



Da Distopia as Utopias Urbanas: ensaio sobre a crise da mobilidade no Sul Global

Autores:

Cédrick Cunha Gomes da Silva - IFRN - cedrick.cunha@ifrn.edu.br

Sérgio Carvalho Benício de Mello - UFPE - sergio.benicio@gmail.com

Resumo:

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 global, tais movimentos ganharam contornos específicos e problemáticos. É a partir deste cenário que este ensaio 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 principal neste é de que a modernização de espaços urbanos do Sul global, imposta pela colonialidade de saberes desenvolvimentistas e progressistas, instituiu o regime da automobilidade enquanto um de seus principais pilares, produzindo condições urbanas distópicas de imobilidade que marginalizam condições de possibilidade para o que podemos denominar modernidades alternativas (e.g. as sociedades pós-carro sustentáveis).

DA DISTOPIA AS UTOPIAS URBANAS

Ensaio sobre a crise da mobilidade no Sul Global

PROBLEMATIZANDO A MOBILIDADE MODERNA

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 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.

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)).

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

CICLOMOBILIDADE E AS METROPOLES DO SUL

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 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. Bijker (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 uma perspectiva interessante sobre como ciclistas e suas bicicletas foram um dos primeiros a demandar melhores vias para pedalar, contribuindo conseqüentemente 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.

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.

No país, 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 inquietações, partindo-se do entendimento da ciclomobilidade enquanto fenômeno político e tecnológico que envolve tensões quanto aos sentidos e significados dos

³ WHO (2014). Public Health and Environment (PHE): ambient air pollution. Disponível em: http://gamapservar.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.

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

espaços urbanos e seus usos, que se questiona: como o fenômeno tecnopolítico da ciclomobilidade é possível nas condições urbanas do Sul global?

AUTOMOBILIDADE E A SOCIEDADE PÓS-CARRO

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, argumenta-se aqui 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, 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 (GROSFUGUEL, 2008), desafiando as condições urbanas distópicas da contemporaneidade.

Entende-se que a ciclomobilidade *per se* não consegue subverter a realidade urbana hegemônica 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 ressignificados a partir de princípios pós-modernos podem potencializar o surgimento de alternativas ao regime moderno da automobidade, 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 (Figura 1). 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.

Figura 1 - Sistema pós-carro



Fonte: adaptado de Urry J., What happens after the car⁹.

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

⁹ Disponível em: <http://www.policy-network.net/uploads/media/158/3392.pdf>. Acesso em: 10 de jan. 2015.

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.

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).

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 ensaio. 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 e do sistema pós-carro sustentável 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 Feenberg (1995) denomina como modernidade alternativa.

SUL GLOBAL E OS DESAFIOS PARA UMA 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 ensaio, 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.

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 hegemônico. A ação política permite, então, retirar de situações e contextos distópicos os recursos para intervir e modificar os termos da realidade ou condição urbana. Neste sentido, diante dos desafios impostos pela condição urbana distópica das metrópoles do Sul global, não há nada mais moderno do que a ciclomobilidade.

REFERÊNCIAS

- 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.
- AUGÉ, M. Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Tradução Maria Lúcia Pereira. Campinas SP: Papirus, 1994.
- _____. Por uma antropologia da mobilidade. Tradução Bruno César Cavalcanti, Rachel Rocha de Almeida Barros. Maceió: EDUFAL, UNESP, 2010.
- 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.
- BELOTTO, J. C. *Ciclovida: pedalando na cidade*. Curitiba: Proec/UFPR, 2013.
- 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.
- 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.
- COX, P. *Moving People*. Cape Town: UCT Press, 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.
- DENNIS, K.; URRY, J. *After the Car*. Cambridge: Polity, 2009.
- 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.

- 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.
- FREUDENDAL-PEDERSEN, M. *Mobility in Daily Life: between freedom and unfreedom*. Farnham: Ashgate, 2009.
- GEHL, J. *Cidades para Pessoas*. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GEORGE, S. *Heidegger and Development in the Global South*. New Delhi: Springer, 2015.
- GRAHAM, S.; MARVIN, S. *Splintering Urbanism: Network Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*. London, UK: Routledge, 2001.
- 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.
- HALON, J.; SMART, T. *Do Bicycles Equal Development in Mozambique?* Rochester: James Currey, 2008.
- HASSAN, I. The Question of Postmodernism. *Performing Arts Journal*, Vol. 6, No, 1, pp. 30-37, 1981.
- HIRT, S. A. Toward Postmodern Urbanism? Evolution of planning in Cleveland, Ohio. *Journal of Planning Education and Research*, 25: 27-42, 2005.
- 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.
- KOONINGS, K.; KRUIJT, D. *Mega-Cities: the Politics of Urban Exclusion and Violence in the Global South*. London: Zed Books, 2009.
- 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.
- MILLER, D. *Car Cultures*. Oxford and New York: Berg, 2001.

- 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.
- 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.
- 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.
- ROSE, N. Powers of Freedom: Reframing Political Thought. Cambridge: Cambridge University Press, 1999.
- 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.
- SCHETINO, A. M. Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.
- SHOVE, E. Consuming Automobility. Discussion Paper for Project SceneSusTech, Employment Research Centre, Department of Sociology, Trinity College Dublin, 1998.
- SMETHURST, P. The Bicycle: towards a global history. Hampshire: Palgrave, 2015.
- URRY, J. Sociology beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century. London: Routledge, 2000.
- _____. Mobilities. Cambridge: Polity Press, 2007.
- _____. Governance, flows, and the end of the car system? Global Environmental Change, 18: 343-349, 2008.
- 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.