



A TEORIA POLÍTICA DO DISCURSO DE LACLAU E MOUFFE NA CONSTRUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA CONTEMPORÂNEA

Autoria

Antonio Fagner da Silva Bastos - fagnersbastos@gmail.com

Prog de Pós-Grad em Admin/Dep de Ciênc Administrativas/Cent de Ciênc Soc Aplic – PROPAD/DCA/CCSA/UFPE -
Universidade Federal de Pernambuco

Daniella Ramos da Silva - daniellaramossilva@hotmail.com

Prog de Pós-Grad em Admin/Dep de Ciênc Administrativas/Cent de Ciênc Soc Aplic – PROPAD/DCA/CCSA/UFPE -
Universidade Federal de Pernambuco

Sérgio Carvalho Benício de Mello - sergiobenicio@yahoo.com.br

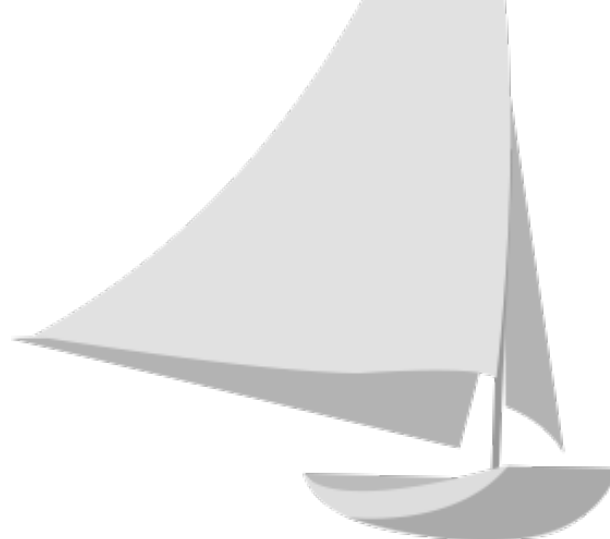
Prog de Pós-Grad em Admin / PROPAD / DCA / CCSA / UFPE

Sandro Valença - sandro.valenca@bol.com.br

outro/UFPE - Universidade Federal de Pernambuco

Resumo

A mobilidade urbana é pensada prioritariamente em função da automobilidade. Contudo, nas dimensões pública, privada e social, a hegemonia deste modal vem causando impactos negativos significantes à sociedade. No intuito de dirimir tais problemas, surgiu uma série de movimentos visando transformar o espaço urbano para que novas formas de mobilidade sejam possíveis. A Teoria Política do Discurso, de Laclau e Mouffe, pode fornecer conceitos-chave para compreender novas formas de pensar o urbano frente a um regime estabelecido. Por esta razão, foi realizado um ensaio teórico enfatizando as categorias “hegemonia”, “antagonismo” e “significante vazio” para melhor entendimento da mobilidade urbana. As reflexões teóricas levaram a crer que as novas ordens discursivas estão surgindo para desafiar significados homogeneizados no âmbito social urbano.





A TEORIA POLÍTICA DO DISCURSO DE LACLAU E MOUFFE NA CONSTRUÇÃO DA MOBILIDADE URBANA CONTEMPORÂNEA

RESUMO

A mobilidade urbana é pensada prioritariamente em função da automobilidade. Contudo, nas dimensões pública, privada e social, a hegemonia deste modal vem causando impactos negativos significantes à sociedade. No intuito de dirimir tais problemas, surgiu uma série de movimentos visando transformar o espaço urbano para que novas formas de mobilidade sejam possíveis. A Teoria Política do Discurso, de Laclau e Mouffe, pode fornecer conceitos-chave para compreender novas formas de pensar o urbano frente a um regime estabelecido. Por esta razão, foi realizado um ensaio teórico enfatizando as categorias “hegemonia”, “antagonismo” e “significante vazio” para melhor entendimento da mobilidade urbana. As reflexões teóricas levaram a crer que as novas ordens discursivas estão surgindo para desafiar significados homogeneizados no âmago social urbano.

Palavras-Chave: Mobilidade Urbana; Discurso; Hegemonia; Antagonismo.

