1984). O fato de não podermos mais diferenciar e separar uma da outra deve-se principalmente à sua opacidade fundamental. Não existe mais nenhuma base unificada, na qual todas as lutas emancipatórias possam ser reduzidas. Sem esse fundamento unificado – sem o fundamento da sociedade ser postulado – não há exclusão, nem excluído. As sociedades contemporâneas, não podem mais ser imaginadas como radicalmente divisíveis (LACLAU, 2007; MENDONÇA, 2012). Não é possível se identificar algo que universalmente represente o fundamento da sociedade. Esta é a razão pelo desconforto que constantemente acompanha o engajamento emancipatório na contemporaneidade.

2.2.4 Democracia radical e nova hegemonia

Aspectos como os apontados nas seções anteriores (e.g., antagonismo, articulação, pluralismo, indecidibilidade, deslocamento) demonstram a contingência e precariedade da política atual, assim como, das formas de governo e governança. Laclau (2005b) argumenta que as versões de democracia que temos hoje não são suficientes para compreender a política contemporânea. Se democracia for considerada um regime político, o que frequentemente é, pode-se imaginá-la a partir de diferentes instituições que têm como objetivo garantir um conjunto de valores e liberdades (voto, liberdade de expressão etc.). Contudo, Laclau (2005b) critica esta versão por ser demasiadamente formal. Para ele, o quadro democrático liberal não vincula liberdade e igualdade para todos, mas como acontece na maioria dos casos, tal modelo

²⁹ A razão ocidental, na busca pelo universal, suprimiu os espaços da diferença, da multiplicidade. Procurando resgatar o espaço do outro plural, Foucault (1984) desenvolve o conceito de heterotopias, em oposição às utopias.

funciona com liberdade e igualdade para alguns. Não é porque se tem uma ideia formal de liberdade e igualdade que isso necessariamente se reflita em praxis.

É possível agora retornar à ideia de “povo” desenvolvida anteriormente. Ao conceber democracia como uma versão populista, além das regras processuais pode-se considerar o agente que constitui a democracia, ou seja, “o povo”. Sendo este último não apenas aqueles representados no processo eleitoral, mas também os grupos que têm direitos universais negados; os excluídos das práticas democráticas (LACLAU, 2005b). Assim, “o povo” ou “a sociedade” em sua versão universal é impossível de ser alcançado devido a heterogeneidade de sujeitos, demandas e comunidades que constituem o campo político. Neste sentido, na reflexão sobre democracia deve-se incluir a dimensão plural (LACLAU; MOUFFE, 2015). A partir da democracia pluralista, torna-se possível encontrar traços de nossas discussões sobre emancipação e diferença. Ou seja, as práticas articulatórias, aproximando as demandas dos grupos marginalizados e reconhecendo suas diferenças, tornam suas reivindicações uniformes a partir de significantes vazios e cadeias de equivalência que podem levar a realidades alternativas.

Laclau (2005b) defende que nenhuma dessas três versões de democracia (i.e. liberal, populista e pluralista) funcionam independente das outras. Na democracia liberal encontramos questões de exclusão, na versão populista predomina uma não diferenciação e na pluralista uma ausência de unidade de valores. O autor complementa, no entanto, argumentando que essas versões são incompatíveis, impossibilitando a interação entre elas. Em vez de ser um obstáculo intransponível, é esta incompatibilidade que dá sentido ao núcleo da democracia radical:

“É precisamente esta impossibilidade de subsunção que demanda que a interação entre elas seja concebida enquanto uma articulação política e não como uma mediação lógica. O caráter indecível dessa interação, a impossibilidade de conceitualmente dominar as formas contingentes em que se cristaliza, é exatamente o que chamamos democracia radical” (p.261).

Para Laclau e Mouffe (2015), a revolução democrática não será nem liberal nem pluralista. Em vez disso, terá base na expansão da lógica da equivalência. Esta última, não considerando apenas igualdade em torno de cidadania e relações públicas, mas também quanto a gênero, etnia etc. (MOUFFE, 1991). À medida que a noção clássica de democracia não leva isso em consideração, Laclau e Mouffe (2015), lembrando que a luta democrática não é universal, afirmam que as minorias deveriam reivindicar pela possibilidade de uma variedade de interesses.

Partindo da desconstrução das noções atuais de democracia, assim como, suas ameaças, Laclau e Mouffe (2015) argumentam que a beleza da democracia radical está na habilidade de reconhecer a tensão no social. A democracia é possível devido a isso, não sendo predestinada a determinado regime. Essa tensão existe devido a hegemonia e a ausência constitutiva do social. Sendo assim, à medida que isso é inevitável, a democracia deveria levar em consideração tais tensões. Neste sentido, Laclau (2005b) evita tanto adotar quanto propor uma receita de como a revolução democrática deve acontecer, afastando-se da visão pessimista de Lyotard (2009) sobre a morte da democracia.

Laclau e Mouffe (2015) oferecem uma forma pluralista e radical de ação política onde cadeias de equivalência são construídas ativamente em torno de diferentes posições de sujeitos. Na democracia radical e plural, tanto hegemonia quanto contrahegemonia emergem nas contínuas lutas entre uma multiplicidade de sujeitos políticos. Ao passo que a hegemonia estará permanentemente sendo contestada, podemos falar apenas no sucesso relativo de discursos hegemônicos particulares (STODDART, 2007). Para Laclau (1990), a possibilidade de uma democracia radical está relacionada diretamente no nível e na extensão dos deslocamentos estruturais operantes no capitalismo contemporâneo.

Em momentos em que a indecidibilidade torna-se aguda, produzindo crises de sentidos, surge a necessidade de estabilização daquilo que possibilita entendimento e tomada de decisão (NORVAL, 2004). A desconstrução de uma realidade estabelecida demanda a constituição de uma nova hegemonia que reestabeleça sentidos e representações da vida social permitindo a tomada de decisão em um contexto de indecidibilidade. Tal contexto é, então, caracterizado por três aspectos principais: a natureza do terreno da indecidibilidade (representando um campo social destruído ou desconstruído, onde a lógica política precedente foi colocada em questão); a tomada de decisão neste terreno (o reduzir, por meio do poder, das possíveis alternativas que fragmentam internamente o campo social); e, a natureza do sujeito que decide (que diante do deslocamento da estrutura, não pode ser presumido por uma identidade positiva, podendo apenas construir sua identidade por meio de ato de identificação) (NORVAL, 2004).

A heterogeneidade que emerge das demandas de identidades populares não pode ser minimizada (LACLAU, 2005a). Isto, porém, não significa que identidades não possam ser comparadas em certos níveis. Deve-se ter clareza de que heterogeneidade não significa diferenciabilidade, afinal, as não completudes dessas demandas representam a própria expressão de deslocamento sistêmico (LACLAU, 2005a). Neste sentido, o momento de unidade

dos sujeitos populares será dado no nível nominal, não conceitual, sendo esses sujeitos sempre singularidades. Além disso, os limites entre as demandas que serão consideradas e aquelas excluídas não está claro, estando sujeitos a contestações ininterruptas. Partindo destas considerações, Laclau (2005a) aponta que toda emergência de sujeitos a partir das experiências populistas e equivalenciais apresentará dois aspectos. Primeiro, a tentativa de romper com o *status quo*, ou seja, com a ordem institucional existente. Segundo, um esforço em constituir uma “nova” ordem onde existe basicamente deslocamento e anomia.

A Figura 18 resume as considerações apontadas neste capítulo sobre a Teoria do Discurso Pós-estruturalista, demonstrando os processos cíclicos, contingentes e precários que levam o deslocamento de uma hegemonia até outra, passando pela constituição de antagonismos sociais, articulação entre sujeitos coletivos e plurais, assim como, formação de cadeias de equivalência em torno de significantes vazios até a constituição de uma democracia radical e plural que privilegia a formação de uma nova hegemonia a partir de demandas populistas e comunitárias particulares.

É importante apontar que alguns dos conceitos apresentados aqui representam dispositivos teóricos como no caso do antagonismo social, hegemonia, discurso e identidade. Outros como ponto nodal, significantes vazio e flutuante, momento e elemento, são categorias analíticas (SILVA; MELLO; BATISTA, 2014). Essas características configuram diferentes níveis na construção e uso da teoria política de Laclau e Mouffe, levando a mesma a ser considerada enquanto teoria e método (JØRGENSEN; PHILLIPS, 2002; SILVA; MELLO; BATISTA, 2014).

Figura 18 - Teoria do Discurso Pós-estruturalista



Fonte: o autor.

Laclau e Mouffe (2015) desenvolveram reflexões importantes em torno de processos políticos emancipatórios e de constituição de uma democracia radical e plural. Contudo, são poucos os casos de aplicação da TDP aos fenômenos tecnológicos das sociedades modernas. Andrew Feenberg é um dos pesquisadores que tem feito um esforço no sentido de desenvolver uma reflexão sobre a política da tecnologia. Aspectos como esses tornam possível a aproximação da TCT com a TDP. No próximo capítulo, será apresentada sua Teoria Crítica da Tecnologia apontando reflexões fundamentais quanto ao processo de subversão e democratização da tecnologia. Por fim, serão consideradas as lacunas quanto a suas considerações e categorias políticas de modo a justificar a necessidade de articulação e complementariedade entre a TDP e a TCT.

3 Questionando a Tecnologia: Teoria Crítica da Tecnologia de Andrew Feenberg



Futuro Analógico por Valdinei Calvento Jr.

Andrew Feenberg é um dos mais proeminentes filósofos da tecnologia. Discípulo de Herbert Marcuse, vem desenvolvendo uma amplitude de trabalhos em Estudos de Ciência e Tecnologia (ECT), fenomenologia heideggeriana, assim como, filosofia japonesa. Para Feenberg a tecnologia envolve a “interação entre razão e experiência” (2010, p. xvii). Sua tese sobre instrumentalização aponta que os dispositivos tecnológicos possuem racionalidade (instrumental), porém, quando adentram no mundo social, o que essa tecnologia é passa a depender de seus usos. A partir de um olhar sócio-construcionista é possível argumentar que os usos de certa tecnologia podem divergir daquilo que foi originalmente pensado por seus criadores.

Feenberg (2002) desenvolve uma Teoria Crítica da Tecnologia que pode ser conectada ao progresso social e a democratização, de modo a racionalizar e socializar as interdependências entre agente, sociedade e tecnologia. Se aproximando do pensamento heideggeriano, Feenberg (2010, p. 217) argumenta que só se pode “recuperar a normativa da tecnologia” deixando as normas emergirem a partir da “experiência compartilhada de uma comunidade com seu mundo”, ou seja, do horizonte no qual “ações e objetos assumem um significado” discursivo. A TCT combina ideias da filosofia da tecnologia, assim como estudos sobre tecnologia e sociedade de acordo com o marco conceitual da construção social da tecnologia (CST). Andrew Feenberg fornece um conjunto rico de recursos conceituais e estratégias teóricas

subversivamente conectados através de um comprometimento com o progresso de valores humanistas da Teoria Crítica. Alguns desses valores são autonomia, liberdade, racionalidade, democracia e a exploração de futuros alternativos (HERRICK, 2005). A seguir são apresentados conceitos fundamentais desse processo que parte da crítica sobre um sistema tecnológico totalitário (tecnocracia) em direção a sua possível subversão e democratização.

3.1 Tecnocracia e Resistência

O processo acelerado de urbanização tem sido acompanhado pela construção de complexos sistemas tecnológicos que são produtos e produtores de subjetividades modernas. Infraestruturas de energia, água, comunicação, transporte, saneamento e capital possibilitam o funcionamento da cidade contemporânea. Estes sistemas tecnológicos tornaram-se a maior fonte de poder nessas sociedades, onde engenheiros, físicos, líderes corporativos e militares passaram a dominar as decisões em torno de projetos tecnológicos e urbanísticos (GRAHAM; MARVIN, 2001; FEENBERG, 2010). Neste sentido, pode-se imaginar que a vida cotidiana se configura a partir de hegemonias modernas. Nestas, as atividades sociais são tecnicamente mediadas e as instituições públicas sobrepostas pelo enorme poder dos “mestres dos sistemas técnicos” (FEENBERG, 2010, p.5).

Para Feenberg (2010, p.16), a “racionalização é o nosso horizonte moderno, e o projeto tecnológico é a chave para sua eficácia como base das hegemonias modernas”. Toda tecnologia resulta da inserção de meios racionais à vida. Neste sentido, pode-se compreender racionalidade enquanto a aplicação de regras formais aos domínios da experiência (FEENBERG, 2010). Racionalização, por sua vez, é o processo de adequar certo domínio da experiência aos padrões da racionalidade tecnocientífica. Nas sociedades modernas, atividades formalmente racionais são protegidas por princípios científicos, lógicos e universais que minimizam as demandas e tradições contingentes. O desenvolvimento tecnológico é, dessa forma, restrito a normas culturais que emergem da economia, ideologia, religião e tradição. O poder passa então a ser localizado na mediação técnica das atividades sociais (FEENBERG, 2001).

Assim como Marcuse, Feenberg (2010) afirma que a tecnologia é configurada a partir de persistentes relações de classes entre aqueles que governam e são governados. A tecnologia reproduz o governo de poucos (a elite tecnocrática) sobre a maioria (o comum). Para o autor, esta é uma possibilidade inscrita em toda estrutura de ação técnica que estabelece um único sentido de causa e efeito. O que torna uma ação técnica diferente de outras ações não-técnicas é a sua orientação para eficiência e controle (FEENBERG, 2005). Para julgar uma ação como

mais ou menos eficiente, faz-se necessário que esta seja considerada técnica e, conseqüentemente, como um objeto apropriado para tal julgamento, subordinável ao controle.

Ações técnicas representam uma fuga parcial da condição humana. Devemos reconhecer, contudo, que num cenário amplo as ações de sujeitos sobre objetos produzem impactos sobre eles mesmos. Desta forma, o sujeito técnico não escapa à lógica da finitude onde toda intervenção retorna na forma de *feedback* a partir dos objetos *per se* (FEENBERG, 2005). Na sociedade tecnológica, a reciprocidade da ação finita é dissipada de modo a criar uma ilusão de transcendência necessária. Marcuse (1964) e Heidegger (1998) entendem esta ilusão como uma estrutura da experiência moderna, onde os objetos adentram as experiências apenas quando percebidos como úteis aos sistemas tecnológicos.

A hegemonia tecnológica é uma forma de dominação que aparenta ser natural àqueles subordinados à mesma, pois encontra-se enraizada na vida social (FEENBERG, 2001). Seu poder soberano constitui-se como horizonte cultural transformando-se numa base espacial e institucional inquestionável. As diferentes formas de empoderamento quanto à tecnologia refletem as desigualdades nas estruturas e hierarquias de poder, assim como, as diferenças de etnia, gênero e classe (FEENBERG, 2001). Sendo assim, os sistemas tecnológicos não são privilégios de todos. Compreende-se que a hegemonia tecnológica tem, inclusive, o poder de eliminar visões divergentes, levando concepções alternativas a serem vistas como “antigas” e obviamente inferiores a partir de imagens ilusórias de progresso.

Na tecnocracia, as concepções de elite tecnocientífica e poder estão atreladas a uma noção de ordem tecnológica onde, de forma geral, ninguém tem controle sobre a mesma (WINNER, 1977). Seus padrões operacionais e de funcionamento tornaram-se as regras que todos devem obedecer. Neste sentido, governos viraram meros guardiões do que é necessário e eficiente para a continuidade do funcionamento e construção de sistemas de larga escala, assim como, a implementação racional de suas demandas. Segundo Marcuse (1964, p. 18):

“A racionalidade tecnológica revela seu caráter político à medida que se torna o principal veículo de dominação, criando um verdadeiro universo totalitário no qual sociedade e natureza, mente e corpo são mantidos num estado de permanente mobilização para a defesa deste universo”.

Feenberg (2005) denomina **autonomia operacional** o poder dos soberanos da tecnologia para tomar decisões independente dos interesses dos subordinados e comunidades em seu entorno. A autonomia operacional os posiciona enquanto **sujeitos técnicos**, em uma relação técnica com o mundo, salvos das conseqüências de suas ações. Isso permite aos

soberanos reproduzir as condições de sua própria soberania. A **tecnocracia** emerge como uma extensão de tal sistema na sociedade, ampliando esta lógica para todas as esferas da vida social (FEENBERG, 1995b). Os *experts* ou especialistas em diversas tecnologias são hoje encontrados em todos os lugares (e.g., negócios, governos, escolas), sendo estes os verdadeiros tomadores de decisões, pois possuem o conhecimento sobre os sistemas tecnológicos (ELLUL, 1980; BIJKER, 1998). Neste sentido, a tecnocracia tende a se fortalecer opondo-se a pressões populares e ignorando demandas e valores incompatíveis a sua reprodução e perpetuação (FEENBERG, 2005).

O exercício do poder técnico sobre os seres humanos suscita novos tipos de resistências ao sistema tecnológico unidimensional, onde poucos dominam e muitos são dominados. Para debater a relação entre poder e resistência, Feenberg (1995b) aponta que essas duas posições de dominador e dominado refletem a concepção dos pontos de vistas estratégico e tático desenvolvido por Michel de Certeau. No primeiro, se privilegia concepções de controle e eficiência. Os grupos estratégicos possuem base institucional a partir de onde exercem seu poder. No segundo, estão os grupos táticos constituídos por aqueles subordinados ao poder institucionalizado e que por não possuírem uma base legítima e contínua acabam por improvisar resistências micropolíticas (FEENBERG, 1995b, 2001). Este último, está diretamente relacionado as experiências cotidianas onde a tecnologia se faz presente. Como cada vez mais pessoas estão envolvidas em sistemas tecnológicos, inevitavelmente surgirão resistências que poderão alterar o *design* e configuração desses sistemas.

A tendência tecnocrática das sociedades modernas representa uma possibilidade de desenvolvimento, um caminho que é peculiarmente mutilado pelas demandas de poder. Toda tecnologia ou sistema tecnológico possui benefícios potenciais que poderiam levar a desenvolvimentos alternativos, mas que acabam por ser invisibilizados ou impossibilitados pela hegemonia (FEENBERG, 2005).

Aqueles excluídos do processo de construção da tecnologia sofrem com suas consequências indesejáveis e seus respectivos protestos. Movimentos insurgidos de grupos marginalizados passam, a partir da crítica e resistência à hegemonia tecnológica, a ter reivindicações legítimas e capacidade de subversão da condição técnica estabelecida. Abrir o sistema tecnológico a um conjunto mais amplo de demandas e preocupações pode levar a sua reconstrução e maior compatibilidade com os limites humanos e naturais da ação técnica. Uma transformação democrática da tecnologia pode encurtar os ciclos de *feedback* e seus impactos

na experiência humana produzindo, assim, uma reforma radical na esfera técnica (FEENBERG, 2005); introduzindo vocábulos antes excluídos dessa gramática.

3.2 Sujeitos sociais e Engajamento

Conforme a argumentação da seção anterior, a crença no progresso tecnológico sempre esteve atrelada a duas premissas: (a) o desenvolvimento é uma necessidade técnica; (b) a busca por eficiência representa a base para este progresso. Feenberg (1995b) aponta que essas duas concepções são falsas e servem ao propósito de justificar as restrições quanto a participação de sujeitos sociais nas instituições técnicas dominantes.

Feenberg (2010) demonstra que o conceito de instrumentalização deve ser compreendido como resposta ao determinismo tecnológico, onde na distopia científico-racional não existe espaço para liberdade e individualidade. Ou seja, a tecnologia não é um fenômeno socialmente neutro, nem simplesmente uma ferramenta para o progresso social. Toda ação técnica depende do agente social, sendo assim, ela determina a identidade desse agente como também suas próximas ações e escolhas. O que Feenberg trata como **códigos técnicos** são as “regras pelas quais as tecnologias são realizadas no contexto social com viés que reflete a distribuição desigual de poder” (p. 65).

A noção de códigos técnicos desenvolvida por Feenberg (1995a) conduz a uma nova forma de determinismo tecnológico, onde este não é mais condicionado por padrões universais ou racionalidade técnica, mas sim, por esses códigos técnicos construídos a partir das estruturas de poder. Os códigos técnicos representam a realização de um interesse ou ideologia numa solução tecnicamente coerente a um problema, porém, reconhecendo que são socialmente construídos, podem ser modificados mesmo num momento posterior à conclusão do *design* material da tecnologia (MISA; BREY; FEENBERG, 2003). A racionalização pode favorecer as estruturas e sistemas de poder dominante, no entanto, quando abordada criticamente, processos de racionalização podem realçar e incluir valores não dominantes e demandas marginalizadas de sujeitos sociais normalmente não-contemplados (FEENBERG, 1995b).

A reforma tecnológica demanda novos modos de sociabilidade dos sujeitos na esfera pública orientando para a constituição de sujeitos sociais (FEENBERG, 2005). Os processos hegemônicos e tecnocráticos tendem a constituir, a partir de seus códigos técnicos, imagens de usuários descontextualizados que devem seguir as normas e regras padrões dos sistemas

tecnológicos dominantes. Tal limitação distorce a estrutura da experiência e produz sofrimento humano e estragos ao ambiente natural (FEENBERG, 2005).

A partir das resistências torna-se possível pensar a constituição de sujeitos sociais que passam a transformar e redirecionar politicamente o progresso tecnológico. Incluindo-se neste sentido, suas exigências e necessidades contingenciais e particulares. Estes tornam-se sujeitos políticotécnicos que produzem subversões a partir dos próprios códigos técnicos.

Feenberg (1995b) argumenta que por meio de um processo tecnodemocrático é possível a constituição de um sujeito social, que inclui tanto ricos quanto pobres, capaz de realizar as reformas necessárias nos sistemas tecnológicos. Neste processo político de *design* tecnológico pode-se alcançar um sistema tecnológico mais holístico. Reconhecendo que a tecnologia envolve um cenário de lutas, onde mudanças impactam em indivíduos, sociedades e indústrias, Feenberg clama por uma “co-construção da sociedade e tecnologia” (2010, p. 94). Neste sentido, deve-se pensar a tecnologia não como um conjunto de dispositivos, mas um ambiente no qual um modo de vida é elaborado. Esta co-construção, contudo, torna-se possível apenas a partir de processos de engajamentos ativos, construtivos e concretos de diferentes sujeitos nas possibilidades políticas e técnicas que se realizam em configurações alternativas da realidade social. Segundo Neder (2010), a teoria crítica desenvolvida por Feenberg apresenta concepções quanto as relações entre tecnologia e sociedade que oscilam entre engajamento, ambivalência e resignação.

3.3 Lutas e Subversão

As diferentes interpretações ou modos de entender uma tecnologia ou sistema técnico impactam sua própria natureza. O que tal tecnologia é para os sujeitos que decidem seu destino determinará o que esta será, sendo reconfigurada ao longo do tempo (FEENBERG, 2005). A partir disso, compreende-se o desenvolvimento tecnológico através das lutas políticas pelo seu controle social.

As resistências à hegemonia tecnológica podem assumir diversas formas como conflitos sindicais, lutas comunitárias até demandas políticas pela regulamentação de uma tecnologia específica. Estes movimentos funcionam como alerta para a necessidade de se considerar as externalidades dos projetos tecnológicos. Feenberg (1995b) utiliza o exemplo da poluição do ar para demonstrar que enquanto os responsáveis por esse problema conseguirem escapar de suas consequências, pouca atenção a solução técnica será investida. Contudo, à medida que os

efeitos negativos da poluição passem a alcançar cada vez mais grupos sociais diversos, inclusive as elites técnicas, processos político-democráticos irão se intensificar, assim como, protestos legitimados pelos interesses externalizados (FEENBERG, 1995b).

Feenberg (2010) argumenta que as visões distópicas da modernidade são deterministas, mas se a sociedade desejar apontar potencialidades democráticas, precisa criticar as premissas deterministas do industrialismo moderno. Primeiro, a consideração de que o progresso técnico é unilinear, procedendo de níveis baixos para altos de desenvolvimento e seguindo uma sequência única de etapas. Segundo, a premissa de que as instituições sociais precisam se adaptar aos imperativos da base tecnológica, levando a escolhas problemáticas, por exemplo, entre destruir ou proteger o meio ambiente. Essa noção da existência de uma única forma de modernidade, pode-se imaginar, tem levado, por exemplo, cidades do Sul global a seguirem os modelos de desenvolvimento do seu análogo, o Norte global. Isso se dá principalmente ao se seguir as orientações nortistas de forma acrítica e movidos pelo ideal de progresso de suas epistemologias (SANTOS; MENESES, 2009). Mesmo quando se constata que esses modelos conduzem a crises econômicas, ambientais, sociais e políticas.

Contrariando essa visão determinista que desconsidera as relações entre tecnologia e sociedade, considera-se que, em vez de estruturas rígidas, os sistemas tecnológicos são flexíveis, podendo se adaptar a demandas sociais plurais (FEENBERG, 2001). A consideração indeterminista do progresso técnico aponta duas premissas contrárias ao determinismo: o desenvolvimento tecnológico pode ocorrer em diferentes direções e o mesmo é sobredeterminado tanto por fatores técnicos como sociais (FEENBERG, 2010). Enquanto campo de lutas, pode-se afirmar que a tecnologia é caracterizada por um indeterminismo e potencialidades inexploradas. Estas últimas, suprimidas pela hegemonia tecnocrática.

Neste sentido, considera-se, neste estudo, que as tecnologias emergem de atividades sociais incorporando escolhas, atitudes, lutas, valores e interesses sociais que as tornam instáveis e mutáveis. Representam campos de lutas caracterizados por indeterminismo e inexploradas potencialidades, onde as externalidades tecnológicas (e.g., precarização do espaço urbano, individualismo, mudanças climáticas) são reais. Feenberg (2010) é otimista ao considerar que as resistências aos modelos e ordens que deram origem a tais problemas darão espaço a formas de engajamento ativo à medida que as crises e problemas se acumulem. Feenberg (1995b, 2002) também é otimista quanto às possibilidades de subversão da ordem

estabelecida. Mas para isso, ele desenvolve a concepção de uma racionalidade subversiva que se contrapõe aquela funcional e instrumental.

A racionalidade subversiva baseia-se na responsabilidade para os contextos humanos e naturais da ação técnica. Ela é subversiva pois demanda avanços tecnológicos que só podem ser realizados impreterivelmente em oposição à hegemonia (FEENBERG, 1995b), representando uma alternativa à celebração da triunfante tecnocracia. A subversão da hegemonia tecnológica pressupõe a desconstrução de seus códigos técnicos, resultando na reconstrução do sistema tecnológico em torno de realidades alternativas. No entanto, não se tem como garantir que essa “nova” realidade não será totalitária. A subversão desestabiliza as bases que deram origem e suporte a hegemonia tecnológica, porém, diante do contexto complexo em que esse processo se realiza, o resultado é imprevisível. A desconstrução de um sistema tecnológico baseia-se em uma crítica as tendências históricas que estruturam seu desenvolvimento (RUIVENKAMP; HISANO; JONGERDEN, 2008). Retornando às discussões anteriores (especialmente da seção sobre tecnocracia e resistência) é possível argumentar que as ferramentas de reconfiguração tornam-se efetivas através de ações estratégicas³⁰ (focadas na mudança da estrutura social da tecnologia), assim como, de ações táticas (orientadas a reconstruir o conteúdo político e (i)material da tecnologia) (RUIVENKAMP; HISANO; JONGERDEN, 2008).