1. INTRODUÇÃO

Uma cultura de privilégio ao uso de veículos motorizados individuais nos espaços urbanos está presente em praticamente todas as sociedades. A automobilidade, como alguns a chamam, é uma realidade já enraizada no âmago das sociedades (Sheller & Urry, 2000; Urry, 2008). Ela, já há algum tempo, tem se mostrado problemática. É possível apontar como impactos negativos de tal prática, as crises de mobilidade reduzida em áreas urbanas de grandes cidades, poluição sonora e do ar em grande escala — com efeitos sobre a saúde pública —, exclusão social, distanciamento do indivíduo do ambiente que habita, espraiamento urbano, entre outros (Sheller & Urry, 2000; Urry, 2008; Neumann, 2011; Barczak & Duarte, 2012).

Para amenizar tais gargalos, movimentos com diferentes agendas ganharam notoriedade nas cidades, visando transformar o espaço urbano para que novas formas de deslocamento sejam possíveis (Freudental-Pedersen, 2015; Furness, 2007; Jensen, 2013; Mcilvenny, 2014; Pesses, 2010). No entanto, o novo esbarra nas estruturas de automobilidade enraizadas nas cidades, ou seja, com um planejamento urbano privilegiando o automóvel, impera uma limitação à inovação no território na urbe. Aqui, entende-se território como conjunto dos espaços, concretos e abstratos, apropriados pelos atores que neles atuam (Raffestin, 1993). Assim, a possibilidade de transformações no espaço urbano passa pela reconfiguração — concreta e abstrata — daquele território. E é na lacuna desta reconfiguração que se justifica este trabalho: dar aspectos conceituais para que reconfigurações do urbano sejam possíveis.

A Teoria Política do Discurso de Laclau e Mouffe – originalmente publicada em 1985 – pode fornecer conceitos-chave para compreensão de como uma nova forma de se pensar o urbano é possível frente a um regime já estabelecido. Conceitos como hegemonia, antagonismo e significante vazio podem fornecer *insights* pertinentes para o exame da mobilidade urbana. Hegemonia, para os autores, ganha significado quando um sentido passa a exercer uma função de representação daquilo que é incomensurável. É a narrativa que mobiliza as identidades. Que agrega elementos que estavam dispersos em momentos discursivos. É o significante que ancora uma série de discursos que estavam soltos. Antagonismo, por sua vez, representa aquilo que desafia a hegemonia posta. São os discursos conflitantes que não podem coexistir. É o cerne da política, já que só existe política porque existem antagonismos. Por fim, significante vazio representa a ausência de uma finitude ao discurso. A ideia que certo regime jamais poderá chegar a uma forma final, e por isso, estará sempre em disputa por significados (Laclau & Mouffe, 2015).



Diante do exposto, tem-se por objetivo examinar — através de um ensaio teórico —, como a Teoria Política do Discurso pode contribuir ao entendimento da construção de novas configurações para a mobilidade urbana. Portanto, a ideia geral do presente texto é aproximar os estudos de Laclau e Mouffe ao campo de discussão da mobilidade em administração. E, para uma melhor compreensão do tema considerou-se as três esferas que afetam a cidade, a saber: a pública, a privada e a social.

2. TEORIA POLÍTICA DO DISCURSO

Embora a maior parte dos pesquisadores de organizações se concentre em estudos sobre processos organizacionais dentro dos limites formais delas, muitos apontam à necessidade de expandir a noção de organização, vendo-a também como um processo social básico (Dellagnelo, Böhm, Mendonça, 2014). Neste sentido, os estudos organizacionais podem problematizar o potencial de mudança associado às práticas de movimentos, acompanhando as transformações sociais que vêm ocorrendo (Cordeiro & Mello, 2010). Barcellos e Dellagnelo (2014) acreditam que a Teoria Política do Discurso (TPD), desenvolvida por Laclau e Mouffe, tem potencial para ser encarada como uma alternativa capaz de auxiliar na compreensão dos processos de resistência vivenciados por organizações contra-hegemônicas, as quais podem ilustrar práticas organizacionais alternativas. Ademais, na área organizacional, Böhm, Dellagnelo e Mendonça (2010) demonstram que o uso da TPD se focou na problematização e análise de resistências e outras formas de antagonismos, considerando os aspectos relacionais e contingentes das lutas e de suas conexões com diferentes espaços.

Assim sendo, a teoria do discurso pode proporcionar uma compreensão do social no qual ocorram disputas políticas, algo aparentemente crescente na contemporaneidade. Seu entendimento é gerado a partir da construção de ordens discursivas, trazendo o poder como questão central e constituinte. Os teóricos do discurso enfatizam a contingência histórica e a impossibilidade estrutural dos sistemas sociais, recusando-se a postular concepções essencialistas de agência social.

As noções centrais são poder e discurso, que se desdobram em outras categorias centrais à teoria, como, por exemplo, pontos nodais, antagonismo, articulação, hegemonia e significantes vazios. A partir de noções advindas do marxismo, da filosofia desconstrutivista de Derrida, da psicanálise, da linguística, do estruturalismo e do pós-estruturalismo, os autores construíram uma teoria contemporânea, pós-estruturalista, que contempla a contingência e o paradoxo como dimensões ontológicas do social (Mendonça, 2009).

O discurso é uma prática articulatória utilizada para interagir com o mundo (Laclau & Mouffe, 1985). Nesta teoria, não é tratado como um simples ato de fala. É entendido mais profundamente, com o social sendo construído mediante processos discursivos (Silva, Batista & Mello, 2014). Logo, é prática, uma vez que quaisquer ações empreendidas por sujeitos, identidades e grupos sociais, são ações significativas. Ele une palavras e ações, tem natureza material e não mental. Então, o social é interpretável e significativo. Mas, também, o discurso é precário — por impossibilidade de ser generalizado — e contingente — por depender do contexto para ser produzido (Mendonça, 2009). Seu entendimento depende da compreensão prévia da noção de prática articulatória. Os discursos competem pela construção e estabilização do significado, articulando tantos elementos, quanto possível, em torno de certos pontos privilegiados (Silva, Batista & Mello, 2014). Desta forma, o significado resultante será sempre uma fixação "política" — a hegemonia — que envolverá "vencedores" e "perdedores".

A hegemonia é estabelecida na tentativa da constituição de uma dada ordem. Um discurso hegemônico é, essencialmente, um aglutinador. Representa múltiplos elementos. Entretanto, a hegemonia também é precária e contingente, e, portanto, um lugar vazio, que



significa um ponto de disputas entre os múltiplos discursos dispersos no campo da discursividade. Para Laclau, em termos políticos, não existe um “fim da história”, ou seja, a vitória de um projeto político definitivo, porque os sentidos sociais podem sempre ser tomados por uma nova hegemonia (Mendonça, 2009).

As disputas acontecem devido aos discursos antagônicos, que também são centrais à teoria do discurso. Para Laclau & Mouffe (1985), eles demonstram a fragilidade inerente à organização social — algo parcial e precário. Por conseguinte, todo antagonismo expõe os limites do discurso do movimento através da presença de outras possibilidades. Em outro sentido, quando um discurso universaliza tanto seus conteúdos a ponto de se tornar impossível o significar com exatidão, tem-se um significante vazio — os discursos são tão dispersos que não conseguem uma unificação para constituir uma hegemonia.

Estendendo a lógica da TPD para a mobilidade urbana, determina-se que os automóveis, sua produção, consumo, significado e consequências, têm incomodado e intrigado teóricos, governos, empresas, sindicatos, manifestantes e ativistas, desde seu início, no final do século XIX, até os dias atuais. Como uma figura da paisagem contemporânea, o automóvel evoca as preocupações e as temáticas da modernidade, sejam elas a linha de produção automatizada, ou o desejo por velocidade e movimento, que é seu contraponto. Os automóveis se tornaram, assim, um tópico sobre o qual há grande interesse nas ciências sociais. E, em decorrência, a automobilidade é uma formação discursiva, incorporando ideais de velocidade, liberdade, privacidade, movimento, progresso e autonomia — motivos pelos quais ela é representada nos discursos populares e acadêmicos, e através dos quais seus principais artefatos, como estradas e carros, são legitimados (Böhm, Jones & Paterson, 2016). Dessa forma, os assuntos relacionados ao tema mobilidade e automobilidade, por exemplo, são passíveis de análise pela teoria.

Compreende-se, portanto, a Teoria Política do Discurso propícia à reflexão da mobilidade urbana, baseada na ideia da constituição de hegemonia da automobilidade, e, do aparecimento de discursos antagônicos a ela. Baseado nisso, é possível refletir sobre a possibilidade de mudanças discursivas que possam levar a uma mudança hegemônica, no que tange à mobilidade urbana. Para tal reflexão, foram utilizados os conceitos de “hegemonia”, “antagonismo” e “significante vazio”.