O processo de reconstrução demanda o engajamento político dos grupos impactados pelo sistema tecnológico. O mesmo ocorre nas duas dimensões. A reconstrução que se dá no nível estratégico desafia o poder institucionalizado modificando a organização social a partir da qual certa tecnologia emerge, com o objetivo de criar espaços e condições para outros projetos tecnológicos. No nível tático, atividades de resistência, subversão e reconstrução são executadas com o intuito de transformar a forma material da tecnologia. Neste nível há um esforço para envolver um maior número de sujeitos criando oportunidades para que qualquer um possa influenciar aspectos materiais do aparato tecnológico. À medida que os sujeitos passam a se fortalecer frente ao poder hegemônico e a se formalizarem, por exemplo, em associações ou sindicatos, suas ações passam a ser direcionadas muito mais ao nível estratégico. Este foco se dá pela necessidade de se modificar as bases normativas e culturais que constituem a realidade social.

³⁰ Feenberg vai buscar em Michel de Certeau (1998) os conceitos de ações estratégicas e táticas.

A constituição democrática de alianças entre sujeitos pode levar em consideração os efeitos da tecnologia no ambiente natural e nos seres humanos. Afinal, dada a amplitude dessa aliança, torna-se possível um maior número de sujeitos sentirem as consequências de suas ações e resistirem aos projetos tecnológicos exteriores e prejudiciais. Para Feenberg (2010), o fim da distopia está próximo à medida que “aqueles que hoje são subordinados aos ritmos e demandas da tecnologia talvez se tornem aptos a controlá-la e determinar sua evolução” (p. 3). Neste sentido, então, o que existe é indeterminismo, não determinismo. A tecnologia não determina a sociedade, mas é moldada tanto por fatores técnicos quanto sociais. É por meio da democratização da tecnologia que se torna possível superar a modernidade distópica (FEENBERG, 2001, 2002).

3.4 Democratizando a tecnologia na modernidade alternativa

Segundo Feenberg (2001), o “homem moderno” está cada vez mais alerta quanto à necessidade e possibilidade de repensar e buscar uma maior realização da tecnologia devido aos efeitos e ameaças sociais e ambientais do avanço tecnológico. Isso se deve às limitações éticas dos códigos técnicos produzidos sobre as regras da autonomia operacional³¹. A democratização da tecnologia refere-se, por sua vez, à busca por novos meios de privilegiar valores excluídos e realizá-los em um novo arranjo técnico. Não se propõe abandonar por completo a modernidade, mas sim, empreender a procura por tecnologias alternativas (FEENBERG, 1995a). Por fim, por uma modernidade alternativa que leve em consideração outras formas de racionalidades (e.g., democrática, social, subversiva) e as múltiplas demandas e possibilidades de usos quanto aos sistemas tecnológicos.

A democratização do controle técnico leva à democratização do próprio projeto tecnológico, ou seja, seu processo de construção. Ao discutir casos de subversão da tecnologia, por exemplo, a partir de movimentos ambientais, Feenberg (1995a) defende a possibilidade das ações de sujeitos sociais transformarem e democratizarem decisões sobre determinada tecnologia. Neste processo, significantes ambientais, democráticos, assim como outras demandas e objetivos excluídos do processo tecnológico original, podem ser reinseridos no debate. Ou seja, vocabulários antes excluídos ou esquecidos podem passar a fazer parte do processo tecnológico remodelando-o para uma “nova” realidade. Para tal, a democratização da tecnologia requer uma mudança tecnopolítica radical (FEENBERG, 2010). Enquanto que numa noção tecnocrática da modernidade predomina um posicionamento em que o sujeito é reprimido

³¹ Conceito visto na seção sobre tecnocracia e resistência.

e restrito de iniciativas potenciais, uma concepção democrática neste sentido amplia e potencializa as iniciativas dos sujeitos sociais (FEENBERG, 2005).

Como já exposto nas seções anteriores, toda tecnologia constitui-se a partir de um duplo aspecto que se influenciam e se modificam reciprocamente: seu sentido social e sua racionalidade funcional (FEENBERG, 1995b). A racionalidade funcional descontextualiza os objetos técnicos incorporando-os em sistemas teóricos. Laboratórios de engenharia, centros de pesquisa dentre outras instituições que contribuem com este procedimento compõem um contexto específico com suas próprias práticas, sujeitos e relações de poder. Sendo assim, as tecnologias são selecionadas de acordo com alguns interesses sociais dentre tantos outros.

As lutas políticas estabelecem os códigos técnicos que guiarão este processo de seleção das tecnologias, constituindo também o horizonte cultural onde estas se estabelecerão. Uma vez introduzida, esta nova tecnologia oferecerá uma validação material da ordem social na qual é experienciada. Feenberg (2010) denomina isso de “viés” da tecnologia, onde a racionalidade funcional, aparentemente neutra serve de suporte à hegemonia. No entanto, Feenberg (2001) afirma que existem meios de racionalizar a sociedade democratizando o controle sobre a tecnologia. Existe a possibilidade de racionalmente se escolher entre *designs* tecnológicos comunitários e democráticos (VEAK, 2010).

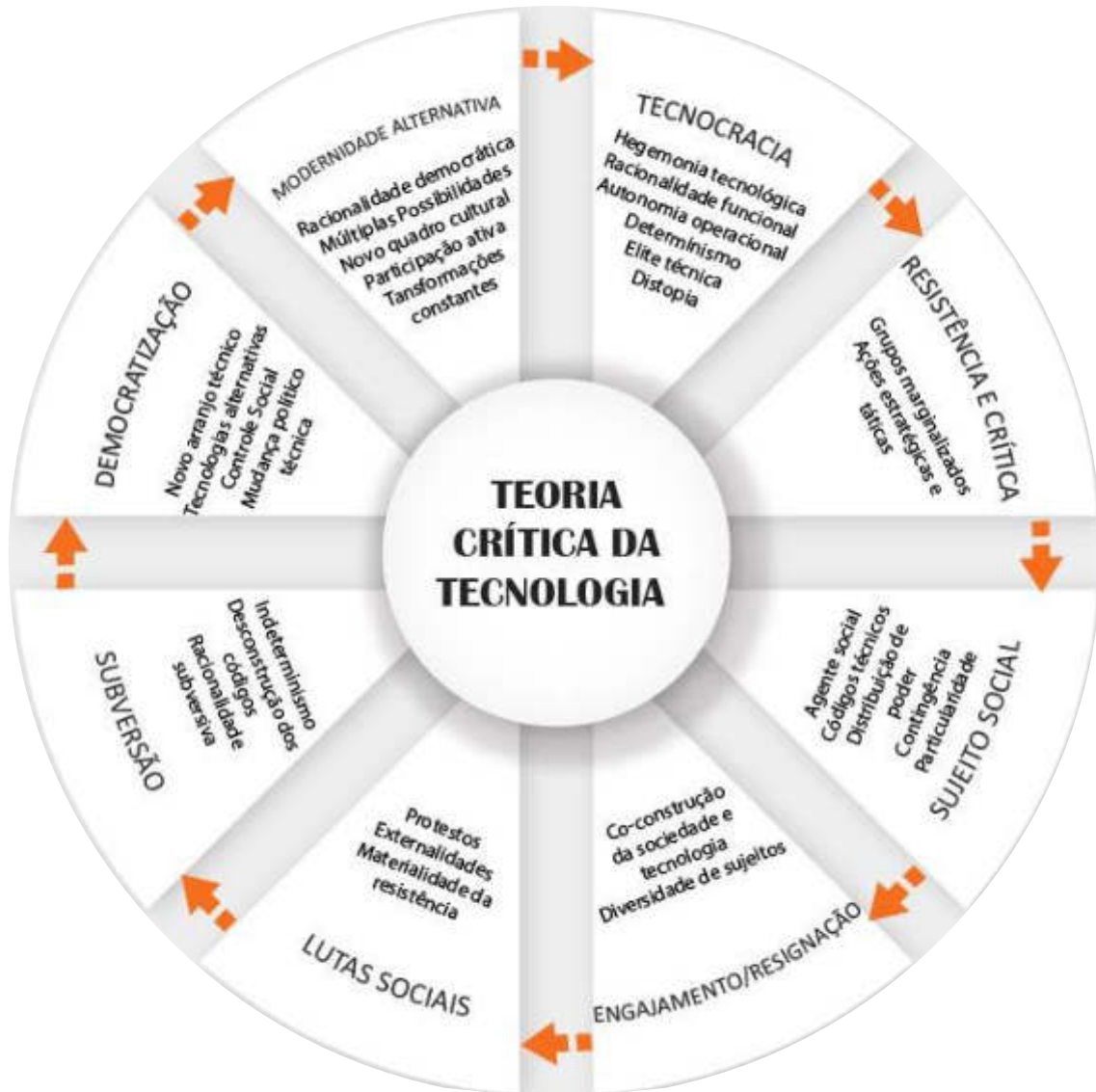
A partir da reconstrução radical da modernidade torna-se possível intervenções democráticas nas questões técnicas, ou seja, o controle democrático sobre a direção e definição de progresso (FEENBERG, 2001). Portanto, a tecnologia passa a ser reestruturada por meio de uma racionalidade democrática, onde os sujeitos antes marginalizados passam a interferir no processo de *design* tecnológico, atendendo as suas demandas plurais. Reconhecendo que as estruturas hierárquicas de autoridade são dimensões contingentes no progresso técnico, pode-se argumentar em defesa dessas racionalidades alternativas que tendem a democratizar mais do que centralizar as decisões sobre projetos tecnológicos (FEENBERG, 2010). Essas considerações opõem-se, dessa forma, a perspectiva weberiana onde as estruturas autoritárias representam uma necessidade técnica que produz por fim uma dicotomia entre hierarquia racional e protestos irracionais.

Ao passo em que um sistema tecnológico, enquanto conceito, ambiente, regras e sistemas (ELLUL, 1980), domina todas as esferas da vida social, minimizando a influência da política tradicional sobre seu desenvolvimento, a política e a ideia de democracia devem se estender ao domínio do mundo técnico (FEENBERG, 2010). Apenas assim, é possível se pensar

em formas de participação e democratização dentro de uma modernidade alternativa onde a tecnologia passe a ser vista enquanto desafio infinito de engajamento e multiplicação de possibilidades. Isto representa um caminho para além da dicotomia entre aqueles a favor da tecnologia (tratando-a como salvadora) e aqueles contra (gaiola de ferro) (FEENBERG, 1995a). A modernidade alternativa representa um novo quadro cultural, repleto de problemas, mas sujeito a constantes transformações.

A Figura 19 aponta uma perspectiva das etapas que partem da hegemonia tecnológica, dominada por um governo técnico e uma racionalidade funcional, à sua subversão e reconfiguração numa realidade alternativa, esta última caracterizada por uma racionalidade democrática.

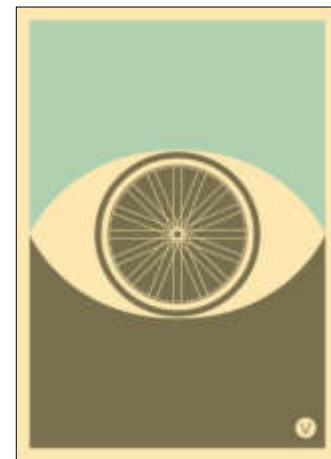
Figura 19 - Teoria Crítica da Tecnologia



Fonte: o autor.

Andrew Feenberg recebe várias críticas ao conduzir um percurso entre a teoria crítica e os estudos em tecnologia, mas também entre teoria crítica e fenomenologia (THOMSON, 2000; VEAKE, 2010; GARRISON, 2010; LOTZ, 2011). Uma primeira carência que se percebe na perspectiva de Feenberg refere-se à uma teoria política, pela qual ele se refere à teoria crítica recente (VEAKE, 2010; LOTZ, 2011). O que parece estar faltando na abordagem de Feenberg e outros filósofos da tecnologia, incluindo abordagens (pós)fenomenológicas, é um engajamento mais sistêmico e sustentado na teoria política, filosofia política e ética (THOMSON, 2000; VEAKE, 2010; VERBEEK, 2011; LOTZ, 2011; COECKELBERGH, 2012). Além de ajudar com o desenvolvimento da teoria da tecnologia de Feenberg, estas considerações podem fortalecer o campo da filosofia da tecnologia, que tem por vezes se arriscado a um isolamento. Lotz (2011) advoga que noções centrais apresentadas por Feenberg, por vezes, parecem frágeis ou insuficientes, como as concepções de democracia, socialismo e teoria política. Em seu livro *Between Reason and Experience* de 2010, Feenberg aponta que sua teoria é uma teoria política da modernidade, no entanto, permanece vaga qual sua posição filosófica quanto às questões de como pensar sobre fundamentos políticos, comunidade, o comum, forças políticas e conceitos como poder e autoridade. O fato de reconhecer que as lutas sobre a tecnologia são lutas políticas não torna sua teoria uma teoria política. É neste sentido, que se empreende um esforço no próximo capítulo para articular a Teoria Crítica da Tecnologia com a Teoria do Discurso Pós-estruturalista de modo a desenvolver uma compreensão mais ampla e complexa do objeto tecnológico e seus processos políticos.

4 Por uma Teoria Política da Tecnologia



Olhar Ciclista por Valdinei Calvento Jr

Ambas as abordagens da TDP e da TCT são consideradas neste estudo como similares em seu ponto de partida socioconstrutivista e pós-marxista. Suas concepções sobre a linguagem são decorrentes de linguistas estruturalistas e pós-estruturalistas, enquanto que o entendimento de sujeito advém de um olhar pós-marxista. Com devidas ressalvas aos seus caminhos trilhados na construção de suas teorias, diversos conceitos como ideologia, hegemonia, demanda social e sujeito (tecnopolítico), podem ser encontrados e aproximados. O complexo e profundo escopo teórico epistemológico da TDP passa, então, a “alimentar” politicamente a TCT de modo a contribuir com uma filosofia política da tecnologia.

As considerações desses conceitos servem à política da tecnologia com o objetivo de desconstruir as estruturas que constituem nossos ambientes “naturais” ou nossas “verdades”, revelando que todo discurso tecnológico é resultado de processos políticos tensos com consequências sociais. Assim como os teóricos do discurso Marianne Winther Jørgensen e Louise Phillips, o cientista político, também dinamarquês, Niels Åkerstrøm Andersen, vê este tipo de perspectiva como uma análise política que revela como relações contingentes tornam-se fixas de determinada forma enquanto poderiam ser fixadas diferentemente (ANDERSEN, 2003). Neste sentido, podemos entender as lutas políticas antagônicas ligadas à regimes tecnológicos como uma busca pela subversão das significações, valores e “verdades” estabelecidas pelos discursos tecnocráticos hegemônicos.

A partir destas concepções, então, que procuro desenvolver nas próximas seções uma articulação entre cada etapa dos processos de emancipação e subversão da TDP e TCT em direção a um tipo de Teoria Política da Tecnologia que parte de uma hegemonia (agora tecnocrática) em direção a subversão e democratização das decisões sobre os projetos tecnológicos para o alcance de uma democratização radical da tecnologia em torno de uma modernidade alternativa.

4.1 Hegemonia tecnocrática e resistência

Segundo Laclau (2002), a ideia de hegemonia pode ser entendida enquanto uma relação onde, em um contexto específico, um conteúdo particular assume a função de representar uma “plenitude ausente” (p. 122). A hegemonia para Laclau é uma relação em que determinada identidade (precária e contingente) passa a representar múltiplas identidades existindo em contraposição à sua ideia de falta constitutiva. Esta última, refere-se a ideia de que nenhuma identidade consegue alcançar sua plenitude devido a sua relação com outras identidades (por vezes opostas) e pela articulação incompleta dos sentidos (MENDONÇA, 2007). Feenberg (2010) reconhece que no contexto das sociedades modernas a hegemonia é materializada na tecnologia através, por exemplo, das ações dos *experts* e seus códigos técnicos. Como apontado por Marcuse (1964), a racionalidade tecnológica tornou-se racionalidade política, no sentido em que a tecnologia representa o meio que unifica e desempodera as forças e tendências antagonísticas em defesa do *status quo* tecnocrático.

A hegemonia tecnológica enquanto sistema cultural reestrutura a sociedade como objeto de controle técnico. Contudo, Feenberg (2002) argumenta que a tecnologia deve ser entendida enquanto processo ambivalente de desenvolvimento entre diferentes possibilidades. Estas conduzem a constituição de distintas cadeias de equivalência e diferença onde os sujeitos passam a se articularem em torno de projetos tecnológicos alternativos. Devido a esse processo ambivalente de construção tecnológica, grupos de usuários vitimizados constituem-se em formas de resistência e crítica às forças hegemônicas do sistema tecnológico unidimensional, se estabelecendo enquanto a própria impossibilidade de completude das identidades tecnocráticas. Tais resistências são consideradas por Laclau (1990) como antagonismos sociais, ou seja, negatividades radicais que não são submetidas ou absorvidas em nenhuma *episteme* ou estruturação do social. Neste sentido, a resistência, além de um movimento crítico, pode ser entendida como instrumento político que desafia as bases da hegemonia tecnológica,

impossibilitando sua plenitude. A resistência passa, então, a depender de processos articulatórios e engajamento político.

4.2 Articulação e Engajamento político

Feenberg (1995b) argumenta que a articulação entre diferentes demandas leva a uma democratização do *design* tecnológico, ampliando o controle sobre seus impactos históricos. A proliferação das lutas políticas de resistência ao avanço do modelo tecnocrático e as externalidades tecnológicas resultam das possibilidades de equivalências entre uma pluralidade de sujeitos (e.g. ambientalistas, feministas, homossexuais, cicloativistas, veganos) que podem constituir uma contrahegemonia.

Apenas por meio da democratização da tecnologia torna-se possível reverter ou desconstruir as relações totalitárias e tecnocráticas das sociedades modernas. Entretanto, tal democratização demanda não apenas o acesso ao conhecimento e códigos técnicos, mas alianças entre sujeitos diversos expostos suficientemente as consequências de suas ações técnicas (FEENBERG, 1995b). Feenberg argumenta que a partir dessas alianças tecnodemocráticas pode-se levar em consideração os efeitos destrutivos da tecnologia tanto no ambiente natural quanto nos seres humanos. Neste sentido, entende-se aqui que a formação dessas alianças, se constituem no jogo de equivalência e diferença em torno de significantes e demandas compartilhadas, ou seja, em torno de significantes vazios ou pontos nodais, como tratados na TDP. Para Laclau e Mouffe (2015), a relação entre diferença (que organiza a positividade do social) e equivalência (que introduz a negatividade e divisão social) sempre envolve tensões que são necessárias para a constituição de uma comunidade, resultando em lutas políticas que produzem deslocamentos constantes nas estruturas discursivas hegemônicas.

4.3 Lutas políticas e Deslocamentos subversivos

Para Feenberg (2002) o que define uma tecnologia é seu conjunto de códigos técnicos que, visando sua democratização, passam a ser considerados como construídos socialmente. Similarmente, Laclau (2007) afirma que a produção de sentido ocorre dentro dos sistemas discursivos, diferenciando aquilo que se encontra para além de seus limites. Os sistemas discursivos representam, então, os limites de possibilidades de significação dos sistemas tecnológicos. Sendo assim, perspectivas alinhadas a filosofia da diferença privilegiam diferenças constitutivas em vez de universalidades ou unidades últimas. Mendonça e Rodrigues

(2006) afirmam que essas diferenças constitutivas podem ser entendidas como “a relação entre o discurso e o campo da discursividade” (p. 90). Os sistemas de códigos técnicos passam aqui a serem entendidos como sistemas discursivos, termo utilizado por Laclau (2007). Num sistema tecnológico, os códigos técnicos podem se apresentar tanto como significantes flutuantes quanto como significante vazio ou ponto nodal. Neste sentido, as lutas políticas se dão pelo deslocamento dos elementos discursivos de modo a subverter o sistema de significados ou códigos técnicos hegemônicos.

Feenberg (1995a) afirma que para as demandas serem consideradas elas precisam ser traduzidas no discurso legitimado, à medida que isso ocorre elas tendem a ser institucionalizadas. Contudo, esse processo aponta para um tipo de subversão não radical onde discursos alternativos são legitimados no discurso vigente. A subversão radical pode ser encontrada na teoria política de Laclau e Mouffe (2015) como um processo de luta hegemônica onde os elementos são articulados e constituem parte do campo discursivo. Tais elementos, reconfigurando o regime político-tecnológico, podem, conseqüentemente, se constituir enquanto uma nova hegemonia.

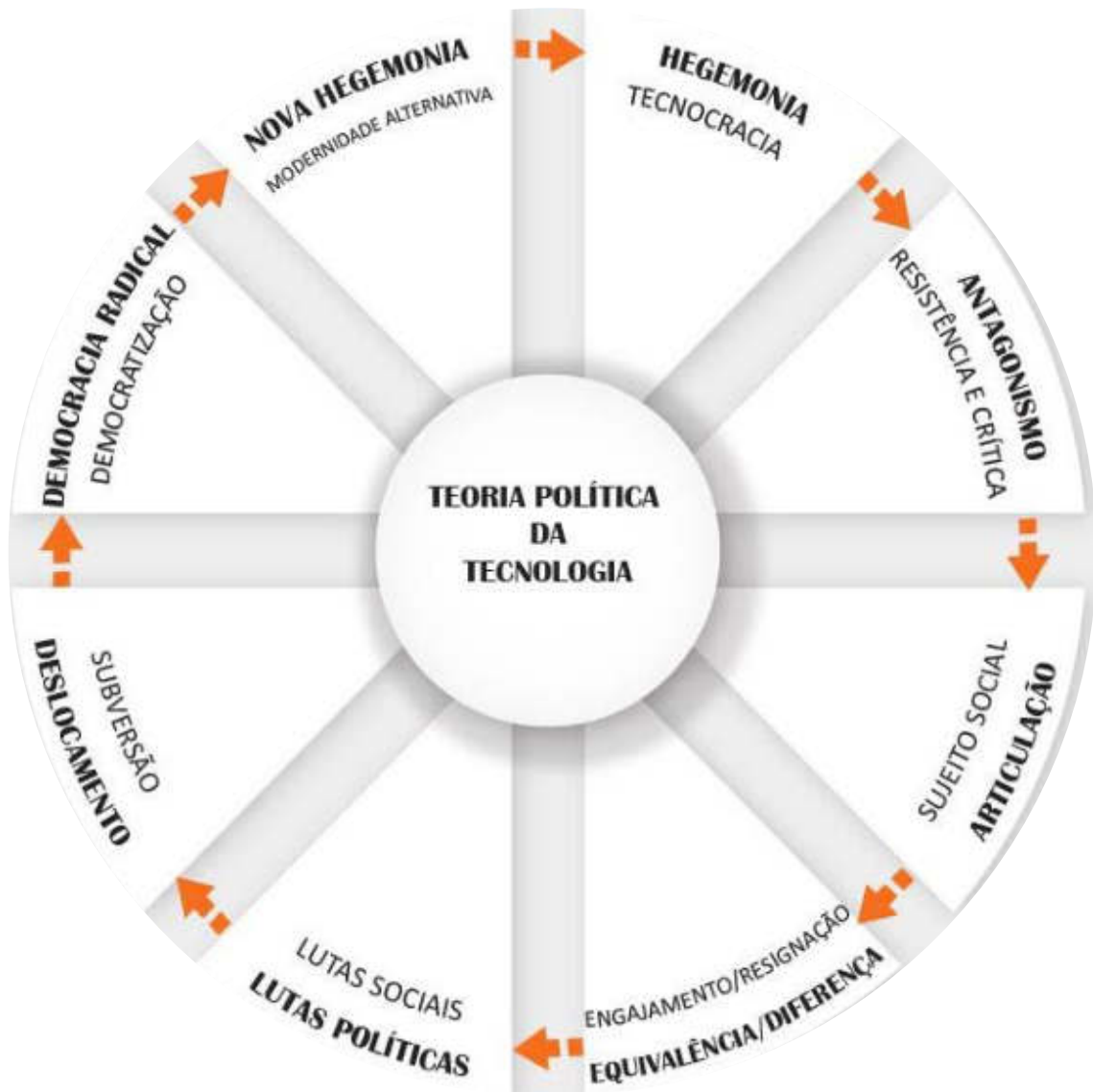
4.4 Democratização da tecnologia

O objetivo de uma política da tecnologia é, assim como apontado por Feenberg (2001, p. 114), uma forma de “democratização profunda”. Está última, entendida como um processo político estratégico e participativo no qual os múltiplos usuários (públicos técnicos fragmentados) exercerão papel na transformação dos códigos e construção tecnológica. A partir de ações diretas, os usuários passam a produzir as bases para novas práticas e instituições tomadoras de decisões técnicas. Esses usuários, diversos e por vezes opostos, tornam-se agentes democráticos reconhecendo interesses comuns no exercício de direitos compartilhados no processo de transformação tecnológica.

Na TDP, podemos definir este processo político enquanto uma democracia radical e plural (LACLAU; MOUFFE, 2015). Esta representando a demolição das bases totalitárias que suprimem a resistência, abrindo espaço para iniciativas daqueles excluídos do processo de construção tecnológica. À medida que Feenberg (2001) clama por uma permanente voz democrática no processo de *design* dos sistemas tecnológicos e seus aparatos, ele se posiciona como parte do amplo movimento de democracia radical (THOMSON, 2000). Neste sentido, a TDP e TCT são bastante próximas ao desenvolverem suas teorias da democracia, nos possibilitando um esforço na construção de uma Teoria Política da Tecnologia (TPT).

A partir da reflexão teórico filosófica desenvolvida nesta Parte II – Por uma teoria política da tecnologia, torna-se possível o uso de suas categorias teóricas e analíticas para o exercício de explanação crítica em torno do fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade. No próximo capítulo retomamos as premissas identificadas no processo de problematização, na Parte I – A “história” da ciclomobilidade, que servirão de base para os ciclos retrodutivos da lógica da explanação crítica. Estes últimos, visando o refinamento de uma hipótese inicial em direção à uma hipótese mais abstrata e complexa. Ou seja, por meio dos ciclos retrodutivos as premissas de base muito mais empíricas são confrontadas com a abordagem teórica aqui desenvolvida (Figura 20), assim como, com as lógicas social, política e fantasmática da explanação crítica.

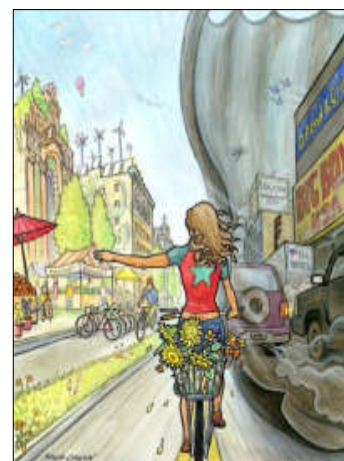
Figura 20 - Teoria Política da Tecnologia



Fonte: o autor.

**PARTE III – CICLOS RETRODUTIVOS E
EXPLANAÇÃO CRÍTICA**

5 Questionando à Automobilidade: Retrodução, Lógica e Articulação



Turn Left por Mona Caron

Neste capítulo passamos a desenvolver os ciclos retrodutivos como parte da estratégia analítica assumida no estudo, ou seja, a lógica da explanação crítica³². Aqui, as premissas levantadas no processo de problematização da ciclomobilidade, no contexto particular da cidade do Recife, são confrontadas tanto com as bases teórico epistemológicas, do que passamos a denominar Teoria Política da Tecnologia (TPT), quanto com as lógicas social, política e fantasmática apontadas por Glynos e Howarth (2007).

Como visto no capítulo anterior, a TPT nos fornece as categorias teórico-epistemológicas para a análise crítica das lutas e processos políticos de subversão e ressignificação de sistemas tecnológicos. No caso deste estudo, passamos a tratar o sistema de mobilidade urbana enquanto um regime. Afinal, a concepção de regime enaltece a estruturação social e material das práticas cotidianas, desvelando questões de poder e governança. Explicar sobre a automobilidade enquanto regime, nos permite engajar em uma reflexão crítica em torno de seu caráter político, suas tensões e condições de possibilidade para subversão de seus códigos técnicos e significados, assim como, emancipação de suas estruturas de poder.

Por sua vez, as lógicas sociais ajudam a caracterizar uma prática específica a partir de suas normas dominantes e sedimentadas. No desenvolvimento da abordagem lógica para uma análise crítica de processos de contestação política, Glynos, Klimecki e Willmott (2015)

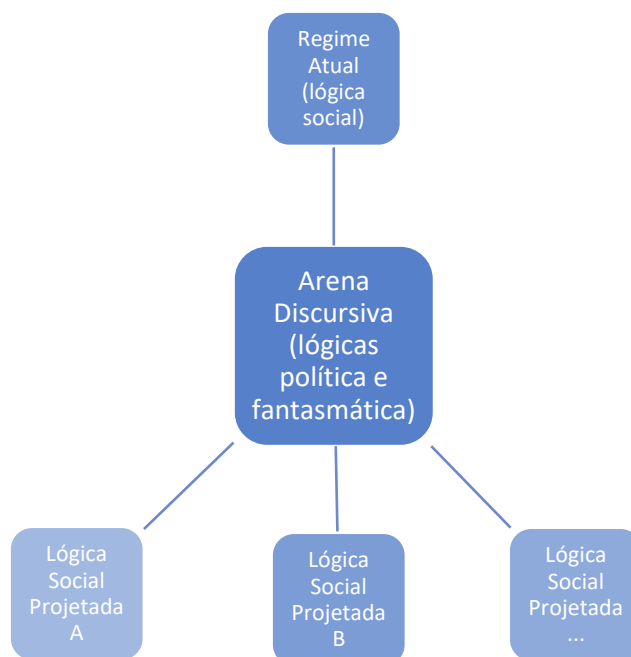
³² Ver APÊNDICE A – Questão de método: para uma lógica da explanação crítica.

apontam um outro conceito denominado lógica social projetada. Para os autores, o processo de análise crítica de um fenômeno político não foca apenas nas práticas concretas existentes e fundamentadas em regras e normas estabelecidas (lógica social), mas também considera que práticas alternativas são imaginadas. Nestas, as mudanças das normas sociais ainda não se materializaram em práticas concretas sendo, assim, consideradas como projeções (lógica social projetada). As lógicas políticas caracterizam processos de estabilização, contestação, defesa e transformação dessas normas. A lógica política “funciona como tropos retóricos organizados que buscam delinear equivalências ou diferenças entre elementos, grupos ou indivíduos” (GLYNOS; KLIMECKI; WILLMOTT, 2015, p. 3). Por último, as lógicas fantasmáticas remetem a energia ou força motriz na qual as normas são mantidas, contestadas ou transformadas (GLYNOS; HOWARTH, 2008; HOWARTH; GLYNOS; GRIGGS, 2016). As lógicas fantasmáticas relacionam-se a narrativas baseadas em desejos e ideais que alimentam a esperança quanto a transformação ou superação de práticas padronizadas e hegemônicas que conduzem a ansiedades e descontentamentos.

A partir dessas considerações, partiremos da premissa sobre a automobilidade inferida do material empírico analisado por meio do processo de problematização. Ou seja, **a hegemonia da automobilidade é a própria impossibilidade da ciclomobilidade**. Se assume aqui que esta é a hipótese inicial (H_1) a ser explorada e refinada no primeiro dos quatro ciclos retrodutivos. Parte-se desta premissa, pois os discursos, especificamente, das posições de sujeitos Ciclomobilidade e Sociedade Organizada, colocam a automobilidade como principal barreira ao desenvolvimento de políticas concretas de ciclomobilidade. Dessa forma, constituem-se em cadeias de equivalência em torno da ciclomobilidade para o fortalecimento das lutas antagônicas a automobilidade.

Em contraste com abordagens que visam a construção de hipóteses para verificação através de testes empíricos, a adoção de ciclos retrodutivos possibilita a consecutiva revisão e transformação da hipótese inicial a partir do refinamento do conhecimento construído sobre o fenômeno analisado. Dessa forma, nos ciclos retrodutivos que seguem, serão utilizadas as categorias teóricas e analíticas apontadas pela Teoria Política da Tecnologia (Figura 16 no capítulo anterior), assim como, das lógicas social, social projetada, política e fantasmática (Figura 21).

Figura 21 - Matriz das lógicas social, política e fantasmática



Fonte: adaptado de Glynos, Klimecki e Willmott (2015).

5.1 Impossibilidades da ciclomobilidade

Partindo-se da hipótese inicial onde infere-se que **a hegemonia da automobilidade é a própria impossibilidade da ciclomobilidade**, os discursos constroem uma lógica de que: se a automobilidade é hegemônica, então é impossível de se concretizar o regime da ciclomobilidade.

Os argumentos aqui são de que os espaços urbanos das metrópoles brasileiras, devido principalmente a adoção do modelo rodoviarista como princípio para o planejamento urbano, foram pensados e transformados a partir de suas lógicas, funcionando como espaços de fluxos privilegiados. Esse fenômeno implicou na exclusão de formas alternativas de mobilidade urbana, neste caso, da ciclomobilidade. Podemos concluir assim que as condições de possibilidade, ou as bases econômicas, sociais, políticas e tecnológicas, nas quais se sustentam a soberania da automobilidade constituíram uma unidimensionalidade na mobilidade urbana inviabilizando o emergir de significados alternativos como da ciclomobilidade.

Partindo do olhar pós-estruturalista, podemos argumentar que qualquer que seja o regime hegemônico (e.g. automobilidade ou ciclomobilidade), é impossível o alcance de sua completude devido a própria existência do seu exterior constituinte. Neste sentido, a

impossibilidade de completude de um regime ou outro torna-se inerente aos processos discursivos articulatórios.

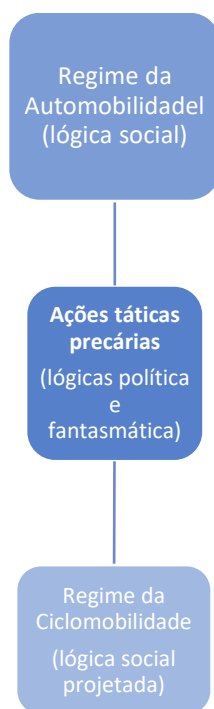
Essa unidimensionalidade das políticas de mobilidade, porém, implicou na hegemonização dos códigos técnicos e significações em torno da mobilidade urbana, impossibilitando a emergência de tecnologias e condições urbanas alternativas. Mais do que isso, construiu “verdades” em torno de um modo de vida baseado nas experiências de tempo, espaço e velocidade da automobilidade. Dessa forma, investimentos em soluções para mobilidade urbana tendem, dentro desta racionalidade, a privilegiar e mesmo enxergar apenas as demandas econômicas e técnicas de eficiência do regime soberano. As soluções para a crise da mobilidade acabam perpassando por propostas no sentido de mais construção de viadutos, ampliação e recapeamento de vias e estradas, mais estacionamentos para veículos motores, cobrança de pedágios, rodízios de placas etc.

Esta hipótese inicial aponta, então, para uma ordem social estabelecida, ou seja, o regime da automobilidade, assim como, uma projeção de outra ordem, onde a ciclomobilidade seria hegemônica. Neste sentido, a destruição da automobilidade, via articulações políticas e processos subversivos, implicaria a ascensão da ciclomobilidade. Cria-se aqui uma relação lógica de “ou um ou outro”, ou automobilidade ou ciclomobilidade, ou seja, uma relação pura de antagonismo. Apesar disso, na construção dessa premissa não se apresentam, a princípio, as condições políticas e fantasmáticas necessárias para transformação da ordem social atual. O processo de passagem de uma ordem social estabelecida para uma projetada se apresenta de forma precária (Figura 22).

Essa precariedade quanto as lógicas política e fantasmática se dão por diferentes razões, nos discursos, em especial, nos campos da Sociedade Organizada e do poder público. No âmbito político, a incipiente articulação com outros sujeitos, o desconhecimento do funcionamento formal da política pública, o amadurecimento dos grupos políticos, assim como, a carência de representatividade, são fatores que tornam difíceis a concretização de ações estratégicas para transformação da realidade. No âmbito fantasmático, falta, por vezes, uma ideia daquilo que se busca de fato com os processos subversivos, ou seja, há uma carência de reflexões ideológicas mais aguçadas sobre qual realidade se procura constituir. A precariedade em torno das lógicas políticas e fantasmáticas, acabam por levar domínios como Cicloativismo e Sociedade Organizada à atuarem exclusivamente por meio de ações no nível tático. Assim, predominam

intervenções e reivindicações mais próximas do cotidiano, por exemplo, através das Bicletadas, Escola Bike Anjo, instalação de placas e uso das multas cidadãs.

Figura 22 - Da automobilidade à ciclomobilidade



Fonte: o autor.

Não se nega aqui a importância das ações táticas dos sujeitos marginalizados. A resistência tática por meio de protestos políticos e pressões competitivas em torno de regimes de práticas alternativas evidencia desentendimentos e descontentamentos com a ordem social hegemônica. Contudo, se destaca a necessidade de subversões estratégicas dos códigos e normas que norteiam a ordem dominante e sua reprodução. A precariedade de clareza nas formas políticas de intervenção, assim como, as ideias e motivações para tal atuação estratégica, enfraquece e tende a esvaziar os discursos contrahegemônicos. Consequentemente, torna-se possível ao regime dominante, ampliar suas fronteiras discursivas assimilando ou marginalizando movimentos antagonistas.

A premissa inicial não aponta, portanto, as possibilidades de subversão da hegemonia da automobilidade, apenas inferindo que a mesma é a própria impossibilidade de completude da ciclomobilidade. Dessa forma as lutas pela subversão do sistema hegemônico limitam-se as práticas de desobediência civil tecnológica. Aspectos como esses são comuns em movimentos cicloativistas e de sociedade organizada não institucionalizados (e.g. associações), mas, principalmente, por questões como imaturidade e falta de experiência na arena política. A

tendência é que, ao longo do amadurecimento, tais movimentos consigam expandir suas cadeias de equivalência incorporando outros significados e demandas (e.g. pedestrianismo e transporte público coletivo). A troca de experiências com elementos, grupos ou indivíduos de outros contextos urbanos em fóruns, conferências, *workshops* dentre outros eventos, contribuem para ampliação da rede de enunciações que refletem na atuação dos mesmos em suas particularidades. Além disso, esses domínios passam a incorporar saberes de disciplinas como direito, engenharia, urbanismo, arquitetura, gestão pública dentre outras de modo a aprender e expandir seus vocabulários tecnopolíticos.

Pode-se a partir dessas considerações inferir que a ausência de uma ideologia que funcione como lógica fantasmática e de um nível estratégico de atuação e intervenção política, dificultam ou mesmo impossibilitam o processo de articulação e constituição de sujeitos sociais capazes de se engajar em lutas políticas mais efetivas. A atuação isolada desses sujeitos, pela ausência de algo que unifique seus esforços, favorecem o desentendimento e fortalecimento da hegemonia constituída. As lutas que visem subverter a ordem hegemônica por meio do deslocamento de seus sentidos e significados enraizados dependem, então, desse processo de amadurecimento quanto as lógicas políticas, fantasmáticas e sociais projetadas.

A reflexão aqui desenvolvida nos direciona para um primeiro refinamento da H_1 na direção de uma H_2 . Esta última, incorporando outros conceitos e objetos discursivos, passa a argumentar que **políticas de ciclomobilidade, através do reordenamento espacial, possibilitam a subversão da automobilidade construindo-se uma Cidade para Pessoas.**

5.2 Políticas de ciclomobilidade e a Cidade para Pessoas

A partir do lançamento do Plano Diretor Cicloviário na cidade do Recife, os diferentes domínios de saber e, respectivas, posições de sujeito, passaram a construir e diversificar seus discursos em torno da ciclomobilidade. Neste sentido, o PDC passou a funcionar como enunciado reitor, ampliando a rede de enunciações e regras de formações discursivas. Percebe-se, neste momento, maior amadurecimento de grupos cicloativistas como Ameciclo, Cicloação e Bike Anjo.

O Cicloativismo e a Sociedade Organizada passaram, principalmente, a partir de 2014, a atuar e se articular em torno de ações mais estratégicas como: participação em assembleias nas esferas municipal e estadual; reuniões com o poder público de construção de projetos de mobilidade (e.g. o PDC, Eixo Cicloviário Camilo Simões); construção de redes de articulações

locais, nacionais e internacionais (e.g. Fórum Nordestino da Bicicleta, Fórum Mundial da Bicicleta, Velo-City); e, investidora em processos por meio do Ministério Público de Pernambuco para exigir fiscalização e cumprimento das obras do PDC. Essas ações estratégicas somaram-se aquelas táticas que se diversificaram, por exemplo, com a criação do Projeto Amigo Motô, onde são realizadas capacitações para motoristas de empresas de ônibus sobre o respeito às normas do CTB que tratam dos ciclistas e pedestres.

Na busca de aproximação com comunidades mais pobres da cidade, o Cicloativismo, tem realizado outras ações. Primeiro, o Meu Chinelo não é Freio, onde são realizadas oficinas para manutenção das bicicletas de pessoas que não têm condições financeiras para tal. Segundo, o Ameciclo nas Comunidades, onde voluntários fazem palestras, por exemplo, em escolas públicas de modo a conscientizar sobre os direitos e deveres dos ciclistas.

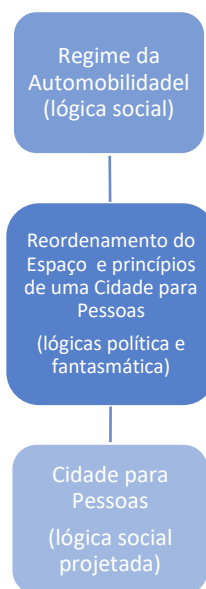
Essa combinação de ações táticas e estratégicas, principalmente, pela ampliação da cadeia de equivalência nos domínios Cicloativismo e Sociedade Organizada, tem levado à transformação da gramática da ciclomobilidade pela inclusão de novos conceitos e objetos discursivos. A partir da troca de experiências com outras cidades do Sul global, mas, principalmente, dos exemplos de cidades amigas da bicicleta do Norte global (e.g. Amsterdã e Copenhague), estes sujeitos políticos passaram a (re)produzir um ideal de Cidade para Pessoas. Tal conceito surge, em especial, na cidade de Copenhague, a partir dos trabalhos do arquiteto e urbanista dinamarquês Jan Gehl.

A dispersão de enunciados a partir das experiências e realidades do Norte global passou a permear os campos discursivos da ciclomobilidade nos contextos particulares do Sul. Neste processo, os sujeitos políticos passam a direcionar sua energia e seus esforços ao ideal de cidade onde os espaços públicos seriam convertidos em espaços de sociabilidade e convivência, privilegiando pedestres e ciclistas. Neste processo, passa a emergir uma forma de atuação mais engajada e planejada (lógica política) direcionada por um conjunto de princípios ideológicos (lógica fantasmática) para um ideal de cidade (lógica social projetada). Dessa forma, a H_1 é refinada para uma H_2 onde se argumenta que **políticas de ciclomobilidade, através do reordenamento espacial, possibilitam a subversão da automobilidade construindo-se uma Cidade para Pessoas.**

A apropriação de um ideal como da Cidade para Pessoas torna-se positiva ao levar à mobilização e articulação dos sujeitos políticos em torno de ações estratégicas para o reordenamento espacial. O reordenamento é visto, então, como necessário para subversão da

condição urbana problematizada. A Cidade para Pessoas assume um caráter de ordem projetada que serve de força motriz para as decisões e ações políticas (Figura 23).

Figura 23 - Da automobildade à Cidade para Pessoas



Fonte: o autor.

No intuito de reordenar os espaços urbanos, a infraestrutura cicloviária torna-se principal demanda do Cicloativismo, assim como, passa a fazer parte dos discursos do Executivo e Legislativo. O desentendimento e conseqüente conflito entre esses domínios toma como significante flutuante a infraestrutura cicloviária. Afinal, este elemento discursivo passa a assumir diferentes significações e possuindo entendimentos múltiplos a partir de cada domínio. A ciclomobilidade, por sua vez, constitui-se enquanto significante vazio, ou seja, ponto nodal de articulações e lutas por sua significação. Cicloativismo, Sociedade Organizada, Executivo e Legislativo direcionam seus esforços num processo de lutas pela hegemonia do que seria afinal ciclomobilidade.

Nas lutas em torno da ciclomobilidade, outras premissas passam a serem utilizadas para sustentar a defesa pela infraestrutura. A partir da articulação entre Cicloativismo e Sociedade Organizada, defende-se que **a infraestrutura cicloviária, demanda dos ciclistas, contribui para educação dos ciclistas leigos e garante o direito à mobilidade democrática.** O Executivo, por sua vez, argumenta que **o reordenamento espacial para ciclomobilidade é uma forma de justiça e pacificação espacial.** O Legislativo afirma que **a ciclomobilidade é**

uma política pública condicionada ao reordenamento espacial. Seguindo estas premissas, a ciclomobilidade só é possível se, somente se, forem construídas infraestruturas cicloviárias.

A princípio, surgem aqui duas formas de sujeição dos ciclistas. Primeiro, podemos nos debruçar sobre aquele ciclista que demanda infraestrutura cicloviária. Como os ciclistas comuns não são articulados politicamente, apesar de serem maioria dentre as classes plurais de ciclistas, o Cicloativismo busca por meio de suas ações alcançar a representação de suas demandas. No entanto, apesar do esforço e boas intenções, podemos argumentar, a partir das reflexões trazidas pela TPT, que o máximo que o Cicloativismo tem conseguido é universalizar suas demandas e vocabulários técnicos particulares anulando, por diversas vezes, as vozes de outros domínios. Neste processo, os ciclistas comuns continuam, em sua grande maioria, desarticulados e invisibilizados. Segundo, é construída uma identidade de ciclistas leigos, principalmente pelo Executivo e Legislativo. Estes ciclistas desconheceriam seus direitos e deveres nos espaços públicos, necessitando de infraestruturas físicas e segregadas para disciplinar e controlar seus fluxos. O comportamento fora da lógica da automobilidade é tratado, assim, como resultado do desconhecimento das normas e valores previstos, por exemplo, pelo CTB.

Em ambos os casos há uma defesa da infraestrutura segregada tanto para pacificar o trânsito quanto para educar os usuários do espaço público. Argumenta-se, dessa forma, que se as infraestruturas cicloviárias forem construídas, haverá uma maior educação e pacificação do trânsito da cidade. As infraestruturas cicloviárias segregadas, porém, acabam funcionando como mecanismo de disciplinamento e controle dos corpos móveis dos ciclistas (Bonham & Cox, 2010), não havendo garantias de que os demais usuários (e.g. motoristas) das metrópoles do Sul não irão transpor os espaços segregados destinados para cada modal. Essas infraestruturas podem acabar contribuindo para um aumento da intolerância à medida que cada um teria seu espaço segregado, não podendo invadir o território do outro. Neste sentido, utilizando o CTB e a concepção de ciclistas leigos, Executivo e Legislativo convergem no intuito de buscar o controle sobre os ciclistas. Esses domínios acrescentando que **para preservação da vida, os ciclistas devem se deslocar seguindo a dinâmica automotiva.**

A existência de uma lógica fantasmática como da Cidade para Pessoas contribui para processos de articulação entre aqueles sujeitos que possuem demandas similares. No caso da mobilidade urbana, pode-se perceber isso a partir de grupos e movimentos sociais insatisfeitos com as assimetrias de poder nos espaços urbanos. Não existem, contudo, evidências tais que a automobilidade seja a causa única da crise de mobilidade urbana, apesar desta possuir

externalidades múltiplas como poluição, sedentarismo, estresse, comodismo e segregação socioespacial. A automobilidade pode ser entendida como o símbolo maior da modernidade e do determinismo tecnológica responsável por problemas mais amplos como individualismo, alienação, dependência tecnológica, assim como, a própria obsolescência do ser humano.

O maior problema com a premissa de que políticas de ciclomobilidade, através do reordenamento espacial, possibilitam a subversão da automobilidade construindo-se uma Cidade para Pessoas está relacionado ao fato de que tal ideal de cidade emerge num contexto de Norte global. Neste, existem condições culturais, sociais, políticas e econômicas propícias para tais ordenamentos sociais. Diferente destes contextos do Norte, o Sul global enfrenta problemas anteriores, por exemplo, quanto aos seus processos coloniais civilizatórios e as constantes crises políticas. Aspectos como esses constituem impossibilidades para o alcance dessa ordem social projetada.

Se a Cidade para Pessoas tem origem em epistemologias do Norte global, e a condição urbana em que se busca aplicá-la é das metrópoles do Sul, infere-se que nos deparamos com uma incompatibilidade entre as lógicas social, fantasmática e social projetada. Ao se tentar converter uma ordem social do Sul global a partir de epistemologias e ideais do Norte, se configuram processos do que Santos e Meneses (2009) denominam como colonização epistemológica.

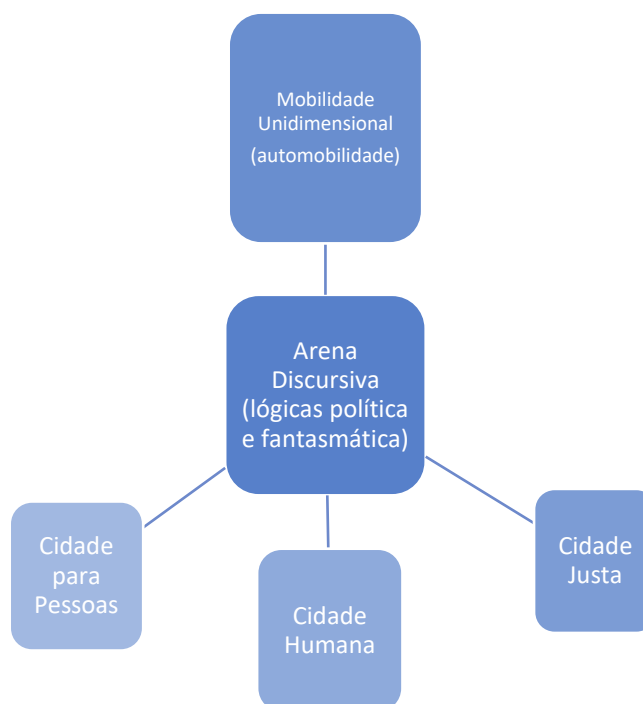
A partir da crítica político tecnológica da TPT podemos repensar a H₂ em direção ao nível conceitual de humanização e democratização dos sistemas tecnológicos. Assim como, ampliar a reflexão sobre o reordenamento espacial (e.g. pelas infraestruturas) para um conceito mais amplo de redesenho urbano que pode incluir elementos para além da infraestrutura física. Dessa forma, torna-se possível pensar ideais de cidades e condições urbanas plurais e particulares do Sul sem se perder em macro narrativas baseadas nas epistemologias do Norte global.

5.3 Democratização da mobilidade na escala humana

As lutas políticas em torno da ciclomobilidade têm demonstrado a existência e o desejo por outras possibilidades, porém, não havendo garantias de que essas realidades se concretizarão. Dessa forma, refinando a H₂ constrói-se a H₃ apontando que as **políticas de ciclomobilidade possibilitam a humanização e democratização da mobilidade através do redesenho urbano para a escala humana.**

Libertando-se de macro narrativas e ideologias “superiores” como das Cidades para Pessoas, Cidade Justa e Cidade Humana (Figura 24), adentrando no âmbito da pós-ideologia, podemos argumentar que o que alimenta e serve como força motriz para a luta e ação política no contexto da mobilidade urbana tem se mostrado muito mais como um desejo de consumir espaços e lugares urbanos tanto de fluxos quanto de permanência. Lugares esses negados pela hegemonia tecnológica e por sua violência, a qual converte aqueles em não-lugares de fluxos privilegiados (i.e. sem identidades, história e sentido). Sendo assim, as lógicas fantasmáticas passam a estar relacionadas muito mais aos contextos particulares de cada fenômeno tecnopolítico do que um sucumbir as formas de colonização epistemológica que constroem uma imagem linear de progresso em direção a ciclomobilidade.

Figura 24 - Ideais de cidades a partir dos discursos da ciclomobilidade



Fonte: o autor.

A resistência e crítica, na crise da mobilidade urbana, se dá pela privatização dos espaços de fluxo. A automobilidade, então, constitui-se e funciona como uma imagem daquilo que nos ameaça, exercendo assim, o papel de inimigo e força motriz. Dessa forma, a confusão e os receios das incertezas e perigos da vida urbana (pós)moderna são direcionados à um único inimigo, o carro. O perigo é que a bicicleta como defendida pelo Cicloativismo, tende a ser um outro veículo unidimensional que carrega e funciona na mesma lógica que produziu o cenário anterior, aquele desafiado e questionado. Se nos contextos do Norte onde a ciclomobilidade tornou-se hegemônica temos testemunhado outros problemas como excesso de bicicletas,

descarte em rios, roubos dentre outros, então podemos inferir que a ciclomobilidade quando hegemonia, quando se tem a bicicleta como única forma de deslocamento, se torna outro regime unidimensional que gera novos problemas.

A hipótese aqui revisada procura descolonizar as epistemologias do Sul global a partir de sua particularidade, contingência e precariedade ao abordar conceitos como humanização e democratização da mobilidade. Estas sendo mediadas pelo redesenho urbano para atender as demandas plurais da escala humana. Afinal, os sistemas tecnológicos modernos tendem a levar à obsolescência humana, por exemplo, no processo de expansão das cidades para escalas máqunicas, demandando formas de mobilidade motorizadas e aceleradas com o poder de excluir visões divergentes. Neste aspecto, o Cicloativismo aponta a premissa de que **a humanização e democratização da mobilidade perpassa pela transformação do ambiente urbano para escala humana.**

A democratização dos sistemas tecnológicos de mobilidade refere-se a busca por novos meios de privilegiar valores excluídos e realizá-los em um novo arranjo social e técnico. Não se propõe abandonar por completo a modernidade, mas sim, empreender a procura por tecnologias alternativas que privilegiem a escala humana das cidades, ou seja, seu tecido social. Emerge aqui a possibilidade para as ações de sujeitos políticos transformarem e democratizarem decisões sobre os regimes de mobilidade. Neste processo, significantes ambientais, democráticos, assim como outras demandas e objetivos excluídos do processo tecnológico hegemônico, podem ser reinseridos no debate. Vocabulários antes excluídos ou esquecidos podem passar a fazer parte do processo tecnológico remodelando-o para uma “nova” hegemonia. Para tal, como aponta Feenberg (2010), a democratização da tecnologia requer uma mudança tecnopolítica radical que subverta as formas de repressão e dominação ampliando e potencializando as iniciativas democráticas e plurais dos sujeitos sociais.

A partir da reconstrução radical da modernidade e seu principal ícone, a automobilidade, torna-se possível intervenções democráticas nas questões técnicas, ou seja, o controle democrático sobre a direção e definição dos sistemas tecnológicos de mobilidade urbana. Portanto, a mobilidade passaria a ser reestruturada por meio de uma racionalidade democrática, onde os sujeitos antes marginalizados passariam a interferir no processo de *design* tecnológico, reconhecendo a pluralidade de suas demandas. Considerando que as estruturas hierárquicas de autoridade são dimensões contingentes no progresso técnico, pode-se argumentar pela

possibilidade dessas racionalidades alternativas que tendem a democratizar mais do que centralizar as decisões sobre projetos tecnológicos (FEENBERG, 2010).

Se reconhecido que a ciclomobilidade *per si* é incapaz de subverter a unidimensionalidade da mobilidade urbana, torna-se necessário pensa-la como parte de uma mudança mais ampla e profunda. Neste sentido, defende-se que a ciclomobilidade é possível como parte de um novo paradigma da mobilidade que privilegia o repensar das premissas que norteiam os deslocamentos nos ambientes urbanos, assim como, as políticas e constelações de mobilidade. A partir dessas reflexões, chega-se a hipótese de que **a ciclomobilidade, enquanto parte de um novo paradigma da mobilidade que pressupõe intermobilidade, democracia e civilidade, possibilita a subversão do sistema tecnológico unidimensional de mobilidade urbana.**

5.4 A ciclomobilidade enquanto parte de um novo paradigma da mobilidade

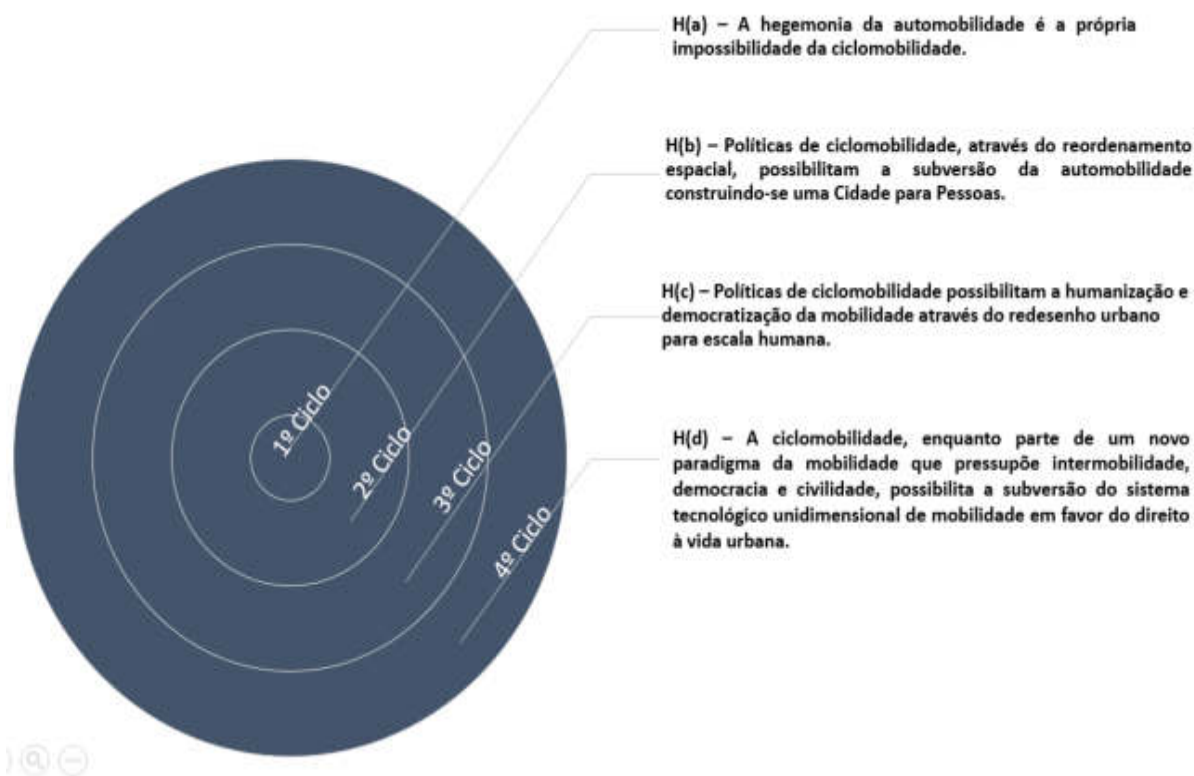
Não se pode negar os benefícios trazidos pela modernidade, assim como, ignorar as tendências e inovações tecnológicas que o próprio automóvel e demais meios de transporte coletivos têm sofrido. Nem mesmo podemos esperar que nos contextos do Sul global vão ocorrer redesenhos urbanos radicais que resgatem a compactação da vida nas escalas humanas. Quanto a essas questões, a concepção de intermobilidade e democracia podem ser repensadas de modo a incorporar a pluralidade de demandas por mobilidade nas metrópoles do Sul, assim como, a busca pelo equilíbrio entre as escalas humanas e maquínicas de tempo, espaço e velocidade.

Outro aspecto importante é de que a subversão do sistema tecnológico unidimensional de mobilidade urbana perpassa pela mudança de mentalidade da população. Afinal, as metrópoles do Sul global são caracterizadas por uma precariedade em seu processo civilizatório, sendo mais presente condições de barbárie do que civilização. Uma premissa de sustentação desse argumento é levantada pela Sociedade Organizada ao argumentar que **a mobilidade deve ser um processo de respeito e convivência cidadã entre motorizados e não motorizados.**

A partir dos ciclos retrodutivos anteriores foi possível refinar a hipótese inicial deste estudo de modo a construir um argumento de que **a ciclomobilidade, enquanto parte de um novo paradigma da mobilidade que pressupõe intermobilidade, democracia e civilidade,**

possibilita a subversão do sistema tecnológico unidimensional de mobilidade em favor do direito à vida urbana. Todos os ciclos retrodutivo podem ser visualizados na Figura 25.

Figura 25 - Ciclos Retrodutivo



Fonte: o autor.

PARTE IV – PERSUASÃO E CRÍTICA

6 Teoria do Discurso da Ciclomobilidade: Por um Novo Paradigma da Mobilidade



Por Valdinei Calvento Jr

Após análise dos discursos e premissas da automobilidade, ciclomobilidade e mobilidade urbana na cidade do Recife, por meio dos ciclos retrodutivos³³, assim como, revisão das bases teórico epistemológicas deste estudo³⁴, podemos caminhar para construção de uma Teoria do Discurso da Ciclomobilidade (TDC). Sugere-se, aqui, uma lente teórica e metodológica para análise e explanação crítica em torno do fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade. À medida que reconhecemos que a realidade tecnológica é discursivamente construída dentro de uma relação contingencial e precária, evitando-se assim tentativas de universalização, a TDC pode ser empreendida, com suas devidas adaptações, para diferentes contextos de metrópoles do Sul global. A TDC contribui para uma análise política e social de processos subversivos em torno dos regimes de mobilidade, evidenciando, especialmente, suas relações de poder e governança.

Ao longo das seções deste capítulo são debatidos os processos emancipatórios que têm como ponto de partida um regime de mobilidade específico, neste caso, a hegemonia da automobilidade e as formas de desobediência civil-tecnológica relacionadas a mesma. Em seguida, são abordadas as práticas articulatórias em torno do ponto nodal da ciclomobilidade

³³ Ver capítulo 5.

³⁴ Ver Parte II – Por uma Teoria Política da Tecnologia.

em direção a um novo paradigma da mobilidade. Por fim, são apresentadas reflexões em torno das lutas políticas pelo direito à vida urbana e aos espaços de fluxo antes privilegiados.

6.1 Hegemonia da automobilidade e a desobediência civil-tecnológica

Desde sua criação, o automóvel passou a constituir meio hegemônico de mobilidade nas cidades modernas e contemporâneas (DENNIS; URRY, 2009). Enquanto principal vetor de desenvolvimento, a automobilidade passou a dominar os espaços urbanos das metrópoles globais moldando a vida cotidiana a partir de suas experiências de tempo, espaço e velocidade. O automóvel está presente nas artes, legislações, economias, políticas e diversões; é sinônimo de status e símbolo de uma vida moderna desenvolvida (URRY, 2004).

A automobilidade enquanto expressão de uma racionalização funcional sublime, proporcionou princípios norteadores para o planejamento urbano durante todo seu apogeu. Profissionais de diferentes campos de saber como engenheiros de tráfego, administradores, físicos e engenheiros civis tornaram-se autoridades reprodutoras das premissas do planejamento urbano e da mobilidade moderna. Tal racionalidade levou a conversão de espaços de circulação e sociabilização de pessoas em não-lugares de fluxos privilegiados. Aparatos tecnológicos como pontes, viadutos e ampliação de vias passaram a ser vistos como soluções para os problemas de mobilidade urbana gerados em boa parte pela própria automobilidade. Processos como esses se constituem em ciclos viciosos onde tecnologias da automobilidade são utilizadas para solucionar problemas tecnológicos da mesma natureza.

A tecnocracia, podendo ser entendida no regime da automobilidade como motorcracia ou política do motor, se fortalece contra as pressões populares, sacrifica valores e ignora demandas incompatíveis com sua própria reprodução e perpetuação de suas tradições técnicas. A produção em massa das tecnologias de mobilidade, principalmente, dos automóveis desenvolveu nossa sociedade sobre bases técnicas onde a eficiência está sempre atrelada a um tipo de eficiência técnica. Dessa forma, podemos argumentar que as soluções desenvolvidas para os problemas de mobilidade das cidades contemporâneas apresentam aspectos técnicos dominantes.

O automóvel, além de ser um meio de transporte, representa um símbolo social de sucesso e modernidade (GARTMAN, 2004). Representa status em nossa sociedade, mais do que isso, designa poder. Ele é o sonho do cidadão moderno que deseja construir uma vida de sucesso. O carro é altamente atrativo porque possibilita usos flexíveis e, aparentemente,

determinados por seus usuários (URRY, 2004). A posse e o uso do mesmo são frequentemente tratados como sinônimos.

Nas metrópoles do Sul global, a bicicleta tornou-se meio de transporte principalmente para as classes mais pobres, que nos períodos pós-coloniais e pós-escravocratas passaram a viver longe dos centros urbanos. Esta tecnologia virou sinônimo de atraso e pobreza frente a imagem de progresso socioeconômico e individual atrelado ao consumo do automóvel. Aqueles que antes utilizavam a bicicleta para seu deslocamento diário, hoje possuem ou desejam um automóvel para conquistar também uma forma de mobilidade social.

A hegemonia da automobilidade representa a fraqueza ou fragilidade de suas alternativas (CANZLER, 2008). Seguindo as ideias de Pinch e Bijker (1984), podemos argumentar que o fechamento da configuração do sistema tecnológico da automobilidade é alcançado pela consolidação de um projeto padrão que prevalece por um longo período de tempo, inviabilizando a “flexibilidade interpretativa” das tecnologias. Contudo, é a presença do Outro (e.g., ciclomobilidade, pedestrianismo) que impossibilita o alcance pleno e eterno de sua hegemonia. O uso da bicicleta nos espaços urbanos, assim como, as políticas de ciclomobilidade de modo geral representam, dessa forma, um tipo de ameaça constante e eminente a completude da hegemonia da automobilidade.

Nas últimas décadas, resistências emergiram frente as externalidades produzidas pela automobilidade (e.g., congestionamentos, custos com saúde, poluição sonora e do ar, desigualdade socioespacial, aquecimento global). Essas oposições passaram a se comportar enquanto formas de desobediência tecnológica. Nestas, sujeitos políticos advindos da sociedade civil passam a reivindicar, por meio de ações táticas e estratégicas, por exemplo, uma cidade na escala humana. Neste processo, o que se reivindica é uma modernidade alternativa à institucionalizada, principalmente, pela automobilidade.

Toma-se emprestado, aqui, o conceito de **desobediência tecnológica** do artista e designer cubano Ernesto Oroza, que a define como um posicionamento tecnopolítico que representa condições de possibilidade para alterar o ciclo de circulação e uso de determinada tecnologia, assim como, de reapropriação e reconstrução ativa e qualificada da mesma (OROZA, 2015). A desobediência tecnológica, considerando a lógica tecnológica dominante como precária e desatualizada, contém uma reflexão prática e crítica sobre os conhecimentos e dispositivos potenciais. Tal conceito aponta para a possibilita de subversão, no nível tático, das práticas cotidianas da vida urbana.

A desobediência tecnológica e civil na mobilidade urbana emerge a partir da formação de antagonismos sociais que são materializados em um conjunto de lutas políticas circunscritas nos espaços urbanos. O desentendimento ou a razão dissensual, como apontada por Ranciere (1996), representa o princípio da política que leva ao engajamento. Onde o consenso prevalece, a política não se faz necessária. Sendo assim, o desentendimento presente na mobilidade urbana contribui para a fricção e potencialização das resistências e críticas ao regime da automobildade e a condição urbana distópica, constituindo-se como um regresso do político, nos termos da Chantal Mouffe (1996).

6.2 Lutas políticas e articulação na mobilidade urbana

A teoria crítica reconhece as consequências catastróficas do desenvolvimento tecnológico ressaltadas pelo substantivismo, mas ainda assim vê na tecnologia uma promessa para aumentar a liberdade. Entende-se aqui que, nas condições urbanas atuais, o ciclista enquanto híbrido humano-máquina parece poder ser entendido como **Homo Sacer**³⁵ da modernidade que se encontra excluído por conta da soberania da automobildade (outra subjetividade maquínica), mas ao mesmo tempo é protegido contra certas formas de violência. O sacrifício deste em favor de outro está geralmente atrelado a um benefício maior, que na sociedade tecnocientífica representa a modernização ou progresso tecnológico.

Como afirma Cox (2010), testemunhamos uma relação de desigualdades de acesso e poder sobre os espaços e seus usos. Neste sentido, sacrificar aqueles que andam de bicicleta não tem consequências maiores porque estão na contramão do bem maior (e.g. industrialização e processo de modernização das cidades). Provavelmente o soberano não executa a violência por ele mesmo, mas representa a própria possibilidade da execução desta. O soberano é o pulsante estado de exceção, que lhe permite identificar tanto os sacrifícios, quanto aqueles que não podem ser sacrificados.

Desde 1992, quando surgiu a primeira Massa Crítica na cidade de São Francisco nos Estados Unidos, cicloativistas em centenas de cidades ao redor do mundo passaram a realizar toda última sexta-feira do mês a chamada Bicletada. Multidões de ciclistas saem as ruas agindo subversivamente ao regime da automobildade. Sem trajeto pré-definido e pedalando

³⁵ Homo sacer é uma figura obscura da lei romana: uma pessoa que é excluída de todos os direitos civis, enquanto a sua vida é considerada "santa" em um sentido negativo. Ainda, pode ser morto por qualquer um, porém não pode ser morto em rituais religiosos. Fonte: Agambem, G. (2002). Homo Sacer: o poder soberano e a vida nua. Belo Horizonte: Editora UFMG.

lentamente, os ciclistas ocupam as vias por onde passam emitindo mensagens como “Nós também somos o trânsito!”. A Massa Crítica é um movimento celebrativo, horizontalmente organizado, que apesar de representar ações táticas sem um objetivo bem definido, se constitui enquanto crítica performativa as segregações espaciais nas cidades contemporâneas (MAPES, 2009).

A Massa Crítica, no entanto, não é a única forma de luta política e desobediência civil-tecnológica. Nas metrópoles do Sul global, por exemplo, podem ser localizadas múltiplas formas de ações táticas que visam desafiar a materialidade da hegemonia da automobildade. Dentre essas, podemos apontar:

- Ocupações de vagas de estacionamentos por pessoas visando a construção das chamadas Vagas Vivas. Nestas, ativistas fazem verdadeiros pique-niques convertendo temporariamente territórios privatizados em espaços públicos de sociabilidade;
- Ações de incentivo para que as pessoas passem a ir de bicicleta ao trabalho ou a escola;
- Iniciativas como o Bike Anjo que têm como principal objetivo ensinar as pessoas a pedalar suas bicicletas pela cidade, dentro de uma concepção de educação cidadã;
- Construção de placas e sinalizações em respeito aos ciclistas e pedestres, sendo estas instaladas em lugares com fluxos altos de ciclistas ou riscos de acidentes;
- Uso das chamadas multas cidadãs, onde ativistas colam adesivos em veículos estacionados em lugares impróprios, como ciclovias e calçadas;
- Incentivo ao surgimento de economias alternativas como os serviços de entregas e comércios por bicicleta;
- Recuperação de bicicletas velhas e quebradas para serem doadas a populações carentes;
- Recuperação e conversão de praças abandonadas em espaços de sociabilidade e convivência como as chamadas praças de bolso, com o objetivo de beneficiar ciclistas e pedestres.

Nessas lutas hegemônicas são encontradas demandas plurais advindas de diferentes domínios de saber (e.g. cicloativismo, sociedade organizada, ambientalismos, urbanismo). Da

mesma forma, essas ações contribuem para a articulação entre diferentes significantes e significados de modo a desconstruir a realidade estabelecida.

6.3 Da tática à estratégia, do “velho” ao novo paradigma da mobilidade

Globalmente, a bicicleta tornou-se símbolo de sustentabilidade e vida saudável. Governos nacionais, estaduais e municipais têm investido em infraestruturas cicloviárias e políticas de desvalorização do transporte individual motorizado. Não se restringindo ao poder público, comunidades de ciclistas ou cicloativista, assim como, ambientalistas têm desempenhado papel fundamental na construção desse novo cenário urbano que privilegia espaços de sociabilidade e deslocamentos na escala humana. Percebe-se que à medida que cadeias de equivalência se constituem, os movimentos passam a se formalizar, por exemplo, em associações ou ONGs. Neste momento, começam a exercer ações estratégicas que visam desconstruir o regime cultural e normativo da hegemonia da automobilidade a partir de suas bases institucionais.

Associações de ciclistas, movimentos ambientalistas, centros de pesquisa, associações de moradores, movimentos veganos dentre outros constituem coalisões de modo a se antagonizar ao regime da automobilidade e ao modelo de planejamento urbano ao qual está atrelado. Para se engajar politicamente, os sujeitos acabam por aprender e dominar os códigos técnicos (e.g. das leis, regras, normas) para obter poder de influenciar e desafiar as políticas públicas. Muitos membros dessas associações passam a estudar sobre a legislação urbana, planejamento e gestão pública de modo a participar, ou seja, ter voz junto ao poder hegemônico. Participação em audiências públicas, assim como, consultorias na construção de Planos Diretores de Mobilidade Urbana, tornam-se mais frequentes, pois os sujeitos políticos começam a serem legitimados enquanto sujeitos técnicos, detentores dos saberes necessários para participar da esfera política. Sem o domínio desses códigos, os sujeitos políticos não têm voz, ou seja, não existe política da ciclomobilidade. Os mesmos não abandonam, contudo, as ações táticas, afinal, estas têm papel fundamental de atingir a materialidade tecnológica via desobediência.

Dessa forma, esses sujeitos começam a adentrar na esfera política nos diferentes níveis municipal, estadual e federal, assim como, legislativo, judiciário e executivo. Passando a ter representações na Câmara Municipal, na Assembleia Legislativa, no Conselho da Cidade e em outros meios da Administração Pública, os sujeitos políticos (e.g. Cicloativismo e Sociedade Organizada) conseguem opinar e modificar o *design* de projetos tecnológicos. A legitimação

desses sujeitos se dá, por exemplo, via domínio dos códigos técnicos, da formalização de associações, da legislação urbana e dos saberes atrelados à formação profissional de seus membros (e.g. direito, arquitetura, design, publicidade, jornalismo, filosofia). Sendo assim, no amadurecimento das resistências quanto a hegemonia tecnológica percebe-se um movimento das ações táticas, sem um alvo específico e sem organização (e.g. Massa Crítica, Bicletada), em direção às ações estratégicas, com alvos definidos, planejamento e organização (e.g. implantação de infraestrutura cicloviária, políticas *free car*, redução de IPI sobre bicicletas, reestruturação institucional, revisão de leis e decretos).

Nesse processo de amadurecimento dos movimentos e empoderamento dos sujeitos políticos é possível identificar formação de cadeias de equivalência por meio da articulação entre elementos dos discursos. A construção de identidades políticas enquanto cidadanias democrático-radicalis dependem, então, de uma forma coletiva de identificação (MOUFFE, 1991) entre demandas plurais, encontradas numa variedade de movimentos (e.g., femininos, ecológicos, étnicos e de gênero, bairristas). Neste sentido, cadeias de equivalência são fortalecidas quando diferentes identidades são articuladas. Aqui, torna-se possível perceber o funcionamento das diferentes lógicas social, política e fantasmática.

Bonham e Johnson (2015) consideram que as disciplinas de transporte e suas ferramentas (modelos, conceitos, técnicas) desenvolvidas principalmente após a Segunda Guerra Mundial conduziram para um futuro de mobilidade motorizada. No entanto, a complexidade de problemas sociais, econômicos e ambientais deste início do século XXI tem demandado por novos olhares sobre as cidades e o urbano. A bicicleta emerge neste contexto tanto como um instrumento político quanto cultural, seu uso pode representar tanto uma forma de resistência e emancipação quanto uma forma de produção, distribuição e consumo cultural (BONHAM; COX, 2010). A experiência de utilizar a bicicleta conduz a sensação de fluidez, movimento, encontros inesperados com conhecidos e desconhecidos, desbravamento de lugares e espaços; em oposição as metáforas de fixidez, imobilidade, isolamento e desconhecimento dos lugares (não-lugares).

O fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade parece, dessa forma, suscitar um regresso do político. Porém, isso só poderá se confirmar em situações onde os sujeitos políticos não estão apenas buscando sacear seus interesses individualistas e instrumentais; mas, na busca pelo bem-estar comum onde demandas populares passam a ser inseridas nas políticas públicas, subvertendo os espaços urbanos maquínicos e tecnocráticos em espaços democráticos de

participação. Isso por meio de uma racionalidade subversiva e democrática dos sujeitos contrahegemônicos. A política da ciclomobilidade, então, enquanto parte de um novo paradigma da mobilidade, representa o movimento de subversão com a realidade distópica das sociedades modernas deslocando o olhar singular dos veículos para a complexidade da mobilidade. Esta última entendida como uma propriedade produtora de vida urbana.

Na formação da ciclomobilidade enquanto objeto discursivo, os sujeitos políticos articulam diversos conceitos como sustentável, saudável, humano, econômico, eficiente, ágil, prazeroso, democrático, simples, inclusivo. Advindos de diversos saberes e disciplinas, esses conceitos são articulados para preencher o significante vazio ciclomobilidade de modo a se antagonizar, por exemplo, ao sentido de lazer e turismo predominante nas políticas públicas tradicionais, ou o sentido de obsolescência e atraso frente ao progresso tecnológico da automobilidade.

6.4 Ciclomobilidade e o direito à vida urbana e aos espaços de fluxos

Enquanto fenômeno subversivo e parte de um novo paradigma da mobilidade, a ciclomobilidade possibilita a reconfiguração da condição urbana a partir da inserção de significados e sentidos (e.g. escala humana, curtas distâncias, não-motorizado, sociabilidade, saúde, sustentabilidade) antes excluídos pelo regime da automobilidade. A política da ciclomobilidade representa uma desobediência civil-tecnológica que subverte a ordem social estabelecida com suas normas, sentidos e lógicas de funcionamento. Isto explica como a “ciclomobilidade” pode ser um ponto nodal em um discurso ambientalista e um significante flutuante entre um discurso ambientalista e um industrialista.

As condições de crise e colapso das cidades contemporâneas possibilitam o repensar da realidade urbana a partir de novos paradigmas (BONHAM, 2008; BONHAM; JOHNSON, 2015). Neste contexto de ruptura com as certezas, essências e universalidades da modernidade (LACLAU, 1993a), circunscrita na pós-modernidade e no pós-estruturalismo, os ciclistas podem deixar de serem objetificados pelo conhecimento positivista e sedentário da engenharia de trânsito e planejamento urbano tradicional (BONHAM, 2002), passando a exercer suas subjetividades nas políticas de mobilidade urbana. Uma estrutura de poder alternativa poderia levar a um sistema tecnológico diferente como da ciclomobilidade, assim como, à outras consequências relacionadas a saúde, meio ambiente, economia e desenvolvimento.

Significados mais próximos dos ciclistas e pedestres (i.e. vocabulários de uma escala humana) superariam a hegemonia de um vocabulário maquínico da automobilidade. Diferentes significados e demandas passam a serem articulados e incorporados, por exemplo, na prática de planejamento e *design* urbano. Este processo pode desafiar representações dos espaços, evitando a assimilação pela hegemonia. Afinal, a construção de ciclovias segregadas ao remover os ciclistas das vias funciona mais como um reforço do que um desafio as normas e regras dominantes (BONHAM; SUH, 2008; BONHAM; COX, 2010).

A inversão de prioridades na mobilidade, como exemplo, representa uma rearticulação e subversão do regime moderno da automobilidade, porém não é suficiente. A liberdade ou emancipação aqui considerada é o poder de decidir e resignificar a própria condição de existência urbana. A liberdade deve ser pensada em todos os sujeitos que pensam e vivem a mobilidade da cidade. Se emancipar do sistema de significados da modernidade possibilita que cidadãos, políticos, planejadores urbanos, cientistas dentre outros possam reestruturar a forma como a cidade é pensada por meio da rearticulação de sentidos e significados, deslocando-os para outro(s) ponto(s) nodal(is). A ciclomobilidade não se refere, então, a um discurso revelador de uma tendência contemporânea e inexorável, mas é na pós-modernidade um dos possíveis pontos nodais nos quais emergem novos significados que possuem uma historicidade e contextualidade específica na construção discursiva da realidade urbana alternativa.

Nas últimas décadas, emergiu nas ciências sociais e humanas um olhar para além da questão de ir de um ponto A ao B de forma eficiente (URRY, 2007; ADEY, 2010; JENSEN, 2014). Mobilidade passou a ser vista como parte integral das sociedades modernas, tornando-se conceito chave para sua compreensão (URRY, 2000, 2007). A escolha por um modal de transporte não mais é considerada mero reflexo racional de fatores como distância, tempo de viagem, custo e regularidade. Dentro de um novo paradigma da mobilidade (URRY, 2007; SHELLER, 2011), passa-se a considerar a influência do complexo de fatores tecnológicos, políticos, culturais e ideológicos que constituem a vida urbana em suas diferentes dimensões. As pesquisas passaram a focar nos impactos sociais, culturais e psicológicos envolvidos nas constelações de mobilidades que constituem a vida contemporânea (SHELLER E URRY, 2006; CRESSWELL, 2010). Diversos outros estudos têm focado em sua dimensão política e de planejamento, apontando que as mobilidades de alguns produzem imobilidades para outros (CRESSWELL, 1999, 2010; MEES, 2010; PELLEGRINO, 2016). Ou seja, mobilidades, especialmente, automobilidade, constroem elevados graus de desigualdades, limitando, a uma grande parcela da população, o direito à vida urbana. Esse último, torna-se, aqui, o direito à

vida urbana no contexto de uma cidade possível em que seus potenciais se encontram no presente e passado. O direito de produzir a cidade, além de consumi-la ou aproveitá-la.

Em vez de falar de sistemas passamos, então, a falar em regimes de automobilidade (BÖHM et al., 2006). Enquanto regime, não apenas se enfatiza os aspectos sistemáticos da automobilidade, mas são esclarecidas as relações de poder que tornam tal sistema possível; ao mesmo tempo em que evita a ideia de fechamento presente no conceito de sistema. A partir disso, tornar-se possível desenvolver uma abordagem crítica que explora seu caráter político, suas tensões e problemas, assim como, as possibilidades de se mover para além de tais regimes de verdades (saberes), poderes e subjetividades inscritos na vida urbana.

A política da ciclomobilidade possibilita o processo democrático e plural de articulação que busca a subversão de tais regimes pela inclusão de demandas antagônicas e previamente excluídas do campo discursivo da mobilidade urbana. Possibilita um maior exercício de poder e controle sobre o processo tecnológico e seus sistemas, contribuindo para um direito à vida urbana. A ciclomobilidade passa, então, a ser um elemento que faz parte de uma condição urbana alternativa que pode ser caracterizada pelo que Dennis e Urry (2009) denominam como o novo sistema pós-carro (Figura 26). Neste, além das políticas de ciclomobilidade podemos encontrar um processo complexo de ressignificação e transformação técnica e institucional das diversas bases que possibilitam o funcionamento da vida cotidiana dentro de um novo paradigma.

Figura 26 - Sistema pós-carro



Fonte: adaptado de Urry J., What happens after the car³⁶.

Segundo Dennis e Urry (2009), o carro não mais existirá no futuro, ficará restrito a museus como atualmente encontramos aqueles das décadas de 1950. Não estamos falando que o carro desaparecerá por completo. O automóvel como conhecemos, aquele de uma ou duas toneladas, movido a petróleo refinado, privado e funcionando em seu próprio território será ressignificado dando origem a uma outra coisa. Os carros como conhecemos hoje serão vistos como do século passado. O sistema pós-carro configura-se pela combinação e integração entre economias digitais e de transporte (DENNIS; URRY, 2009). Nas ruas teremos minicarros “inteligentes” e compartilhados com velocidades controladas; demandas por micro-ônibus, bicicletas e veículos híbridos integrando pedestres com as redes de transporte de larga escala, especialmente, para deslocamentos de longas distâncias; e, alguns dos veículos não precisarão de motoristas (e.g. *google self-driving car*). No sistema pós-carro grande parte dos movimentos físicos serão racionados e sujeitos a um controle mais democrático (DENNIS; URRY, 2009). Além disso, as tecnologias digitais tendem a transformar cada vez mais as atividades cotidianas (e.g., trabalho, estudo, compras, lazer), reduzindo as necessidades de deslocamentos físicos.

³⁶ Disponível em: <http://www.policy-network.net/uploads/media/158/3392.pdf>. Acesso em: 10 de jan. 2015.

Para se tornar possível, o sistema pós-carro demanda uma pluralidade de inovações e intervenções em todos os níveis das sociedades. Novas formas de combustíveis e materiais, novas instituições que pensem e desenhem o futuro, novas formas de políticas locais, inovações digitais, novos modos de desprivatizar os movimentos, assim como, comprometimento dos governos com a nova realidade. Além disso, o sistema pós-carro pressupõe a reconfiguração e reordenamento dos espaços urbanos numa escala mais local e fragmentada onde passaremos a residir, estudar, trabalhar e nos divertir dentro de uma lógica de cidade compacta (GRAHAM; MARVIN, 2001).

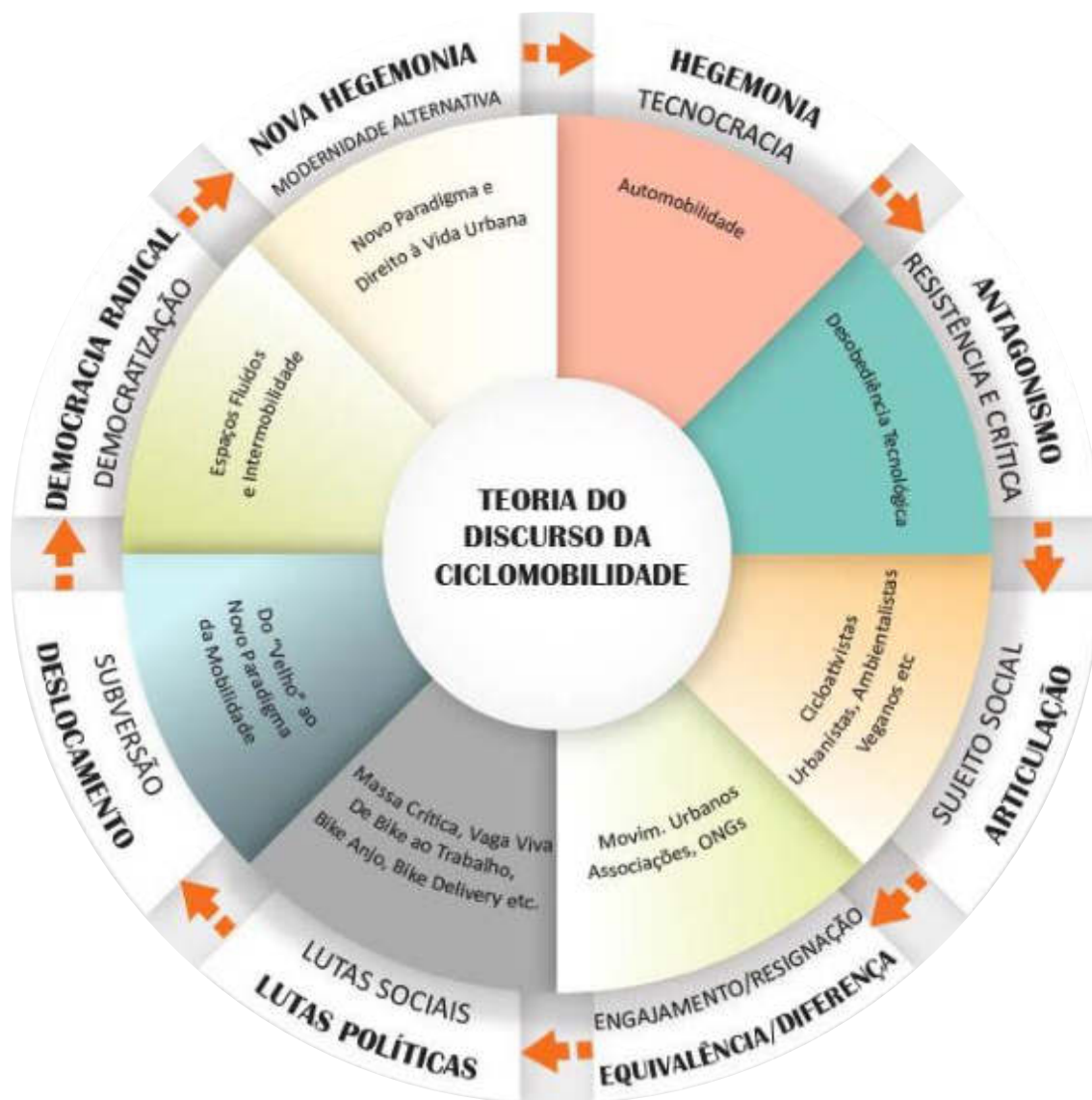
A emancipação na condição urbana moderna passa a se dar nas práticas de subversão dos códigos técnicos dos sistemas que constituem a sociedade tecnocientífica. Apenas a partir da técnica que a subversão de uma hegemonia específica se torna possível. A adaptação inversa de Winner (1977) aponta que a sociedade se adapta à tecnologia, neste sentido, a ciclomobilidade pode representar uma subversão dessa forma de adaptação onde a tecnologia passa a se adaptar as condições humanas nas cidades e as formas de deslocamentos dentro da escala humana. No longo prazo, a própria cidade passaria a se adaptar a essa escala humana, por exemplo, em um processo de compactação ou fragmentação das cidades (GRAHAM; MARVIN, 2001).

Na cidade maquinica atual, a relação entre os indivíduos e os espaços urbanos se dá por intermédio do para-brisa do automóvel ou do visor do capacete na motocicleta. Estes se tornaram os *screens* por onde vemos a realidade passar aos olhos, sendo essas imagens transformadas e deformadas por conta da velocidade que modifica nossas percepções sobre a realidade urbana. Na condição urbana alternativa ou pós-moderna, que inclui a ciclomobilidade, não se nega o híbrido humano-máquina, afinal existe a união humano-bicicleta. Contudo, também existe uma desaceleração e o abandono parcial do casulo que o carro representa, havendo assim aumento da sensibilidade e percepção quanto ao que acontece nos espaços urbanos. Não há uma negação total da modernidade e do automóvel, mas a possibilidade de uma modernidade alternativa onde temos maior controle sobre a influência tecnológica em nossa vida cotidiana, preservando experiências e práticas de tempos, espaços e velocidades próximas à escala humana.

A Figura 27 que aponta a Teoria do Discurso da Ciclomobilidade (TDC), está dividida em três níveis teóricos apresentando tanto a articulação entre a TDP e a TCT, no que constitui uma Teoria Política da Tecnologia (parte externa da figura), quanto as considerações contextuais e

empíricas da política da ciclomobilidade (parte interna). A Teoria do Discurso da Ciclomobilidade procura, então, explicar como o fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade, enquanto parte de um novo paradigma da mobilidade que pressupõe intermobilidade, democracia e civilidade, possibilita a subversão do regime tecnológico e unidimensional de mobilidade em favor do direito à vida urbana. Reconhecendo a indecidibilidade e heterogeneidade das práticas hegemônicas, esse processo se apresenta, em vez de um ciclo vicioso, muito mais como um ciclo virtuoso de transformações e deslocamentos sociais contínuos. A cada giro poderão ser percebidos aspectos totalmente ou parcialmente diferentes da condição anterior sempre movido pelo repensar crítico da realidade e condição urbana.

Figura 27 - Teoria do Discurso da Ciclomobilidade



Fonte: o autor.

7 Subversão ou Assimilação? O Discurso da Ciclomobilidade no Sul global



Ninguém Segura por Valdinei Calvento Jr

Neste capítulo são aprofundadas algumas reflexões sobre os processos subversivos descritos e analisados neste estudo que conduziram a construção da Teoria do Discurso da Ciclomobilidade. A intensão aqui é debater aspectos importantes quanto a ruptura de regimes de mobilidade no contexto particular das metrópoles do Sul. Utiliza-se exemplos desta pesquisa, ou seja, do discurso da ciclomobilidade no Recife, porém, visando ampliar o olhar para as similaridades e diferenças inerentes a pluralidade de condições urbanas no Sul global. Além do teor crítico, busca-se levar os sujeitos a ampliarem e revisarem suas formas de atuação política, assim como, contribuir para a emancipação frente aos processos de colonialidade de saberes e assimilação seletiva.

O arquivo desta pesquisa, ou o *a priori* histórico que sustenta as possibilidades de sentidos da ciclomobilidade, não rege a história de forma imanente e linear, mas abre possibilidades de rupturas e deslocamentos. O “alternativo”, neste sentido, não está naquilo que é dito, mas sim nos acontecimentos a sua volta. Assumindo, então, a TDC como lente teórica, temos como ponto de chegada os deslocamentos de subversão e democratização da mobilidade em direção a uma modernidade alternativa, onde a ciclomobilidade se faz fundamental.

7.1 Subversão e ruptura paradigmática na mobilidade

Se a subversão do regime unidimensional da mobilidade urbana, como apontada ao longo deste estudo, é possível por meio de um novo paradigma da mobilidade, teria de ser revolucionária e drástica no sentido de ruptura paradigmática, como na concepção kuhniana sobre as ciências³⁷. Se considerarmos que o fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade, enquanto parte de um novo paradigma que pressupõe intermobilidade, democracia e civilidade, possibilita a subversão do regime tecnológico e unidimensional da automobilidade em favor do direito à vida urbana, estamos diante de uma possibilidade nunca realizada, porém, desejada.

Primeiro, podemos argumentar que a ruptura se dá por processos subversivos contingentes, contínuos e precários a partir da insatisfação e desentendimento frente as contradições do regime atual. Não podemos pensar em uma única forma de subversão, inclusive, esta não é imediata como o “apertar de um botão”. Segundo, as metrópoles, especificamente, do Sul global, estão em diferentes estágios de política da ciclomobilidade. Como podemos notar através da TDC, existem diferentes momentos interligados e interdependentes no processo político subversivo. Mais do que isso, as metrópoles do Sul encontram-se em estágios diferentes quanto a seus processos civilizatórios. Comparando, inclusive, com metrópoles do Norte, a condição urbana no Sul global ainda é marcada por suas recentes histórias coloniais, ditatoriais e escravocratas. Nestas, existem demandas básicas ainda não atendidas. Sendo assim, a subversão pode ser melhor entendida como uma forma de espectro, onde cada contexto e lutas hegemônicas estão posicionados em momentos sociohistóricos diversos.

Por não conseguirem, na maior parte do tempo, pensar fora do campo de significação hegemônico, a Sociedade Organizada e o Cicloativismo acabam por agir principalmente no nível tático, direcionando suas críticas à superfície da crise de mobilidade e hegemonia da automobilidade. Ao não subverter as lógicas, valores, princípios e significados dominantes, esses domínios se deparam com enormes dificuldades para gerar deslocamentos nas bases de significação da mobilidade e, de modo geral, da vida urbana. Os diferentes discursos, dessa forma, não são mutuamente contraditórios e excludentes. Ao direcionar suas ações e demandas, principalmente, para os aspectos técnicos da mobilidade, tanto o discurso libertário quanto o

³⁷ Para mais sobre rupturas paradigmáticas nas ciências ver Kuhn (1991).

dominante contribuem para a emergência e funcionamento do poder normalizante, assim como, seus sistemas de dominação.

No caso particular do Recife, o Cicloativismo e a Sociedade Organizada parecem se encontrar ainda num estágio de transição e amadurecimento entre a desobediência civil-tecnológica, a partir da resistência e crítica, passando por processos de engajamento e articulação, por meio de cadeias de equivalência e diferença. Porém, sem alcançar ainda o deslocamento e ruptura paradigmática da mobilidade. A subversão advém, então, da transformação das estruturas ideológicas e discursivas que governam o pensar sobre a mobilidade. Pensar a mobilidade apenas em sua materialidade técnica e prática não conduz a grandes rupturas.

A racionalidade subversiva, por outro lado, baseia-se na responsabilidade para os contextos humanos e naturais da ação técnica. Ela é subversiva pois demanda avanços tecnológicos que só podem ser realizados impreterivelmente em oposição à hegemonia, representando uma alternativa à celebração da triunfante tecnocracia. A subversão do regime moderno de mobilidade pressupõe a desconstrução de seus códigos técnicos, resultando na reconstrução de seus sistemas tecnológicos em torno de realidades alternativas. No entanto, sem garantir que essa “nova” realidade não será totalitária. A subversão desestabiliza as bases que deram origem e suporte a hegemonia. Porém, diante do contexto complexo em que esse processo se realiza, o resultado é imprevisível.

A desconstrução do regime unidimensional da mobilidade baseia-se em uma crítica as tendências históricas que estruturam seu desenvolvimento. Neste sentido, é possível argumentar que as reconfigurações tornam-se efetivas por meio de ações estratégicas (focadas na mudança da estrutura social), assim como, de ações táticas (orientadas a reconstruir o conteúdo político e (i)material da tecnologia). A reconstrução que se dá no nível estratégico desafia o poder institucionalizado modificando a organização social a partir da qual certo regime tecnológico emerge, com o objetivo de criar espaços e condições para outras realidades. No nível tático, atividades de resistência, subversão e reconstrução são executadas com o intuito de transformar a forma material desses regimes. Neste nível há um esforço para envolver um maior número de sujeitos criando oportunidades para que qualquer um possa influenciar aspectos materiais do aparato tecnológico.

À medida que os sujeitos passam a se fortalecer frente ao poder hegemônico e a se formalizarem, por exemplo, em associações ou sindicatos, suas ações passam a serem

direcionadas muito mais ao nível estratégico. Este foco se dá pela necessidade de se modificar as bases normativas e culturais que constituem a realidade social. Neste processo de busca pela democratização do regime de mobilidade, emerge o perigo dos processos de assimilação seletiva por parte do regime dominante.

7.2 Democratização *versus* assimilação seletiva no Sul Global

Em vez de ruptura, o que se percebe, em grande parte dos contextos do Sul, incluindo a cidade do Recife, são processos de assimilação ou absorção seletiva de valores, demandas, práticas e instituições pela hegemonia. Nesta, as demandas inicialmente marginalizadas e antagônicas ao regime atual passam a serem incluídas no sistema tecnológico soberano. Neste sentido, permanecendo uma potencialidade contida e não realizada.

Diante de fenômenos como o crescimento exponencial da população, soluções unidimensionais como o carro ou a bicicleta acabam por reproduzir a lógica hegemônica moderna. Neste contexto, o processo de assimilação se dá, por exemplo, quando discursos tanto do Cicloativismo quanto do Executivo e Legislativo apontam para a relação causal entre infraestrutura cicloviária segregada e a pacificação e educação no trânsito. O tratamento acrítico sobre o Código de Trânsito, este pensado a partir da racionalidade e lógica do regime da automobilidade, demonstra ainda mais como, por vezes, Cicloativismo e Sociedade Organizada tornam-se reféns dos códigos técnicos e lógicas dominantes. Percebe-se em diversos momentos a defesa pela ampliação e cumprimento das leis sobre bicicleta e ciclistas no CTB. Os discursos e práticas contrahegemônicas passam, assim, a serem assimilados pela forma-estado, afinal a lógica e mentalidade aplicada, por diversas vezes, são iguais às da soberania.

A assimilação constrói, então, uma ilusão de unidade na tentativa de unificar as contradições e desentendimentos. Esta falsa união (e.g. pelo bem comum), é uma criação daqueles que se beneficiam do regime estabelecido. Neste processo, a equalização das diferenças revela um funcionamento ideológico onde o hegemônico e suas alternativas, as satisfações e as insatisfações, o atual e o possível não desaparecem. Por outro lado, as demandas antagônicas são tranquilizadas pela ampliação das lógicas, práticas e racionalidades hegemônicas aos grupos antes marginalizados. Assim, as diferenças são singularizadas nas regras de possibilidade do regime hegemônico, onde significantes flutuantes são convertidos, assimilados e subordinados à ordem social estabelecida em nome da modernização. Dessa forma, duas consequências e riscos básicos se apresentam:

- O Estado por meio, por exemplo, dos domínios Executivo e Legislativo, não reconhece a pluralidade da ciclomobilidade, pois foge ao seu entendimento;
- O Estado singulariza a pluralidade por meio de espaços institucionalizados dentro da lógica e forma-estado estabelecida (e.g. ciclofaixa de turismo, inclusão no CTB, construção de espaços segregados).

Apesar destas constatações preocupantes, não podemos nos deixar levar totalmente por um pensamento fáustico sobre os regimes de mobilidade e seus sistemas tecnológicos. Como dito anteriormente, o processo de subversão é contínuo e seu estágio depende do contexto e condição urbana particular. Neste sentido, recentemente, com a realização da Conferência Livre de Mobilidade do Recife (Colmob.rec), que contou com uma ampla articulação do Cicloativismo com a Sociedade Organizada, podemos identificar, por exemplo, o reconhecimento de que o CTB foi pensado e construído com base na racionalidade instrumental e técnica da automobilidade. Isso é percebido no discurso de que **a visão carrocêntrica do poder público invisibiliza a dinâmica ciclística, forçando os ciclistas a se adaptarem à dinâmica automotiva.**

Neste discurso começa-se a identificar uma mudança de mentalidade quanto ao CTB, reconhecendo que este acaba singularizando as pluralidades da ciclomobilidade na lógica da automobilidade. Entretanto, no contexto das metrópoles do Sul global, são predominantes os processos de colonização epistemológica a partir de saberes e experiências do Norte global. Como vimos na Parte III desta tese, que trata dos ciclos retroditivos, a incompatibilidade entre a lógica social (do Sul) com a lógica fantasmática e social projetada (do Norte), tornam as práticas políticas ineficientes, principalmente, em seu nível estratégico. Mais do que isso, ao realizarem um tipo de antropofagia acrítica, as ações políticas dos diferentes domínios e posições de sujeito tendem a assumir formas universalizantes e excludentes. As epistemologias do Norte se constituem, neste contexto, como uma forma de colonialidade do saber que nos impede de compreender o mundo a partir do próprio mundo em que vivemos e das epistemes que lhe são próprias.

A assimilação seletiva se apresenta como parte de um tipo de perspectiva da diversidade, na qual se constitui uma vertente política construída sob a aparência daqueles que detêm o poder, já têm acesso a direitos e propõem estendê-los a outros, sem modificar a estrutura institucional em que se baseiam. Essas políticas, envolvendo diversidade e multiculturalismo,

se apresentam como adendos, programas complementares para “embelezar” o já existente com uma suposta aura “democrática”.

Clama-se, neste sentido, por uma perspectiva das diferenças que reconheça que os dilemas são resultado de conflitos entre as instituições estabelecidas e a emergência de demandas outras, apontando para a necessária renegociação política e cultural que pode criar sociedades mais democráticas e justas que levem a transformações institucionais mais profundas para negociá-las. Questiona-se, então, a simples extensão de direitos sem problematizar a própria concepção vigente de cidade e cidadania, a qual contribui para disseminar desigualdades.

Partindo da TDC, propõe-se uma forma de democracia radical e plural onde tanto hegemonia quanto contrahegemonia emergem nas contínuas lutas entre uma multiplicidade de sujeitos políticos. Ao passo que a hegemonia estará permanentemente sendo contestada, podemos falar apenas no sucesso relativo de discursos hegemônicos particulares. A democratização do controle técnico, então, leva a democratização do próprio projeto tecnológico, ou seja, seu processo de construção. Neste, significantes ambientais, democráticos, assim como outras demandas e objetivos excluídos do processo tecnológico original, podem ser reinseridos no debate. Ou seja, vocabulários antes excluídos ou esquecidos podem passar a fazer parte do processo tecnológico remodelando-o para uma “nova” realidade. Para tal, a democratização da tecnologia requer uma mudança tecnopolítica radical. Enquanto que numa noção tecnocrática da modernidade predomina um posicionamento em que o sujeito é reprimido e restrito de iniciativas potenciais, uma concepção democrática neste sentido amplia e potencializa as iniciativas dos sujeitos sociais.

Para Feenberg (2010), o fim da distopia está próximo à medida que “aqueles que hoje são subordinados aos ritmos e demandas da tecnologia talvez se tornem aptos a controlá-la e determinar sua evolução” (p. 3). Por meio da democratização é que se torna possível superar a modernidade distópica. Sendo assim, a democratização da mobilidade refere-se a busca por novos meios de privilegiar valores excluídos e realizá-los em novos arranjos técnicos e sociais. Não se propõe, então, abandonar por completo a modernidade, mas sim, empreender a procura por tecnologias alternativas. Por fim, por uma modernidade alternativa que leve em consideração outras formas de racionalidades (e.g., democrática, social, subversiva) e as múltiplas demandas e possibilidades de usos quanto aos sistemas tecnológicos.

7.3 O Sul Global e os desafios para modernidade alternativa

Países da África, América Central e Latina, e parte da Ásia são coletivamente conhecidos como Sul Global, os quais enfrentam grandes desafios, mas ao mesmo tempo oferecem diversas oportunidades. Problemáticas políticas, sociais e econômicas são predominantes nestes contextos, ao passo que os mercados emergentes oferecem esperanças para o crescimento econômico, social e contribuição cultural. Como abordado no início deste estudo, o entendimento que se tem aqui de Norte e Sul global está mais atrelado a espaços híbridos que apresentam características de ambos os contextos. Norte e Sul referem-se a condições urbanas diferenciais onde a mobilidade exerce papel fundamental para a vida.

Mobilidade se tornou uma propriedade definidora do mundo contemporâneo. O movimento de grande quantidade de objetos, pessoas, capitais e informações a um custo cada vez menor e numa velocidade cada vez maior, têm crescido exponencialmente nas últimas décadas. Os avanços na infraestrutura de transporte e nas tecnologias de informação e comunicação se tornaram parte integral deste fenômeno produzindo efeitos nas diversas dimensões da cidade (econômica, política, social e cultural).

Para as cidades, a capacidade de se integrar neste constante movimento, intensificado na escala global, se tornou condição fundamental para sua participação nas redes globais organizadas. Isso tem levado por um lado ao investimento em infraestruturas de transporte e conectividade, mas, por outro lado, a problemas como congestionamento e intensificação das desigualdades sociais, como a pobreza. A mobilidade tem transformado a urbanidade, levando ao repensar da forma como indivíduos e grupos interagem e participam nas atividades sociais. Entretanto, este é um fenômeno heterogêneo, onde para amplos segmentos da população, especialmente no Sul Global, a vida se desdobra em espaços geográficos localizados, fragmentados, isolados e sem acesso fácil as oportunidades e demandas da condição urbana moderna e globalizada. Contraditoriamente, com as propostas de desenvolvimento sustentável, países do Sul têm intensificado investimentos em modelos de desenvolvimento ultrapassados do Norte, como da automobilidade.

A mobilidade não está relacionada apenas ao deslocamento de um ponto de partida a outro de chegada, mas mantém uma intrínseca relação com aspectos como pobreza e modelos de planejamento e políticas públicas dominantes. Por exemplo, a ausência de recursos financeiros para o pagamento de passagem de transporte, comum entre a população de bairros pobres, resulta em diferentes estratégias para a realização dos movimentos cotidianos como

priorizar um membro da família a outro para empréstimo do cartão de passagem, assim como, adotar modos de transporte mais econômicos como a bicicleta.

A medida que a população mundial continua a urbanizar, as cidades passaram a representar cada vez mais a proporção da economia nacional e global, assim como, intensificado a pegada ecológica das atividades humanas, impactando nas mudanças climáticas. Neste contexto, tem se tornado urgente e necessário se pensar em formas de planejamento urbano mais democráticos e igualitários que busquem maximizar o potencial de desenvolvimento individual e coletivo, levando ao mesmo tempo a usos mais sustentáveis dos espaços urbanos e recursos naturais.

O processo de urbanização e globalização no Sul global tem sido acompanhado pela concentração de riquezas em pequenos segmentos da população. Em várias cidades, isto é percebido no isolamento espacial de classes mais ricas em relação ao resto da população urbana, por exemplo, em condomínios privados (*gated communities*) ou outras formas físicas e sociais de isolamento como o automóvel. As cidades da América Latina têm um histórico na proliferação desses “guetos” urbanos. Como consequência, as populações pobres continuam a viver em áreas fisicamente e socialmente segregadas, onde os preços imobiliários são mais acessíveis, tanto em territórios imbricados no centro urbano como em territórios longe do centro, expostos a diversos problemas de saneamento e acessibilidade.

Dessa forma, o contexto do Sul Global está marcado por uma expansão urbana descontrolada e generalizada, fragmentação social, espacial e política, assim como, altos níveis de isolamento social e econômico. Tais características, então, tornam o processo de desconstrução e mudança paradigmática do planejamento urbano, algo extremamente complexo e desafiador para os sujeitos políticos contrahegemônicos.

Restrições ao uso de veículos privados, procura por tecnologias sustentáveis, e o uso de formas de deslocamento não-motorizados (e.g. ciclismo e pedestrianismo) têm sido algumas das principais alternativas para se repensar a cidade moderna. Mas tais alternativas são difíceis de serem implantadas em contextos onde a esfera política ainda é dominada por resquícios de suas histórias coloniais; como no Brasil. Dessa forma, não é de surpreender a dificuldade encontrada pelos sujeitos políticos para romperem com o regime dominante. Afinal, no contexto da Administração Pública brasileira, como apontam alguns autores como Alverga (2003) e Lima Filho et al. (2005), são diversos os fatores que historicamente reforçam a resistência à mudança ou reformas políticas:

- Dependência da trajetória: existe um custo percebido pelos gestores públicos para promover uma reversão na trajetória do arranjo institucional estabelecido, assim como, de suas práticas;
- Ambiente socioinstitucional: tratando de aspectos organizacionais e sociológicos, aponta-se aqui o caráter incremental predominante na Administração Pública e as contradições entre os valores que informam o conteúdo das mudanças pretendidas e a prática social no Brasil;
- Problema de ação coletiva: considera as diferentes posturas entre os sujeitos favoráveis ou desfavoráveis às mudanças, argumentando que, por um lado, aqueles potencialmente beneficiados por ela tendem a assumir uma posição *free-rider* (carona) levando ao enfraquecimento e demobilização, por outro lado, aqueles impactados negativamente tendem a se mobilizar mais efetivamente para evitar a mudança.
- Sistema político: assumir o processo de mudança significa romper com os fluxos de troca comuns no denominado “comércio político”, resultando em perda de poder. Neste aspecto podem ser incluídas as influências do fator político-partidário e de outros agentes externos.

Existem diversos exemplos de políticas que se propõem a subverter a lógica da automobidade, por exemplo, a permissão para que os ciclistas possam cruzar o semáforo vermelho. Contudo, na maior parte do tempo, os diferentes domínios de saber do campo da ciclomobilidade não conseguem pensar fora do campo de significação hegemônico, agindo principalmente no nível tático e sendo assimilado pela lógica soberana. Ao não subverter as lógicas e significados dominantes, não agindo estrategicamente, acaba por não gerar o deslocamento (ruptura). Não se identifica no campo discursivo da ciclomobilidade o debate, por exemplo, para a construção de um código ou sistema tecnológico próprio para a ciclomobilidade ou mesmo híbrido que democratize as opções de deslocamentos. Automóveis, barcos, trens e metrô, cada um possui seu sistema tecnológico, mesmo havendo pontos de cruzamento entre estes.

Neste sentido, a subversão do sistema unidimensional de mobilidade e o direito à vida urbana demanda uma mudança de mentalidade a partir do deslocamento e reordenamento das gramáticas e regras de formação em torno do planejamento urbano e políticas de mobilidade. Mais do que isso, demanda um processo civilizatório de construção de sujeitos politizados e conscientes quanto as demandas coletivas. A possibilidade levantada aqui é de se subverter a

unidimensionalidade da mobilidade para um novo paradigma pluridimensional que privilegie o direito à mobilidade, que neste caso pode ser entendido como o direito à vida urbana.

A partir da reconstrução radical da modernidade torna-se possível, então, intervenções democráticas nas questões técnicas, ou seja, o controle democrático sobre a direção e definição de progresso. Portanto, a tecnologia passa a ser reestruturada por meio de uma racionalidade democrática, onde os sujeitos antes marginalizados passam a interferir no processo de design tecnológico, atendendo as suas demandas plurais. Reconhecendo que as estruturas hierárquicas de autoridade são dimensões contingentes no progresso técnico, pode-se argumentar em defesa dessas racionalidades alternativas que tendem a democratizar mais do que centralizar as decisões sobre projetos tecnológicos.

Ao passo em que um sistema tecnológico, enquanto conceito, ambiente, regras e sistemas domina todas as esferas da vida social, minimizando a influência da política tradicional sobre seu desenvolvimento, a política e a ideia de democracia radical e plural devem se estender ao domínio do mundo técnico. Apenas assim, é possível se pensar em formas de participação e democratização dentro de uma modernidade alternativa onde a tecnologia passe a ser vista enquanto desafio infinito de engajamento e multiplicação de possibilidades. Isto representa um caminho para além da dicotomia entre aqueles a favor da tecnologia (tratando-a como salvadora) e aqueles contra (gaiola de ferro). A modernidade alternativa representa um novo quadro cultural, repleto de problemas, mas sujeito a constantes transformações.

Os espaços segregados por infraestrutura (e.g. ciclovias e ciclofaixas), demanda comum dos sujeitos antagônicos ao regime da automobilidade, parecem ser uma solução paliativa, porém, necessária em muitos contextos do Sul global. Diante da ausência de civilidade e do predomínio de individualismo, soluções para os problemas de mobilidade que envolvem segregação, aplicação de multas e coerção podem ser vistas como um primeiro estágio ético evolutivo. Como dito anteriormente, as mudanças subversivas são lentas, principalmente, no Sul, dessa forma ações mais imediatas tornam-se necessárias para minimizar as externalidades materiais do regime da automobilidade. Neste sentido, diante dos desafios impostos pela condição urbana distópica das metrópoles do Sul global, não há nada mais moderno do que a ciclomobilidade.

Epílogo



Manifestation Station por Mona Caron

Chegando ao final desta trajetória crítica e explanativa, podemos apontar que este estudo tem como contribuição principal levar seu leitor a repensar e desconstruir as “verdades” sobre a mobilidade urbana constituída pela hegemonia da automobilidade e o processo de modernização nas metrópoles do Sul global a partir de epistemologias do Norte. Mais do que isso, se oferece uma lente teórico epistemológica, assim como, metodológica, para a compreensão da complexidade, contingência e precariedade do fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade.

Espera-se que este texto possibilite, após sua leitura, a provocação nos mais diversos domínios de saber, permitindo a transformação de suas práticas e mentalidades em direção à contínua subversão das hegemonias tecnológicas deslocando permanentemente os limites de seus vocabulários técnicos e sociais. Reconhecendo que este trabalho apresenta lacunas e limitações que podem e serão retrabalhadas no futuro, temos como uma das principais a ausência de um aprofundamento da abordagem genealógica de base foucaultiana no processo de problematização. Quando do desenvolvimento desta, será possível vislumbrar além das estruturas e regras discursivas, as relações de poder inerentes aos jogos de “verdades” e “falsidades” da ciclomobilidade. Apesar de muitas questões, neste sentido, terem sido abordadas, principalmente, a partir da Teoria Política da Tecnologia, tem-se aqui a preocupação e cuidado com o refinamento da pesquisa e construção de conhecimentos alternativos.

Além da pretensão de se desenvolver estudos genealógicos a partir da problematização desta pesquisa, surgiu ao longo desta a possibilidade de desenvolver um debate sobre os processos de governamentalidade e biopoder em torno da ciclomobilidade. Ou seja, a forma como os discursos tendem a construir sistemas tecnológicos para disciplinar e controlar os corpos móveis da mobilidade urbana. Pretende-se realizar essas investigações num futuro próximo. Afinal, o que alimenta e serve como força motriz para luta e ação política é um desejo de consumir espaços e lugares tanto de fluxos quanto de permanência. Lugares esses negados pela hegemonia e por sua violência, que converte aqueles em não-lugares (sem identidade, história e sentido). A revolta se dá pela privação do desejo. O carro, então, funciona como uma imagem daquilo que nos ameaça, funcionando como uma força motriz. O perigo, no entanto, é que a bicicleta como defendida, tende a ser um outro veículo, mas que carrega e funciona na mesma lógica que produziu o cenário anterior, aquele desafiado e questionado. Neste processo, a confusão e medos das incertezas e perigos da vida urbana pós-moderna são direcionados a um único inimigo, o carro.

As lutas demonstram a existência e o desejo por outras possibilidades, porém não há garantias de que essas realidades se concretizarão. Devemos compreender as condições de possibilidade e, talvez, mais importante, as condições de impossibilidade de subversão daquilo hegemonizado. A ação política permite, então, retirar de situações e contextos distópicos os recursos para intervir e modificar os termos da realidade ou condição urbana. O modelo teórico epistemológico desenvolvido através desse estudo, tanto no sentido da Teoria Política da Tecnologia, quanto em seu aspecto particular de aplicação levando a uma Teoria do Discurso da Ciclomobilidade, podem ser criticados em termos estruturalistas e determinísticos. Contudo, deve-se ter em mente que, como elucidado ao longo desse estudo, os processos políticos articulatórios em torno de projetos tecnológicos e regimes políticos são contingentes, contínuos e precários. Isso significa que as etapas presentes nestes modelos indicam um processo de subversão da hegemonia, mas este processo é ininterrupto, permanente, assim como, imprevisível quanto a seus resultados. Ao se reconfigurar um regime tecnopolítico (e.g. de mobilidade urbana), não se tem garantias de que a próxima hegemonia será melhor ou não totalitária.

A Teoria do Discurso da Ciclomobilidade possibilita o entendimento e explanação crítica das relações de poder em torno do nexa entre mobilidade/desigualdade. Ao mesmo tempo, possibilitando a crítica aos impactos e consequências dos discursos hegemônicos e

alternativos, assim como, suas lógicas de emergência e efeitos. Dentro de uma contingência e precariedade do Sul.

Não existe em Recife um antagonismo político muito claro, como no caso do Uber versus Taxi ou do Conservadorismo versus o Movimento Sustentável. Por aqui, existe um ponto central de debate ou projeto tecnológico central que é o Planejamento da Mobilidade Urbana, que atualmente está diretamente atrelado ao PDC. Em torno deste, existem diferentes sujeitos que se articulam para a concretização de seus princípios como forma de superar o modelo tradicional de desenvolvimento. Em audiências públicas como na Alepe encontra-se ações de diversos grupos como Ameciclo, DU, ODR, Meu Recife, iBiMo, MDU, Sec. Turismo, CTTU, Detran, Instituto das Cidades Pelópidas Silveira dentre outros. Esses sujeitos plurais articulam elementos discursivos (sustentabilidade, humanidade, saúde, segurança, economia, eficiência dentre outros) de modo a construir verdades sobre a mobilidade urbana da RMR e do estado de PE, em especial na construção da ciclomobilidade.

Sendo assim, a subversão que é apresentada nesta tese se refere a rearticulação dos códigos (significados) técnicos e sociais da Política de Mobilidade Urbana da RMR e de seus modelos de Planejamento. Buscando assim, produzir a inversão de prioridades do sistema da automobilidade para as diferentes formas de transporte ativo, como a bicicleta, levando ao repensar para uma condição urbana alternativa. A liberdade se dará na democratização desse sistema tecnológico a partir da subversão dessa condição urbana maquínica, dominada por espaços, tempos e velocidades instrumentais e técnicos, e no caso do Sul Global (especialmente o Brasil) por lógicas colonialistas, conservadoras e partidárias. Passando, dessa forma, para uma condição urbana híbrida caracterizada pela interdependência entre escalas maquínicas e humanas, mas, principalmente, pelo predomínio de modais não-motorizados e coletivos, urbanismo compacto, sustentável e fragmentado que privilegiam espaços, tempos e velocidades dentro da escala humana.

Referências

- ADEY, P. **Mobility**. London and New York: Routledge, 2010.
- ALVERGA, C. F. Levantamento teórico sobre as causas dos insucessos das tentativas de reforma administrativa. **Revista do Serviço Público**. Ano 54, n. 3, jul/set, 2003.
- ANDERSEN, N. A. **Discursive Analytical Strategies: understanding Foucault, Koselleck, Laclau e Luhmann**. The Policy Press, 2003.
- AUGÉ, M. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Tradução Maria Lúcia Pereira. Campinas SP: Papyrus, 1994.
- _____. **Por uma antropologia da mobilidade**. Tradução Bruno César Cavalcanti, Rachel Rocha de Almeida Barros. Maceió: EDUFAL, UNESP, 2010.
- BACCHI, C.; BONHAM, J. Reclaiming discursive practices as an analytic focus: Political implications. **Foucault Studies**, (17), 173–192, 2014.
- BACCHI, C. The Turn to Problematization: Political Implications of Contrasting Interpretive and Poststructural Adaptations. **Open Journal of Political Science**, (January), 1–12, 2015.
- _____. Why Study Problematizations? Making Politics Visible. **Open Journal of Political Science**, 2(1), 1–8, 2012. Disponível em: <<http://doi.org/http://dx.doi.org/10.4236/ojps.2012.21001>> Acesso em: 06 nov. 2016.
- BAKHTIN, M. **Marxismo e filosofia da linguagem**. São Paulo: Hucitec, 1979.
- BALTAR, A. B. **Por uma economia humana**. Recife: Imprensa Oficial, 1950.
- _____. Diretrizes de um Plano Regional para o Recife. **Tese de concurso para o provimento da cadeira de urbanismo e arquitetura paisagística na escola de Belas Artes da Universidade do Recife**. Recife, 1951.
- BARTHES, R. **Elements of Semiology**. New York: Hill and Wang, The Noonday Press [tradução do original francês], 1967.
- 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**; tradução de Pedrinho A. Guareschi. – Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.
- BAUER, M. W.; GASKELL, G. (eds.). **Pesquisa qualitativa com texto: imagem e som: manual prático**. Tradução de Pedrinho A. Guareschi – Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.
- BEARD, V. A.; MIRAFTAB, F.; SILVER, C. (2008). **Planning and Decentralization: contested spaces for public action in the global south**. London and New York: Routledge, 2008.
- BECKMANN, J. Mobility and Safety. **Theory, Culture & Society**. Vol. 21 (4/5): 81-100, 2004.
- BELOTTO, J. C. **Ciclovida: pedalando na cidade**. Curitiba: Proec/UFPR, 2013.

BERNARDES, D. **Recife: o caranguejo e o viaduto**. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 1996.

BERNICK, M.; CERVERO, R. **Transit Villages in the 21st Century**. New York: McGraw-Hill, 1997.

BIJKER, W. **Democratization of Technology**. Who are the Experts?, 1998. Disponível em: <www.angelfire.com/la/esst/bijker.html>. Acesso em: 30 abr. 2016.

BLETSAS, A.; BEASLEY, C. **Engaging with Carol Bacchi: Strategic Interventions and Exchanges**. Adelaide: University of Adelaide Press, 2010.

BOGGS, C. **Social Movements and Political Power**. Philadelphia: Temple University Press, 1986.

BONHAM, J. Beginning a Genealogy of the Travelling Subject. **Thesis for degree of Doctor of Philosophy**, Department of Geography and Department of Politics, University of Adelaide, 2002.

_____. Shutting Down Choice? Freeways, Corridors and the Politics of Micro-Spaces. **South Australian Geographical Journal**, vol. 107, 2008, pp. 49-68, 2008.

_____; SUH, J. Pedalling the City: intra-urban differences in cycling for the journey-to-work. **Road & Transport Research**, V. 17, N. 4, 2008.

BONHAM, J.; COX, P. The disruptive traveller? A Foucauldian analysis of cycleways. **Road and Transport Research**, 19(2), 42-53, 2010.

BONHAM, J.; JOHNSON, M. Cycling: Bringing the future into the present. In: BONHAM, J.; JOHNSON, M. (eds.). **Cycling Futures**. Adelaide: University of Adelaide Press, 2015.

BOUCHER, G. **The Charmed Circle of Ideology: A Critique of Laclau and Mouffe, Butler and Zizek**. Melbourne: re.press, 2008.

BRANDÃO, H. H. N. **Introdução à análise do discurso**. 6 ed. Editora da UNICAMP. Campinas: São Paulo, 1997.

BURDETT, R. Designing Urban Democracy: Mapping Scales of Urban Identity. **Public Culture**, 25: 2, Duke University Press, 2013.

BURITY, J. **Deconstrução, Hegemonia e Democracia: o pós-marxismo de Ernesto Laclau**. Recife: FUNDAJ, Fundação Joaquim Nabuco, 1997. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/Brasil/dipes-fundaj/20121129013954/joan7.pdf>>. Acesso em: 02 de maio de 2015.

_____. Teoria do discurso e análise do discurso: sobre política e método. In: WEBER, S.; LEITHAUSER, T. (Org.). **Métodos qualitativos nas ciências sociais e na prática social**. Recife: UFPE, p. 72-83, 2007.

BURR, V. **Social Constructionism**. 2nd ed. London & New York: Routledge, 2003.

BUTLER, J.; LACLAU, E.; ZIZEK, S. **Contingency, Hegemony, Universality**. London & New York: Verso, 2000.

- CANZLER, W. The paradoxal nature of automobility. In: CANZLER, W.; KAUFMANN, V.; KESSELRING, S. **Tracing Mobilities**: towards a cosmopolitan perspective. Ashgate, 2008.
- CASTRO-GÓMEZ, S. Ciências sociais, violência epistêmica e o problema da "invenção do outro". In: LANDER, E. **A Colonialidade do Saber**: eurocentrismo e ciências sociais - perspectivas latino-americanas. Buenos Aires: CLACSO, 2005.
- CERTEAU, M. de. **A Invenção do Cotidiano**: Artes de Fazer. Petrópolis: Editora Vozes, 1998.
- CHURTON, M. **Theory and Method**. London: McMillan, 2000.
- CLOHESY, A. M. The Human Rights Act: Politics, Power, and the Law. In: HOWARTH, D.; TORFING, J. (Eds.). **Discourse Theory in European Politics**: Identity, Policy and Governance. Hampshire: Palgrave Macmillan, 2005.
- COECKELBERGH, M. Hacking Feenberg. **Symploke**, Vol. 20, No. 1-2, pp. 327-330, 2012.
- CONGRESS FOR THE NEW URBANISM (CNU) **Charter of the New Urbanism**. New York: McGraw-Hill, 2000.
- COX, P. **Moving People**. Cape Town: UCT Press, 2010.
- CRESSWELL, T. Embodiment, power and the politics of mobility: the case off emale tramps and hobos. **Transactions of the Institute of British Geographers**. 24, 175-192, 1999.
- CRESSWELL, T. Towards a Politics of Mobility. **Environment and Planning D**. Vol. 28, No. 1, 17-31, 2010.
- DAMATTA, R. **Fé em Deus e Pé na Tábua, ou, Como e por que o trânsito enlouqueceu no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.
- DEACON, R. Theory as Practice: Foucault's Concept of Problematization. **Telos**, (118), 127-141, 2000.
- DEACON, R. Michel Foucault on education: A preliminary theo- retical overview. **South African Journal of Education**, 26, 177-187, 2006.
- DEL RIO, V.; GALLO, H. The legacy of modern urbanism in Brazil: Paradigm truned reality or unfinished project? **Docomomo Journal**, 23, August 1, pp. 23-27, 2000.
- DENNIS, K.; URRY, J. **After the Car**. Cambridge: Polity, 2009.
- DOWNS, A. **Some Realities about Sprawl and Urban Decline**. Washington, DC: Brookings Institution, 1999.
- DUFFY, E. (2009). **The Speed Handbook**: Velocity, Pleasure, Modernism. Durham and London: Duke University Press, 2009.
- ELLIN, N. **Postmodern Urbanism**. New York: Princeton Architectural Press, 1999.
- ELLIS, C. The New Urbanism: Critiques and Rebuttals. **Journal of Urban Design**, Vol. 7, No. 3, 261-291, 2002.
- ELLUL, J. **The Technological System**. New York: The Continuum Publishing Corporation, 1980.

FEATHERSTONE, M.; THRIFT, N.; URRY, J. (eds) *Automobilities. Theory, Culture and Society*, 21(4–5), 2004.

FEENBERG, A. **Alternative Modernity**. Berkeley and Los Angeles: University of California Press, 1995a.

_____. Subversive Rationalization, Technology, Power and Democracy. In: FEENBERG, A.; HANNAY, A. **Technology and the Power of Knowledge**. Bloomington & Indianapolis: Indiana University Press, 1995b.

_____. **Questioning Technology**. London: Routledge, 2001.

_____. **Transforming Technology**. New York: Oxford University Press, 2002.

_____. Critical Theory of Technology: An Overview. **Tailoring Biotechnologies**. Vol. I, Issue I, Winter, pp. 47-64, 2005.

_____. **Between Reason and Experience**. London: The MIT Press, 2010.

FELDMAN, M. What kind of economics for what kind of planning. **Journal of the American Planning Association**, 53(4), pp. 427-429, 1987.

FOUCAULT, M. Outros espaços. In: MOTTA, M. B. da (org.). Michel Foucault. *Estética: literatura e pintura, música e cinema. Coleção Ditos & Escritos III*, Tradução de Inês A. D. Barbosa, Rio de Janeiro/São Paulo, Forense Editora, 2001, pp. 411-422, 1984.

_____. Polemics, politics and problematizations, based on an interview conducted by Paul Rabinow. In: DAVIS, L. (Trans.). **Essential works of Foucault** (Vol. 1), Ethics. New York: New Press, 1984.

_____. Questions of method. In: BURCHELL, G.; GORDON, C.; MILLER, P. (Eds.), **The Foucault effect: Studies in governmentality** (pp. 73-86). Hemel Hempstead: Harvester Wheatsheaf, 1991.

_____. **A ordem do discurso**. 4. Ed. São Paulo: Loyola, 1998.

_____. The Order of things. In: RIVKIN, J.; RYAN, M. (Eds.), **Literary theory: An Anthology** (pp.377-384). Malden, MA: Blackwell, 2000.

_____. **A arqueologia do saber**. 7^a ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

FREUDENDAL-PEDERSEN, M. **Mobility in Daily Life: between freedom and unfreedom**. Farnham: Ashgate, 2009.

GARRISON, K. Perpetuating the Technological Ideology: An Ellulian Critique of Feenberg's Democratized Rationalization. **Bulletin of Science, Technology & Society**, 30 (3), 195-204, 2010.

GARTMAN, D. Three Ages of the Automobile: The Cultural Logics of the Car. **Theory, Culture & Society**. Vol. 21. pp. 169-195, 2004.

GEHL, J. *Cidades para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEORGE, S. **Heidegger and Development in the Global South**. New Delhi: Springer, 2015.

GERGEN, K. The social constructionist movement in modern social psychology. **American Psychologist**, 40(3): 266–75, 1985.

GLASERSFELD, E. von. Problems of Constructivism. In: STEFFE, L. P.; THOMPSON, P. W. **Radical constructivism in action**. Building on the pioneering work of Ernst von Glasersfeld (1–9). London: Routledge/Falmer, 2000.

GLYNOS, J.; HOWARTH, D. **Logics of Critical Explanation in Social and Political Theory**. London & New York: Routledge, 2007.

GLYNOS, J.; HOWARTH, D. Critical Explanation in Social Science: a Logics Approach. **Swiss Journal of Sociology**, 34(1), 5–35, 2008.

GLYNOS, J.; STAVRAKAKIS, Y. Lacan and Political Subjectivity: Fantasy and Enjoyment in Psychoanalysis and Political Theory. Paper presented at the **58th PSA Annual Conference**, Swansea, 1-3 April, 2008.

GLYNOS, J.; KLIMECKI, R.; WILLMOTT, H. Logics in policy and practice: a critical nodal analysis of the UK banking reform process. **Critical Policy Studies**, 171(June 2015), 1–23, 2015. Disponível em: <<http://doi.org/10.1080/19460171.2015.1009841>>. Acesso em: 02 fev. 2016.

GRAHAM, S.; MARVIN, S. **Splintering Urbanism: Network Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition**. London, UK: Routledge, 2001.

GRIGGS, S. Problematizing the Mobilization of Hospital Directors. In: HOWARTH, D.; TORFING, J. (Eds.). **Discourse Theory in European Politics: Identity, Policy and Governance**. Hampshire: Palgrave Macmillan, 2005.

GRIGGS, S.; HOWARTH, D. Populism, Localism and Environmental Politics: the Logic and Rethoric of the Stop Stansted Expansion Campaign. **Planning Theory**, 7: 123, 2008.

_____. Regulation Theory, Governmentality, and Post-Marxist Discourse Theory: Towards a Critical Explanation of the Politics of ‘Sustainable Aviation’. **Political Economy, Financialization and Discourse Theory Workshop**. Cardiff: Cardiff University, 2009.

GROSGOUEL, R. (2008). Para descolonizar os estudos de economia política e os estudos pós-coloniais: Transmodernidade, pensamento de fronteira e colonialidade global. **Revista Crítica de Ciências Sociais**, 80, 2008. Disponível em: <<http://rccs.revues.org/697>>. Acesso em: 03 abr. 2016.

HAGMAN, O. Alternative Mobilities in the Networking of Everyday Life. Paper for the conference **Alternative Mobilities Futures**, Lancaster University, 9–11 January, 2004.

HAJER, M. **The Politics of Environmental Discourse: Ecological Modernization and the Policy Process**. Clarendon Press, Oxford, 1995.

_____. Coalitions, Practices, and Meaning in Environmental Politics: from Acid Rain to BSE. In: HOWARTH, D.; TORFING, J. (Eds.). **Discourse Theory in European Politics: Identity, Policy and Governance**. Hampshire: Palgrave Macmillan, 2005.

HALON, J.; SMART, T. **Do Bicycles Equal Development in Mozambique?** Rochester: James Currey, 2008.

- HANSEN, A. D.; SØRENSEN, E. Polity as Politics: Studying the Shaping and Effects of Discursive Politics. In: HOWARTH, D.; TORFING, J. (Eds.). **Discourse Theory in European Politics: Identity, Policy and Governance**. Hampshire: Palgrave MacMillan, 2005.
- HASSAN, I. The Question of Postmodernism. **Performing Arts Journal**, Vol. 6, No. 1, pp. 30-37, 1981.
- HEIDEGGER, M. Traditional Language and Technological Language. trans. W. Gregory, **Journal of Philosophical Research** XXIII, 1998.
- HERRICK, J. **Humanism: An Introduction**. New York: Prometheus Books, 2005.
- HIBBERD, F. Gergen's social constructionism, logical positivism and the continuity of error: Part 2: Meaning-as-use. **Theory and Psychology**, 11(3), 323-346, 2001.
- HIBBERD, F. Reply to Gergen. **Theory and Psychology**, 12(5), 685-694, 2002.
- HIRT, S. A. Toward Postmodern Urbanism? Evolution of planning in Cleveland, Ohio. **Journal of Planning Education and Research**, 25: 27-42, 2005.
- HOWARTH, D. **Discourse**. Buckingham & Philadelphia: Open University Press, 2000.
- HOWARTH, D.; STAVRAKAKIS, Y. Introducing discourse theory and political analysis. In: HOWARTH, D.; NORVAL, A.; STAVRAKAKIS, Y. **Discourse theory and political analysis: identities, hegemonies and social change**. Manchester: Manchester University, 2000. p. 1-23, 2000.
- HOWARTH, D. An Archaeology of Political Discourse? Evaluating Michel Foucault's Explanation and Critique of Ideology. **Political Studies**. Vol. 50, 117-135, 2002.
- _____. Archaeology, Genealogy and Hegemony: a Reply to Mulligan. **Political Studies**. Vol. 51, 436-440, 2003.
- _____. Applying Discourse Theory: the Method of Articulation. In: HOWARTH, D.; TORFING, J. **Discourse Theory in European Politics: identity, policy and governance**. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2005.
- _____., GLYNOS, J.; GRIGGS, S. Discourse, explanation and critique. **Critical Policy Studies**, 10(1), 99-104, 2016. Disponível: <<http://doi.org/10.1080/19460171.2015.1131618>>. Acesso em: 08 out. 2016.
- JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2003.
- JEEKEL, H. **The Car-dependent Society: a European Perspective**. Abingdon: Routledge, 2016.
- JENSEN, O. B. **Designing Mobilities**. Aalborg University Press, 2014.
- JORGENSEN, M.; PHILLIPS, L. **Discourse Analysis as Theory and Method**. London: Sage Publications, 2002.
- KATZ, P. **The New Urbanism: Toward an Architecture of Community**. New York: McGraw-Hill, 1994.

KELLNER, D. **Media Culture: Cultural Studies, Identity and Politics between the Modern and the Postmodern**. London: Routledge, 1995.

KOONINGS, K.; KRUIJT, D. **Mega-Cities: the Politics of Urban Exclusion and Violence in the Global South**. London: Zed Books, 2009.

KUHN, Thomas. S. **A estrutura das revoluções científicas**. São Paulo: Perspectiva, 1991.

KUTTNER, R. **Everything for Sale: The Virtues and Limits of Markets**. New York: Knopf, 1997.

KVALE, S. **Interviews: An Introduction to Qualitative Research Interviewing**. London and New Delhi: Sage Publications, 1996.

LACLAU, E. (1983). **New Social Movements And The Plurality Of The Social**. Centro de Estudos e documentos latinos – Americanos de Amsterdã (CEDLA) Class 29. The New Moviments and the State in Latino America, 1983. Disponível em <http://www.cedla.uva.nl/50_publications/archive_CLAS.html> Acesso em: 30 mai 2014.

LACLAU, E.; MOUFFE, C. Post-Marxism without apologies. In: LACLAU, E. **New Reflections on the Revolution of Our Time**. London: Verso, 1990.

LACLAU, E. **New Reflections on the Revolution of Our Time**. London: Verso, 1990.

_____. Politics and the Limits of Modernity. In: DOCHERTY, T. **Postmodernism: A Reader**. New York: Harvester, 1993a.

_____. Power and Representation. In: POSTER, M (ed.). **Politics, Theory and Contemporary Culture**. New York: Columbia University Press, 1993b.

_____.; ZAC, L. Minding the gap: the subject of politics. In: LACLAU, E. (ed.). **The Making of Political Identities**. London: Verso, 1994.

LACLAU, E. Subject of politics, politics of the subject. **A journal of feminist cultural studies**, 7(1), 146-164, 1995.

_____. Deconstruction, Pragmatism, Hegemony. In: MOUFFE, C. (ed). **Deconstruction and Pragmatism**. London & New York: Routledge, 1998.

_____. Identity and Hegemony: the role of universality in the constitution of political logics. In: BUTLER, J.; LACLAU, E.; ŽIŽEK, S. **Contingency, Hegemony, Universality: Contemporary Dialogues on the Left**. London and New York: Verso, 2000.

_____. Democracy and the Question of Power. **Constellations**, 8 (1), 3-14, 2001.

_____. **On Populist Reason**. London: Verso, 2005a.

_____. The Future of Radical Democracy. In: TONDER, L.; THOMASSEN, L. **Radical Democracy: politics between abundance and lack**. Manchester & New York: Manchester University Press, 2005b.

_____. O Retorno do “Povo”: Razão Populista, Antagonismo e Identidades Coletivas. **Política & Trabalho**. No. 23, pp. 09-34, 2005c.

_____. Ideology and Post-Marxism. **Journal of Political Ideologies**, 11(2), 103-114, 2006.

_____. **Emancipation(s)**. London: Verso, 2007.

_____.; MOUFFE, C. **Hegemonia e Estratégia Socialista: por uma política democrática radical**. Tradução Joanildo A. Burity, Josias de Paula Jr. e Aécio Amaral. São Paulo: Intermeios, 2015.

LEBRET, L. J. **Estudo sobre desenvolvimento e Implantação de Indústrias, Interessando a Pernambuco e ao Nordeste**. Recife: Comissão de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, 1955.

LEVINE, J. Access to choice. **Access**, 14, pp. 16-19, 1999.

LIMA FILHO, D. de O.; SPROESSER, R. L.; HOFFMANN, G. H. Reforma administrativa e resistências externas: um estudo de caso. **Revista de Administração Pública**. v. 39, n. 1, p. 123-137, jan/fev, 2005.

LOTZ, C. **Review: between reason and experience**. 2011. Disponível em: <<http://marxandphilosophy.org.uk/reviewofbooks/reviews/2011/308>>. Acesso em: 15 jul. 2015.

LYOTARD, J. F. **A condição pós-moderna**. Tradução Ricardo Corrêa Barbosa. 12^a ed. Rio de Janeiro: Olympio, 2009.

MACEDO, A. C. A carta do Novo Urbanismo norte-americano. **Integração**, Ano XIII, No. 48, pp. 11-21, 2007.

MAPES, J. **Pedalling Revolution: how cyclists are changing American Cities**. Corvallis: Oregon State University Press, 2009.

MARCUSE, H. **One-Dimensional Man: Studies in the Ideology of Advanced Industrial Society**. Boston: Beacon Press, 1964.

MAZE, J.R. Social constructionism, deconstructionism and some requirements of discourse. **Theory & Psychology**, 11, 393–417, 2001.

MEES, P. **Transport for Suburbia: beyond the automobile age**. London: Earthscan, 2010.

MELLO, S. C. B. de. **Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso**. Recife: UFPE, 2014.

MENDONÇA, D. de. A Noção de Antagonismo na Ciência Política Contemporânea: uma análise a partir da perspectiva da Teoria do Discurso. **Rev. Sociol. Polít.**, Curitiba, 20, p. 135-145, jun, 2003.

MENDONÇA, D. de; RODRIGUES, L. P. Laclau e Luhman: um diálogo possível. In: RODRIGUES, L. P.; MENDONÇA, D. de. (orgs.). **Ernesto Laclau e Niklas Luhmann: pós-fundacionalismo, abordagem sistêmica e as organizações sociais**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.

_____. **Pós-Estruturalismo e Teoria do Discurso: em torno de Ernesto Laclau**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2008.

MENDONÇA, D. de. Emancipação e Diferença, de Ernesto Laclau. **Revista Estudos Políticos**. No. 4. pp. 130-135, 2012.

MILAN, B. **A catástrofe urbana**: entrevista com Paul Virilio. Folha de São Paulo, 1997. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/1997/9/28/mais!/5.html>>. Acessado em: 03 nov. 2014.

MILLER, D. **Car Cultures**. Oxford and New York: Berg, 2001.

MINAYO, M. C. S. (Org.). **Pesquisa social**: teoria, método e criatividade. Rio de Janeiro: Vozes, 2001.

MISA, T. J.; BREY, P.; FEENBERG, A. **Modernity and Technology**. Massachusetts: The MIT Press, 2003.

MITCHELL, W. J.; BORRONI-BIRD, C. E.; BURNS, L. D. **Reinventing the Automobile**: personal urban mobility for the 21st Century. London: The MIT Press, 2010.

MORAES, R. Uma tempestade de luz: a compreensão possibilitada pela análise textual discursiva. **Ciência & Educação**, v. 9, No. 2, pp. 191-211, 2003.

MOREIRA, C. da C. **A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação**: cenários para o porto do Rio de Janeiro. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

MORT, F.; PETERS, R. **Foucault recalled**: Interview with Michel Foucault (conducted in 1979). *New Formations*, 10, 9-22, 2005.

MOTTIER, V. From Welfare to Social Exclusion: Eugenic Social Policies and the Swiss National Order. In: HOWARTH, D.; TORFING, J. (Eds.). **Discourse Theory in European Politics**: Identity, Policy and Governance. Hampshire: Palgrave Macmillan, 2005.

MOUFFE, C. Democratic Citizenship and the Political Community. In: MIAMI THEORY COLLECTIVE. **Community at Loose Ends**. Minneapolis & Oxford: University of Minnesota Press, 1991.

_____. **O regresso do político**. Gradiva, Lisboa, 1996.

NEDER, R. T. O que (nos) quer dizer a Teoria Crítica da Tecnologia?. In: NEDER, R. T. (org.). **A Teoria Crítica de Andrew Feenberg**: racionalização democrática, poder e tecnologia. Brasília: Observatório do Movimento pela Tecnologia Social na América Latina / CDS / UnB / Capes, 2010.

NORVAL, A. J. **Deconstructing Apartheid Discourse**. London & New York: Verso, 1996.

_____. Trajectories of Future Research in Discourse Theory. In: HOWARTH, D.; NORVAL, A. J.; STAVRAKAKIS, Y. (Eds.). **Discourse Theory and Political Analysis**: Identities, Hegemonies and Social Change. Manchester and New York: Manchester University Press, 2000a.

_____. Review article: The things we do with words – contemporary approaches to the analysis of ideology. **British journal of political science**, 30, 313-346, 2000b.

_____. Hegemony After Deconstruction: the consequences of undecidability. **Journal of Political Ideologies**. 9(2), 139-157, 2004.

_____. Democratic Identification: A Wittgensteinian Approach. **Political Theory**, Vol. 34, No. 2, pp. 229-255, 2006.

_____. **Aversive Democracy: Inheritance and Originality in the Democratic Tradition.** Cambridge: Cambridge University Press, 2007.

OBSERVATÓRIO DO RECIFE. **I Desafio Intermodal (DIM).** Recife: Aponte, 2012.

ONG TRANSPORTE ATIVO. **Manual de Contagem Fotográfica de Ciclistas.** Rio de Janeiro: ITDP, 2010.

ORLANDI, E. P. **Análise de discurso: princípios e procedimentos.** 6. ed. Campinas-SP: Pontes, 2005.

OROZA, E. **Primavera Hacker 15: desobediencia tecnológica.** 2015. Disponível em: <<http://www.ernestooroza.com/category/technological-disobedience-project/>>. Acesso em: 09 ago. 2016

PANIZZA, F. **Populism and the Mirror of Democracy.** London & New York: Verso, 2005.

PEIRCE, C. S. **Collected Papers of Charles Sanders Peirce**, vol. 5, Cambridge, MA: Harvard University Press, 1934.

PELLEGRINO, G. **The Politics of Proximity: mobility and immobility in practice.** London: Routledge, 2016.

PINCH, T. J.; BIJKER, W. E. The Social Construction of Facts and Artefacts: Or How the Sociology of Science and the Sociology of Technology Might Benefit Each Other. **Social Studies of Science**, Vol. 14, No. 3 (Aug.), pp. 399-441, 1984.

PONTUAL, V. O Urbanismo no Recife: entre ideias e representações. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, nº 2, pp. 89-108, 1999.

RANCIÈRE, J. **O Desentendimento: política e filosofia.** São Paulo: Ed. 34, 1996.

RAJAN, S. C. **The Enigma of Automobility: Democratic Politics and Pollution Control.** Pittsburgh: University of Pittsburgh Press, 1996.

REDHEAD, S. **Paul Virilio: Theorist for an Accelerated Culture.** UK: Edinburgh University Press, 2004.

RODRIGUES, L. P.; MENDONÇA, D. de. (org.). **Ernesto Laclau e Niklas Luhmann: pós-fundacionismo, abordagem sistêmica e as organizações sociais.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 2006.

ROSE, N. **Powers of Freedom: Reframing Political Thought.** Cambridge: Cambridge University Press, 1999.

RUIVENKAMP, G.; HISANO, S.; JONGERDEN, J. **Reconstructing Biotechnologies: critical social analyses.** Wageningen, The Netherlands: Wageningen Academic Publishers, 2008.

SANCHEZ, A. Definición e historia de los corpus. In: SANCHEZ, A. et al (org.). **CUMBRE – Corpus Linguístico de Espanol Contemporaneo.** Madrid: SGEL, 1995.

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira.** São Paulo: HUCITEC, 1993.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional.** Ed. 4. Hucitec, São Paulo, 1998.

_____.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Ed. 9. Rio de Janeiro: Record, 2009.

SANTOS, B. S. **Toward a New Common Sense: Law, Science and Politics in the Paradigmatic Transition**. New York: Routledge, 1995.

_____.; MENESES, M. P. **Epistemologias do Sul**. Coimbra: Almedina, 2009.

SARDINHA, A. B. Corpus Linguistics: history and problematization. **Delta**, vol.16, no.2, p.323-367, 2000.

SAUSSURE, F. de. **Course in General Linguistics**, La Salle, Illinois: Open Court, 1986.

SCHAEFFER, K. H.; SCLAR, E. **Access for All: Transportation and Urban Growth**. New York: Columbia University Press, 1980.

SCHETINO, A. M. **Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX**. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

SHELLER, M.; URRY, J. **Mobile Technologies of the City**. London and New York: Routledge, 2006.

SHELLER, M. Mobility. **Sociopedia.isa**. Drexel University, 2011. Disponível em: <<http://www.sagepub.net/isa/resources/pdf/mobility.pdf>>. Acesso em: 21 nov. 2014.

SHOVE, E. **Consuming Automobility**. Discussion Paper for Project SceneSusTech, Employment Research Centre, Department of Sociology, Trinity College Dublin, 1998.

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

SMETHURST, P. **The Bicycle: towards a global history**. Hampshire: Palgrave, 2015.

SMITH, A. M. **Laclau and Mouffe: The radical democratic imaginary**. London and New York: Routledge, 2003.

STERNBERG, E. An integrative theory of urban design. **Journal of the American Planning Association**, 66(3), pp. 265-278, 2000.

STODDART, M. C. J. Ideology, Hegemony, Discourse: A Critical Review of Theories of Knowledge and Power. **Social Thought and Research**, 28: 191-226, 2007.

THOMSON, I. From the Question Concerning Technology to the Quest for a Democratic Technology: Heidegger, Marcuse, Feenberg. **Inquiry**, 43, 203-16, 2000.

TORFING, J. **New Theories of Discourse: Laclau, Mouffe and Žižek**. Oxford: Blackwell, 1999.

_____. Discourse Theory: Achievements, Arguments, and Challenges. In: HOWARTH, D.; TORFING, J. (Eds.) **Discourse Theory in European Politics: Identity, Policy and Governance**. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 2005.

URRY, J. **Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century**. London: Routledge, 2000.

- _____. **Global Complexity**. Cambridge: Polity Press, 2003.
- _____. The system of automobility. **Theory, Culture and Society**. 21:4–5, 25–39, 2004.
- _____. Inhabiting the car. **Sociological Review** 54(s1), 17-31, 2006.
- _____. **Mobilities**. Cambridge: Polity Press, 2007.
- _____. Governance, flows, and the end of the car system? **Global Environmental Change**, 18: 343-349, 2008.
- VEAK, T. Questionando o Questionamento da Tecnologia de Feenberg. In: NEDER, R. T. (org.). **A teoria crítica de Andrew Feenberg: racionalização democrática, poder e tecnologia**. Brasília: Observatório do Movimento pela Tecnologia Social na América Latina / CDS / UnB / Capes, 2010.
- VERBEEK, P.P. Criticizing Technology: From Technology Assessment to Technology Accompaniment, Or: How to Move Beyond the Dialectical Model in Critical Theory. **Technology, Society, Change: A Symposium on Andrew Feenberg's Critical Theory of Technology**. Brussels: 25 Mar, 2011.
- VIVANCO, L. A. **Reconsidering the Bicycle: An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing**. New York: Routledge, 2013.
- WILLIAMS, G.; METH, P.; WILLIS, K. **Geographies of Developing Areas: the global south in a changing world**. Abingdon: Routledge, 2009.
- WILLIAMS, R. **Marxism and Literature**. New York: Oxford University Press, 1977.
- WINNER, L. **Autonomous technology: technics-out-of-control as a theme in political thought**. Cambridge, MA, MIT Press, 1977.

APÊNDICE A – Questão de método: para uma lógica da explanação crítica

Nas ciências sociais o discurso passou a ser cada vez mais objeto de estudo. Ao longo do tempo, o mesmo passou a ser analisado em diversos domínios de saber como nos estudos antropológicos, sociológicos, históricos, políticos e filosóficos. Esta difusão crescente pode ser explicada com base em cinco críticas centrais: ao positivismo, ao realismo, ao marxismo, a análise do discurso clássica e ao estruturalismo. Serão apresentados aqui aspectos metodológicos e operacionais para a realização deste estudo. Será descrita a lógica de investigação e explanação crítica adotada (i.e. retrodução), traçando suas diferenças em relação às abordagens dedutivas e indutivas. Também serão apresentadas a estratégia analítica e a construção do *corpus* de pesquisa (utilizando-se da concepção de arquivo da abordagem foucaultiana). Este texto é uma reprodução com adaptações do capítulo intitulado *Da teoria à análise política e social* (SILVA; BATISTA; MELLO, 2014, pp. 111-144), publicado em coautoria com Marcela de Moraes Batista e Sérgio Carvalho Benício de Mello no livro *Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso* (MELLO, 2014).

A retrodução é uma abordagem anti-positivista por argumentar que os discursos não podem ser fechados e fixos, como acreditam os positivistas. Esta crítica, desenvolvida no capítulo sobre a Teoria do Discurso Pós-estruturalista, é o principal ponto de partida dos teóricos que utilizam tal perspectiva. Entretanto, eles não desconsideram nem são contra o realismo, na verdade se apresentam como realistas críticos, em que enfatizam uma visão menos romantizada da sociedade. São também pós-marxistas, por desconstruírem a dialética capital versus trabalho, mas continuando a defender as demandas populares que são cada vez mais plurais. Defendem uma posição mais crítica da análise do discurso indo além da sua visão clássica. Por fim, são declaradamente pós-estruturalistas, já que autores como Ernesto Laclau, Chantal Mouffe, David Howarth, Jason Glynos e Andrew Feenberg, desconsideram que o discurso pode ser universal, aderindo a um movimento com o intuito de sobrepujar as centralidades e universalidades absolutas focada na razão tecnocientífica.

A teoria do discurso adotada nesta pesquisa é claramente uma teoria pós-estruturalistas e pós-marxista baseada em uma racionalidade retrodutiva que tem a retrodução como método. O modelo retroutivo foi explorado por Jason Glynos e David Howarth em seu livro de 2007 intitulado *Logics of Critical Explanation in Social and Political Theory*. Os autores elaboraram

um modelo de racionalidade que passou a ser adotado por outros teóricos da Escola de Análise do Discurso de Essex, como Aletta Norval e Yannis Stavrakakis.

No decorrer desta seção, será apresentado de forma mais detalhada este método, que tem como modo de apropriação, investigações que envolvam problemas de pesquisa de natureza política e social. Este conduz a construção de teorias pertinentes a cada discurso pesquisado, no caso desta pesquisa busca-se uma Teoria do Discurso da Ciclomobilidade, bem como a apresentação de diferentes modos de argumentação e demonstração da TDP.

Após terem sido apresentadas a TDP e TCT na seção teórica do estudo, discutiremos aqui os princípios fundamentais da abordagem retrodutiva. Em seguida, passaremos a focar o debate sobre o mecanismo de acesso aos dados empíricos, a saber: a análise do discurso (AD). Tal mecanismo contribui para uma análise crítica do fenômeno contemporâneo da ciclomobilidade.

Para uma lógica da explanação crítica

O desenvolvimento de estudos empíricos na teoria do discurso segue um conjunto de etapas norteadoras. Alguns teóricos do discurso, a exemplo de Glynos e Howarth (2007), têm se empenhado em desenvolver algumas dessas orientações metodológicas numa tentativa de suprir uma carência da TDP. Com este objetivo em mente eles organizaram uma forma de aplicar a retrodução, que consiste em uma investigação do fenômeno por meio de três momentos centrais: problematização (descoberta); explicação retrodutiva (justificação); e, construção de uma nova teoria (persuasão).

A etapa de problematização é extremamente importante para o que é denominado como a lógica da explanação crítica. Nela, busca-se, por exemplo, apresentar os fatores que possibilitaram a construção e interpretação de certo fenômeno, para dessa forma expandir o campo discursivo à novas possibilidades de interpretação. Como apresentado no decorrer dos capítulos, o tipo de racionalidade técnica e os modelos de planejamento urbano, ou seja, os saberes e conhecimentos dominantes nas políticas públicas modernas influenciaram na forma como a mobilidade urbana em cidades como Recife foram significadas e concebidas ao longo do século XX. Esse primeiro momento do estudo compartilha aproximações com a prática de problematização foucaultiana, à exemplo dos métodos de análise arqueológica e genealógica.

Durante os dois primeiros anos de doutoramento, foram realizados estudos exploratórios em diferentes cidades e contextos do Sul e Norte global (e.g. Recife, Salvador, Brasília,

Curitiba, Rio de Janeiro, Bogotá, Medellín, Copenhagen, Londres). Além de possibilitar um contato inicial, porém, macro, com o fenômeno da ciclomobilidade em diferentes condições urbanas e históricas, este processo serviu para a construção da “história” da ciclomobilidade a partir das problematizações dos discursos de diferentes posições de sujeitos, conduzindo-se às premissas básicas para formação dos discursos e construção de suas “verdades”.

Num segundo momento, se inicia a explanação retrodutiva ou ciclos retrodutivos, caracterizados por uma sequência de reinterpretações das hipóteses geradas no primeiro momento da problematização, onde várias explicações poderão ser fornecidas. Para o desenvolvimento da retrodução também se leva em consideração as lógicas sociais, políticas e fantasmáticas presentes na TDP (GLYNOS; JASON; HOWARTH, 2007; GLYNOS; HOWARTH, 2008; HOWARTH et al., 2016). A lógica social possibilita a caracterização das práticas ou regimes de práticas em certo domínio social (e.g. as práticas de pedalar nos espaços públicos); a lógica política possibilita uma análise de como essas práticas são instituídas e contestadas (e.g. tecnocraticamente, democraticamente) através de lógicas de equivalência e diferença; e, por último, a lógica da fantasia ou fantasmática, que está atrelada a dimensão ideológica (e.g. humanista, ambientalista), busca razões pelas quais as práticas discursivas são transformadas ou mantidas por meio dos sujeitos.

A abordagem das lógicas permite ir além do paradigma das leis causais, onde a capacidade de previsão e dedução é considerada superior ao contexto histórico relacionado. Possibilita, ainda, ir além de abordagens como a hermenêutica que focam, por exemplo, em aspectos da auto-interpretação contextualizada. A ideia de direcionamento para a lógica está relacionada a desconstrução e reconstrução dos mecanismos causais e a uma explanação crítica dos fenômenos discursivos (GLYNOS; HOWARTH, 2007). O objetivo principal é explicar criticamente as transformações e formas de estabilidade apresentadas pelas práticas e regimes discursivos dos sujeitos políticos (e.g. envolvidos na ciclomobilidade). Uma explanação da ciência social necessita mobilizar esses três tipos de lógicas supracitadas (HOWARTH et al., 2016).

Ao conduzir pesquisas em torno dos temas abordados pela TDP, como as transformações dos discursos em práticas hegemônicas ou como os indivíduos transformam os discursos em práticas cotidianas, a abordagem lógica apresentada, pode ser dividida em cinco elementos básicos: problematização, retrodução, lógica, articulação e crítica (HOWARTH et al., 2016).

Em contraste com outras formas de conteúdo, a lógica é considerada como o conteúdo da forma de explanação retrodutiva, onde essa lógica refere-se aos propósitos, regras e pressuposições ontológicas relacionadas ao funcionamento das práticas sociais, considerando-se aqui as três formas de lógica (i.e. social, política e fantasmática).

Como visto na seção sobre os conceitos fundamentais da TDP, a articulação é compreendida inicialmente como forma de entendimento de como os elementos discursivos interagem nas práticas sociais. Contudo, o elemento de articulação está também relacionado a como se dará a prática e realização da própria pesquisa. Ou seja, como se dará a articulação entre diferentes teorias, métodos e ferramentas da melhor maneira possível. Procura-se, aqui, articular os métodos e técnicas de modo dialógico e em convergência com os pressupostos ontológicos da(s) teoria(s). Nesta pesquisa, então, a TDP e TCT forneceram os dispositivos teóricos e as categorias analíticas, enquanto a AD foi utilizada como ferramenta para “abrir” os discursos para subsequente análise.

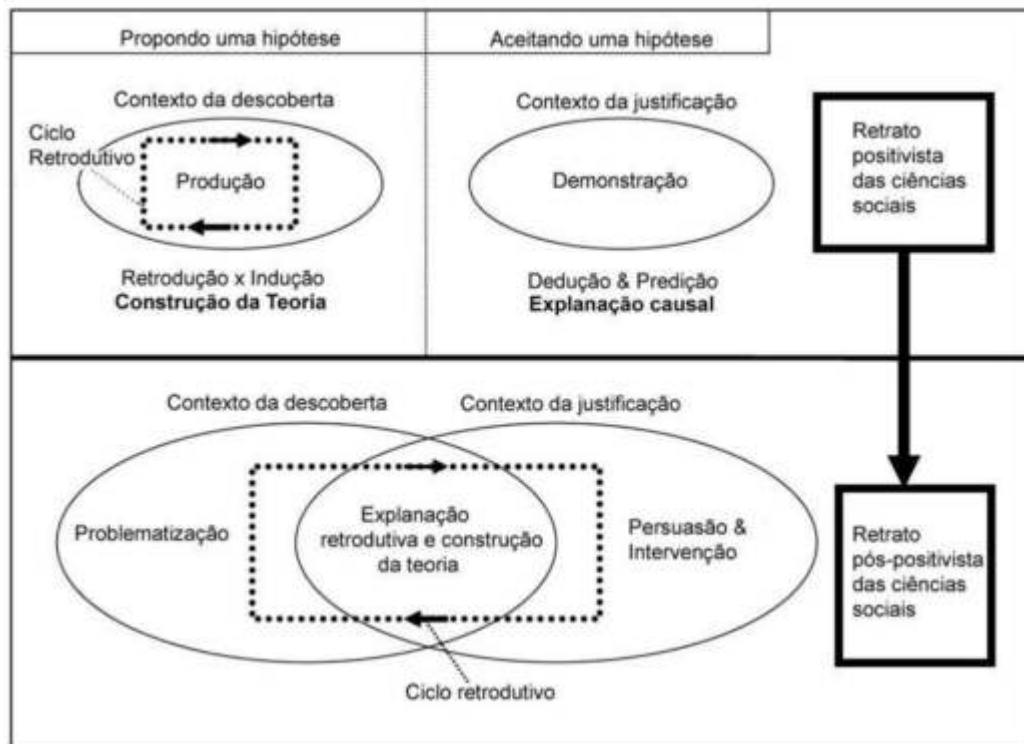
A crítica dessa abordagem pode ser considerada em termos de duas dimensões, ou seja, como uma dimensão ética e uma dimensão normativa (HOWARTH et al., 2016). A crítica normativa está relacionada à condição do pesquisador de analisar e caracterizar as relações sociais como formas de relações de dominação. A crítica ética nos permite analisar as formas em que os sujeitos se identificam e são interpelados pelos discursos.

A retrodução foi desenvolvida inicialmente por Aristóteles e traduzida para o termo abdução por Charles Sanders Peirce. Também foi adotada por Norwood Hanson e Roy Bhaskar na filosofia da ciência. Ela se diferencia da abordagem indutiva, no sentido em que não espera que determinada hipótese surja dos processos de repetições de um fenômeno. Também se diferencia de uma abordagem dedutiva à medida que desconsidera a possibilidade de se fazer determinado fenômeno emergir de uma criação incontável de hipóteses. Na verdade, em uma abordagem retrodutiva, a hipótese não é inferida até que seu conteúdo esteja presente na explanação do fenômeno irregular identificado ou construído (HOWARTH, 2000; GLYNOS; HOWARTH, 2007; GLYNOS et al., 2009).

O processo de desenvolvimento de pesquisas na abordagem retrodutiva de explanação crítica pode ser visualizada na Figura 28 a seguir em que é esquematizado o status e o escopo da retrodução na passagem do retrato da ciência social positivista para a pós-positivista. Por meio deste processo torna-se possível distinguir entre três momentos dialéticos na prática das ciências sociais. Sendo esses, o momento da problematização; o momento da explanação

reprodutiva e construção da teoria; e, o momento da persuasão e intervenção. Dessa forma, um retrato anti-positivista da prática nas ciências sociais emerge da rejeição de uma fronteira fixa entre o contexto da descoberta e da justificação produzindo transformações em seus sentidos e importância.

Figura 28 - Dois retratos das ciências sociais



Fonte: Glynos e Howarth (2007, p. 33).

Segundo Glynos e Howarth (2007), esta nova abordagem designa uma metodológica que desconsidera as relações entre causa e efeito, não gerando formas de predição, tais como as leis. Considera-se que nas ciências sociais não existe uma clara distinção entre o postular e o testar de uma hipótese. Isto ocorre porque o contexto empírico específico de uma hipótese inicial e as auto-interpretações dos sujeitos políticos envolvidos influenciam tanto os pressupostos básicos quanto a forma de raciocinar nas quais a aceitação ou não da hipótese estará condicionada.

No caso da TDP, isso pode representar uma fissura hegemônica no discurso ou na formação discursiva dominante, onde essa não mais conseguiria oferecer explicações coerentes sobre determinados fenômenos. Os estudos teóricos e empíricos não devem ser tratados como estáticos, mas sim como fluidos e elásticos. Esses estudos estão sujeitos a constantes mudanças, por exemplo, contextuais e históricas. Eventos críticos podem, por vezes, interferir nas

formações discursivas. No tipo de abordagem que aqui desenvolve-se não existem leis ou métodos universais, existem apenas contextos que tornam impossível as negociações desconstrucionistas ou lutas políticas produzirem tais regras gerais. Contudo, devem-se realizar ajustes para cada caso e momento específico sem levar, entretanto, a um relativismo ou empirismo.

O conceito de hegemonia desenvolvido por Feenberg (2010) e Laclau e Mouffe (2015) se apresenta como de grande utilidade analítica para atender as diversas questões, por exemplo: porque e como formas particulares de políticas tornam-se base comum da sociedade? Ao nos basearmos no princípio da hegemonia podemos considerar que esse horizonte de verdade, como a formação de um discurso hegemônico (e.g. automobilidade, ciclomobilidade), resulta das disputas contingentes entre diversas demandas ou reivindicações por verdade(s). Podemos assumir, dessa forma, que um horizonte de verdade não se apresenta como um espaço neutro, mas como um espaço marcado por relações de poder, ou seja, um espaço político.

Aplicabilidade e operacionalização da Teoria do Discurso Pós-estruturalista

Pesquisas baseadas na ontologia anti-positivista não podem considerar como método de explanação nem a dedução nem a indução. Afinal, ela não tem como objetivo testar certa hipótese, provando ou se aproximando de relações de causa e efeito. Segundo Peirce (1934), a retrodução consiste no estudo de fatos e no desenvolvimento de uma teoria capaz de explicá-lo. Resumidamente, se inicia a retrodução com a observação de um fenômeno (F) anormal, intrigante ou surpreendente; este fenômeno pode, então, ser explicado como algo natural se uma hipótese (H) for verdadeira, e sendo assim, existem boas razões para pensar que H é verdade (GLYNOS; HOWARTH, 2007). Em outras palavras, a conclusão da análise será a(s) hipótese(s). Entretanto, a hipótese será inferida apenas quando seu conteúdo estiver presente na explanação do fenômeno em questão.

As observações iniciais possibilitam o emergir de diversos aspectos e questões relacionadas à F. A TDP com seu foco, por exemplo, nas práticas hegemônicas é incluída para promover os conceitos teóricos necessários para explicar F, por fim, para inferir a(s) hipótese(s). Os pressupostos ou conceitos básicos da teoria, constituem a forma de raciocínio utilizada para chegar a uma conclusão, onde essa forma se torna ao mesmo tempo base para a aceitação de tal conclusão.

Pelo fato da TDP estar interessada, principalmente, com questões ontológicas e menos com aspectos ligados a métodos de análises empíricas (JORGENSEN; PHILLIPS, 2002), a problematização funciona como um quadro analítico, segundo Glynos e Howarth (2007). Contudo, isso não implica que essa abordagem discursiva visa um anarquismo metodológico, pois, seus conceitos básicos permanecerão moldados para se adequarem à problemas específicos a serem considerados (HOWARTH, 2000). A problematização serve aqui como uma forma de estratégia analítica que implica, por exemplo, no seguinte questionamento: como determinado fenômeno ou objeto tem sido representado e articulado em um campo discursivo específico?

O ponto analítico inicial será identificar as concepções ou problematizações do fenômeno da ciclomobilidade relacionadas a cada posição de sujeito. O foco está na interação dos processos de identificação e representação em campos discursivos e em como estas interações resultam numa limitação das contestações políticas e significações do que vem a ser a ciclomobilidade.

Torring (2005) argumenta que a TDP não deve se limitar ao estudo de tópicos como gênero, etnias e movimentos sociais, mas também, articular com tópicos mais tradicionais e centrais. O objetivo não está apenas em desenvolver novas descrições do mundo social, mas tentar construir novas interpretações tanto ao tornar visíveis fenômenos antes não identificados por abordagens teóricas, quanto problematizando descrições existentes de modo a articular interpretações alternativas (HOWARTH, 2005).

A articulação entre a TDP e a TCT oferece ferramentas para uma crítica às formas realistas, positivistas e tecnocráticas de se analisar os problemas sociais, assim como, sistemas tecnológicos específicos (e.g. automobilidade e ciclomobilidade) onde a definição de seus problemas é dada como certa e sua subsequente análise procura delinear porquê e quais ações são necessárias para solucioná-los. Contudo, à medida que os discursos são pensados como sistemas relacionais de significado e prática que constituem a identidade e posições de sujeitos e objetos, deve-se dar atenção em como o processo de estruturação de elementos, valores e princípios da vida social são criados, mantidos, interrompidos e transformados (HOWARTH; STAVRAKAKIS, 2000).

Casos ilustrativos, como da cidade do Recife, nos fornecem um meio para explicar fenômenos criticamente problematizados juntamente com uma quantidade ampla de informações referentes ao contexto de cada caso. Como afirmam Jorgensen e Phillips (2002),

o caso torna-se significativo quando relacionado com as práticas de problematização, explanação retrodutiva, crítica e persuasão, no qual as três últimas fornecem uma completude do contexto e das condições para a construção, condução e contribuição do conhecimento. Neste sentido, os casos devem ser considerados sempre inseridos em um amplo corpo teórico-contextual também relacionado a uma gama de conceitos.

A Teoria do Discurso Pós-estruturalista e a Teoria Crítica da Tecnologia emergiram em um contexto de interdisciplinaridade e tradição interpretativa anti-positivista, mas possuem raízes históricas nas análises da ideologia, retórica e linguagem filosófica. Esta abordagem embasa-se em certas premissas ontológicas e epistemológicas, em modelos teóricos, assim como, em técnicas metodológicas para a análise concreta. No entanto, para a realização desta última, a TDP e TCT devem ser articuladas com algum mecanismo de acesso a dados empíricos. Um dos mais comuns é o de Análise do Discurso (AD), principalmente, de vertente francesa.

A TDP e TCT concebem as suposições ontológicas e epistemológicas enquanto a AD, de base foucaultiana, consiste em um conjunto de técnicas que possibilitam analisar as estruturas discursivas. Enquanto a abordagem teórica aqui utilizada é anti-essencialista e se opõe as explicações causais dos fenômenos sociais que buscam vincular eventos empíricos a leis universais (HOWARTH, 2000), o *modus operandi* da AD rejeita a aplicação mecânica de regras e técnicas neutras a fenômenos empíricos (HOWARTH, 2005).

Da construção do corpus à análise do discurso

Para o desenvolvimento deste estudo por meio da análise do discurso, tornou-se de extrema importância responder à dois questionamentos: o primeiro referente à qual seria o corpus de pesquisa; e, o segundo, referindo-se a quais discursos ou quais materiais empíricos precisariam ser selecionados para a realização da análise. Um corpus pode ser composto de sons, imagens ou qualquer outro material de função simbólica (SARDINHA, 2000; BAUER; AARTS, 2002). Vale ressaltar que na definição de Barthes (1967) o corpus é uma construção do pesquisador, assim, a decisão quanto a sua extensão, os materiais que irão compô-lo, entre outras é do pesquisador. Contudo, reconhecendo que as teorias utilizadas nesta pesquisa, ou seja, a TDP e TCT, também influenciam na forma ou nos critérios de seleção das fontes discursivas. Portanto, o corpus foi planejado e concretizado seguindo critérios de seleção tanto do pesquisador quanto da abordagem teórico epistemológica adotada.

A definição de corpus que incorpora as principais características mencionadas acima é a de Sanchez (1995, p.8-9):

“Um conjunto de dados linguísticos (pertencentes ao uso oral ou escrito da língua, ou a ambos), sistematizados segundo determinados critérios, suficientemente extensos em amplitude e profundidade, de maneira que sejam representativos da totalidade do uso linguístico ou de algum de seus âmbitos, dispostos de tal modo que possam ser processados por computador, com a finalidade de propiciar resultados vários e úteis para a descrição e análise”.

Para Sardinha (2000), esta definição é mais completa, porque incorpora vários pontos importantes, tais como: (a) origem: os dados devem ser autênticos; (b) propósito: o corpus deve ter a finalidade de ser um objeto de estudo linguístico; (c) composição: o conteúdo deve ser criteriosamente escolhido; (d) formatação: os dados devem ser legíveis por computador; (e) representatividade: o corpus deve ser representativo de uma língua ou variedade; (f) extensão: o corpus deve ser vasto para ser representativo.

A partir dessas considerações tornou-se necessária a construção de um corpus que fornecesse elementos apropriados para a análise e alcance dos objetivos do estudo. Afinal, a construção do corpus de pesquisa é entendida como critério de confiabilidade e validade das pesquisas sociais (MINAYO, 2001). Seguindo os critérios referentes à origem, propósito, composição dos dados, foi realizado inicialmente um levantamento das fontes discursivas relacionadas ao fenômeno da ciclomobilidade na cidade do Recife. Contudo, após três anos de estudos exploratórios e coleta de dados, dois aspectos se apresentaram. Primeiro, o campo discursivo da ciclomobilidade ou a rede de sujeitos políticos inseridos no mesmo está interconectado com diferentes pontos de outras redes nos níveis estadual, regional, nacional e global (Figura 29). A interação com sujeitos de outros lugares tem influência direta na construção e reprodução de enunciados e discursos. Segundo, como se trata de um fenômeno político e se reconhece a impossibilidade de sua completude, novas fontes discursivas emergem constantemente como resultado das lutas hegemônicas sendo agregado ao corpus da pesquisa. Neste último caso, demanda do pesquisador o estabelecimento de um limite temporal para a coleta dos dados de sua pesquisa. De modo a possibilitar a análise dos dados de forma adequada, explorando ao máximo sua qualidade e conteúdo, estes foram coletados até dezembro de 2016.

É a partir dessas considerações que o corpus desta pesquisa passou a ser entendido como arquivo, na concepção foucaultiana. Ou seja, o *a priori* histórico que sustenta as possibilidades de sentidos. O arquivo não rege a história de forma imanente e contínua, mas abre possibilidade

de rupturas e deslocamentos (FOUCAULT, 2008). Para construção do arquivo desta pesquisa, partiu-se do lançamento do Plano Diretor Ciclovitário da RMR em fevereiro de 2014, tratando este como enunciado reitor e ponto de partida para a arqueologia do discurso da ciclomobilidade na cidade. Afinal, é a partir deste acontecimento que a ciclomobilidade surge como política pública e objeto político no contexto particular. Ao longo da leitura do arquivo, entretanto, percebeu-se a necessidade de ampliá-lo à medida que enunciados apontavam para acontecimentos antes de 2014. Neste caso, regredimos a coleta inicialmente para 2012, onde identificou-se outros dois enunciados reitores: a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e a Política Estadual de Mobilidade por Bicicleta (Pedala PE). Por último, ampliando o arquivo até a Lei 15.329 de 1990 que instituiu o Recife Polo Ciclístico.

Figura 29 - Fontes Discursivas



Fonte: o autor.

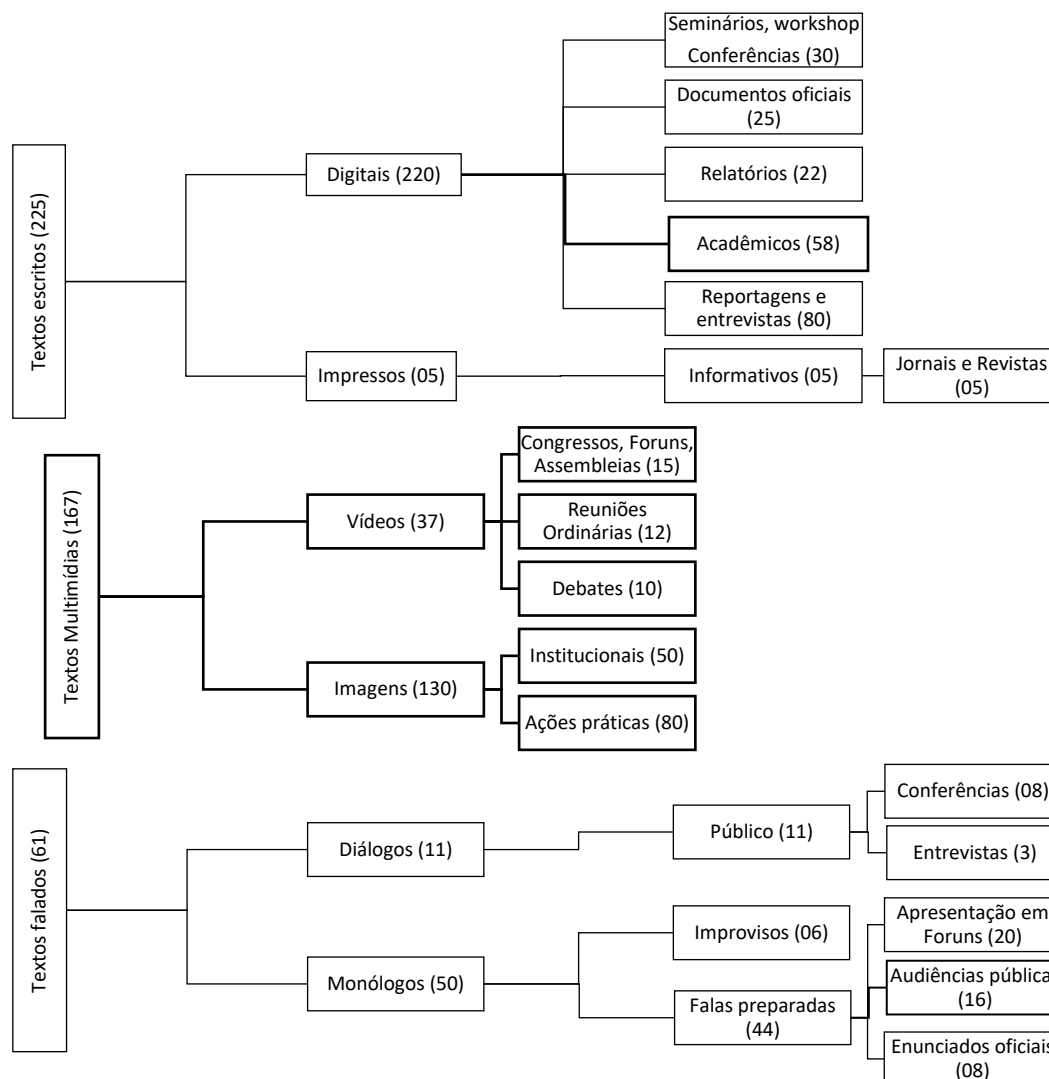
Nos últimos três anos foram desenvolvidos diversos estudos exploratórios vinculados ao projeto de pesquisa³⁸ do Prof^o. Sérgio Carvalho Benício de Mello com o intuito de visitar diferentes contextos urbanos e projetos de mobilidade urbana tanto do Norte como do Sul global. Participando de estudos exploratórios tornou-se possível desenvolver a problemática maior onde se insere este estudo (apresentada no prólogo), assim como, localizar discursos, sujeitos e objetos relevantes no debate sobre a ciclomobilidade. Entre os diferentes sujeitos aqui levantados, alguns se encontram numa fase mais madura (estratégica) inclusive formalmente constituídos (e.g. Transporte Ativo, Ameciclo), enquanto outros ainda estão emergindo (e.g. As Pedaleiras, BiciQueer). A organização desses sujeitos marginalizados se mostra um aspecto extremamente interessante. São fóruns, encontros, reuniões, congressos, oficinas dentre outros eventos onde engajamentos são produzidos em torno de um objetivo (e.g. Direito à Cidade). Diferentes grupos simpáticos com tal objeto podem constituir coalisões, alianças, movimentos ou assembleias. Nesses eventos (e.g. Fórum Nordestino da Bicicleta, Workshop Transporte Ativo, Fórum Mundial da Bicicleta, Velo-City), contatos são feitos, conhecimentos são (re)produzidos, experiências são trocadas e lutas são articuladas. As interações a partir desses encontros podem apontar para a formação de redes que resultam em fugas dos discursos hegemônicos. Como aponta Urry (2003), fugas (*scapes*) são redes de máquinas, tecnologias, organizações, textos e atores que constituem vários nós interconectados através dos quais fluxos podem ser retransmitidos. Tais fugas reconfiguram as dimensões de tempo e espaço podendo desestabilizar estruturas de poder. Quando determinada fuga é estabilizada, então, indivíduos e, especialmente, instituições dentro de cada sociedade, irão tentar se conectar com eles se constituindo enquanto nós nesta rede.

Tendo identificado as fontes discursivas a serem consideradas na análise, o arquivo desta pesquisa foi delimitado tanto por seus documentos oficiais (e.g. acordos, licitações, projetos, leis e concessões), como também, por suas enunciações nas diversas arenas políticas (e.g. audiências, assembleias e declarações oficiais em eventos públicos e particulares). Para melhor visualização do arquivo da pesquisa, a Figura 30 foi adaptada de Bauer e Gaskell (2002), de modo a apresentar suas categorias textuais. Diante da amplitude e diversidade de materiais coletados (i.e. textos, imagens, áudios e vídeos), assim como, para manter a cientificidade na

³⁸ Projeto APQ-1048-12 intitulado “Pernambuco em Movimento! Mobilidade como um campo de disputas” e financiado pela Fundação de Amparo à Ciência e Tecnologia do Estado de Pernambuco (Facepe)

análise, todos os dados foram inseridos no software nVivo com o objetivo de ordená-los e categorizá-los para análise arqueológica³⁹.

Figura 30 - *Corpus* da pesquisa com categorias textuais



Fonte: Adaptado de Bauer e Gaskell (2002).

Como fonte de dados primários para a simetria e equilíbrio do arquivo foi realizada entrevista com alguns dos sujeitos envolvidos nos debates e na construção discursiva da ciclomobilidade (e.g. Bike Anjo). Hansen e Sorensen (2005) afirmam que a realização de entrevistas apresenta imagens discursivas do mundo que são menos formalizadas e sancionadas do que os documentos. Para eles, são as questões de pesquisa que direcionarão para entrevistas estruturadas com categorias de respostas pré-definidas ou mesmo para entrevistas não estruturadas próximas a uma forma de conversação. Quando se busca iluminar ou desvelar o

³⁹ Os mapas gerados a partir da análise arqueológica do arquivo da pesquisa podem ser visualizados no Capítulo 1 – Ciclomobilidade enquanto problema.

significado e entendimento de uma questão por meio da perspectiva do respondente, os métodos semi ou não estruturados se mostram mais úteis para aplicação (Kvale, 1996; Churton, 2000). As entrevistas possibilitaram o preenchimento de lacunas e enriquecimento do arquivo da pesquisa.

Entrevistar indivíduos que são considerados influentes e detentores de conhecimento das questões consideradas apresentam algumas vantagens, porém, não buscamos a opinião particular de cada entrevistado. Por meio das entrevistas torna-se possível identificar e explorar enunciados e regras de formação de cada domínio de saber e posição de sujeito, assim como, permite revelar sua história e contexto. Além disso, baseando-se em conceitos como as cadeias de equivalência e diferença torna-se possível a identificação das diversas coalisões discursivas.

Como a coleta de dados foi realizada de forma móvel, acompanhando as práticas e ações políticas (e.g. bicicletadas, intervenções, reuniões, assembleias, debates, fóruns) dos diferentes sujeitos envolvidos no fenômeno da ciclomobilidade, as mesmas foram registradas por meio de vídeos, fotos e áudios. Esses arquivos multimídias também passaram a compor o arquivo, pois o software nVivo possibilita análise a partir de diferentes mídias. A consideração desses materiais tornou-se importante devido a propriedade ou condição móvel das diferentes fontes discursivas.

Após a construção do arquivo, se iniciou uma análise propriamente dita dos dados selecionados. Foi, então, nessa fase que ocorreu a sua desconstrução. Foram separados os textos, desmontando e desintegrando-os, selecionando o que era importante para a análise. Neste processo de desconstrução dos textos, foram surgindo as unidades de análise. Nessa fase, torna-se importante saber quais são as unidades, quais os documentos que as compõem e a origem dessas. É interessante codificar essas unidades para facilitar a construção da análise do discurso. No caso da análise arqueológica são codificadas como função, domínio, enunciado, objeto e formação discursiva. Com a desconstrução dos textos, percebe-se os sentidos em seus limites e nuances, contudo, não é possível que apenas uma pesquisa consiga extrair todo o conteúdo que estes possuem. Isso, porém, não deve ser considerado um ponto negativo, já que o limite absoluto nunca será atingido (MORAES, 2003).

Analizando os discursos

Os estruturalistas se propuseram a analisar e estudar o texto como uma estrutura isolada de qualquer aspecto externo, buscando analisar essa estrutura em si mesma, ou seja, apenas

internamente sem nenhuma influência exterior. Uma nova perspectiva em relação a essa visão começou a aparecer durante os anos 1950, com o surgimento de diversos trabalhos que apresentavam uma possibilidade de ir além da análise interna da estrutura dos textos, para algo mais próximo do que se entende hoje como análise do discurso.

Desse movimento, duas vertentes de pensamento sobre a teoria do discurso ganham destaque. Uma americana, por exemplo, com o estruturalista Zellig Harris e seu trabalho intitulado *Discourse Analysis* de 1952, que percebe a teoria como uma extensão da Linguística e permanece na análise interna da estrutura. E outra, europeia, que se propõe analisar também elementos externos à estrutura do discurso, os quais representam condições de produção do mesmo (BRANDÃO, 1997; ORLANDI, 2005). Na vertente francesa de análise do discurso e, principalmente com Michel Pêcheux, estudioso de destaque nesse assunto, dois conceitos se fazem de vital importância no entendimento da análise. Primeiro, a ideologia ou formação ideológica, embasada no trabalho de Louis Althusser. Segundo, a ideia de formação discursiva desenvolvida por Michel Foucault. Esta última mais explorada ao longo deste estudo.

Bakhtin (1979), que inspirou parte de seu trabalho em Saussure, defende que além da matéria linguística, o contexto em que o enunciado se apresenta é considerado como uma parte denominada não verbal do enunciado, e este contexto deve ser considerado como fator que contribui para a compreensão de determinado processo de comunicação, juntamente com o indivíduo que realiza a enunciação. Nesse sentido, a linguagem e seu estudo devem integrar tanto seus elementos internos como também aspectos relacionados ao social, ou seja, aspectos externos (e.g. ideológicos) que influenciam na construção e interpretação da linguagem e de suas significações (BRANDÃO, 1997).

Para efeitos da análise, considera-se que os discursos se apresentam como resultado das articulações entre os processos ideológicos e dos fenômenos linguísticos. Eles podem ser entendidos enquanto produção social e política, campo de articulação de sujeitos coletivos e campo de intersubjetividade. Na perspectiva pós-estruturalista aqui empreendida, os sistemas de significado são múltiplos e contingenciais, e dessa forma a linguagem é vista como algo politizado. Sendo assim, os significados não são naturais, mas sim resultado dos aspectos persuasivos e articulatórios da linguagem, havendo uma ligação inevitável entre aquele que diz (posição de sujeito) e aquilo que é dito (enunciado).

As diferentes abordagens de teoria e análise do discurso podem ser diferenciadas por meio de três dimensões básicas: a ontologia, o foco e o objetivo ou propósito da abordagem. A

TDP devota grande atenção para reflexões ontológicas, por exemplo, sobre a natureza discursiva da subjetividade, das interações ou mesmo das relações sociais. A dimensão referente ao foco da abordagem está vinculada ao objeto de análise em si, ao qual a abordagem visa compreender. No caso deste estudo, o foco sobre o fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade. Podemos afirmar, nesse sentido, que a teoria política do discurso busca analisar e compreender questões e fenômenos amplos, diferente da análise crítica do discurso, que têm foco nos pequenos detalhes de textos e interações. Por último, a dimensão do objetivo ou propósito da abordagem, como o nome já diz, se refere a qual a principal motivação que se apresenta em cada abordagem, ou seja, se ela é mais crítica ou explanatória. No caso da TDP, percebemos uma preocupação com ambos (GLYNOS et al., 2009).

A etapa de análise do discurso nesta pesquisa teve como objetivo analisar uma gama de materiais e informações empíricas articulando com um conjunto de dados linguísticos e não-linguísticos como declarações, relatórios, entrevistas, imagens e mesmo organizações e instituições enquanto formas discursivas. Os conceitos chave da TDP e TCT (Parte II), assim como, as lógicas sociais, políticas e fantasmáticas foram extremamente úteis como categorias analíticas na realização dos ciclos retrodutivos (Parte III). Os pontos nodais, por exemplo, representam significantes chaves na teoria do discurso. Ao serem identificados no material empírico e ao analisar como esses significantes se combinam com outros signos através dos canais de equivalência, gerando novas formas de significados, pode-se entender como os discursos, identidades e o próprio campo social são organizados e construídos discursivamente.

Por meio desses conceitos é possível identificar e compreender como através dos discursos as identidades, o conhecimento e a realidade são criados, gerando ações e práticas sociais. A análise do discurso com base teórica na TDP e TCT é além de tudo uma análise social e política. A teoria e o método são interligados na análise do discurso, não podendo o método ser utilizado sem as considerações teóricas. Mesmo pelo fato da análise do discurso poder ser aplicada a diversos campos de estudo e pesquisa, não pode ser integrada a todo tipo de teoria (JORGENSEN; PHILLIPS, 2002). A abordagem aqui apresentada deve ser entendida como um corpo teórico-metodológico, não podendo ser encarada como apenas um procedimento metodológico estruturado e que deve ser seguido à risca. Faz-se necessário, dessa forma, apresentar aspectos importantes dessa abordagem que devem ser considerados. Porém, deixando claro que cabe a criatividade de cada pesquisador se apropriar dessa ferramenta de forma a melhor analisar e compreender o fenômeno a que se propõe pesquisar.

O conceito de discurso ou estrutura discursiva, para Laclau e Mouffe (2015), é similar ao que Wittgenstein chama jogo de linguagem, onde os discursos são uma configuração relacional dos elementos que compreendem os sujeitos, as palavras e as ações, organizados em determinado contexto. Nesse caso cada elemento adquire sentido apenas em relação aos outros. No intuito de estudar esses discursos de forma a descrever, criticar, explicar e avaliar os mesmos, a teoria política do discurso faz uso de uma abordagem de algo como um problema dirigido para a análise política, o qual envolve a construção de um problema particular em determinado contexto histórico (GLYNOS et al., 2009). Ou seja, via problematização.

Por fim, a análise do discurso procura demonstrar como e porque discursos específicos prevaleceram e prevalecem em relação a outros. Tal análise possibilita extrapolar a simples identificação de quais ideias são importantes na transformação de regimes (e.g. de cidadania), para analisar o porquê dessas ideias específicas e não outras serem consideradas como significativas. Sendo assim, este método dá prioridade à análise dos processos articulatórios e lutas hegemônicas, examinando não apenas os discursos em circulação, mas sim, aqueles excluídos por espaços de dispersão (FOUCAULT, 1998). Isto porque o processo articulatório permite combinar, substituir e excluir. Neste processo, aquilo marginalizado ou esquecido torna-se tão importante quanto o que prevaleceu.