3. A HEGEMONIA URBANA DA AUTOMOBILIDADE

A expansão do tráfego de carros impulsionou a infraestrutura urbana à construção de novas estradas e vias (Sheller & Urry, 2000; Jacobs, 2011) e as transformações das cidades ocidentais desde o século XX, tornando as atividades cotidianas mais espacialmente distantes, e, por consequência, a população dependente de sistemas de transporte (Freeman, 2006). O crescente número de carros no mundo comprova o espriar ininterrupto deste modal (Cordeiro & Mello, 2018). No Brasil, estima-se que a frota de veículos leves em 2050 atinja cerca de 130 milhões de unidades, resultando em uma taxa de motorização de, aproximadamente, 1,6 habitantes/veículo em 2050, patamar equivalente aos observados em países como Espanha, Japão, França, Reino Unido, Áustria e Bélgica, na atualidade (Brasil/MME, 2014). Ao se pensar no tema, logo vem à mente, por exemplo, automóveis e infraestrutura básica que possibilite a movimentação. Através da TPD (2015) poderemos refletir sobre a hegemonia que permeia a mobilidade urbana e ter uma compreensão mais apurada acerca dos discursos que legitimam tal hegemonia.

A hegemonia é “uma teoria da decisão tomada em um terreno de decisões impossíveis” (Laclau & Mouffe, 1985, p. xi), pois a centralidade das relações hegemônicas na teoria política do discurso resulta da constante busca por uma completude. Mas, a completude não pode ser alcançada totalmente (Silva, Batista & Mello, 2014) porque ela só é possível em torno de certas particularidades que temporariamente assumem esse papel estruturado (Laclau



& Mouffe, 1985). Subentende-se, assim, que a hegemonia em torno da automobilidade é contingente. Exatamente, agora, ela é a completude.

Para uma melhor compreensão da hegemonia da automobilidade, ela foi examinada baseada nas dimensões pública, privada e social, porque é propício considerar as especificidades de cada dimensão. Quanto à dimensão *pública* é possível identificar o quão significativo é a automobilidade ao poder público e como são movidos investimentos para ele; quanto à dimensão *privada*, vale a reflexão acerca da lucratividade em torno dela; e, por fim, quanto à *social*, é possível identificar como a automobilidade influencia a vida das pessoas na contemporaneidade.

Relacionado à dimensão pública, Urry (2008) declara que as cidades foram planejadas e governadas para atender às demandas dos que possuem automóveis, incluindo a infraestrutura básica discutida e implantada por políticas, tais quais: estradas, redes de abastecimentos e investimentos em novas tecnologias. Há um favorecimento de políticas urbanas ligadas ao transporte individual por meio do automóvel (Béhar & Dourado, 2017). Soares *et al.* (2017) associa a priorização do uso de transportes individuais motorizados em detrimento do coletivo pela dificuldade enfrentada ao se usar coletivos, como a espera exacerbada e longas filas.

Relacionado à dimensão privada — subjacente à estrutura pública, planejada para atender a automobilidade —, está a indústria automobilística, a qual reforça a existência de um conjunto composto por automóveis, motoristas, estradas, redes de abastecimentos e novas tecnologias — um sistema (Urry, 2008). Hoje, é inegável que o número de automóveis cresce, significativamente (Rodrigues, 2016).

É inegável, outrossim, que o acesso aos carros se encontra cada vez mais fácil, hoje. O uso do automóvel está, na maioria das cidades, maciçamente subprecificado. Então, o carro que no início do século era uma opção apenas à elite, transformou-se numa possibilidade à grande parte da população, mesmo em países em desenvolvimento. Assim, com o desenvolvimento acelerados de indústrias de automóveis no mundo, e o acesso a esses meios individuais de transporte motorizado espalhando-se com rapidez — pelo aumento de opções de baixo custo e ampliação das alternativas de financiamento —, há um indício de um forte poder econômico ligado à automobilidade (Guimarães & Cruz, 2013).

Existe, entretanto, uma poderosa economia política constituída por interligações técnicas e sociais dos carros com outras indústrias, como as de peças e acessórios, combustíveis, construções e manutenções de estradas, habitações em subúrbios e planejamentos urbanos, subordinando outras formas de mobilidade, a exemplo do pedestrianismo, do transporte coletivo ou por bicicletas (Sheller & Urry, 2000).

Por sua vez, relacionado à dimensão social, o principal se trata da escolha do transporte individual motorizado, pois se entende que nas economias desenvolvidas ou em desenvolvimento ocorre o aumento da renda e do consumo dos indivíduos e, com isso, aumenta a possibilidade de aquisição desse tipo de transporte. A preferência pelo transporte individual se apresenta como uma característica cultural, ligada ao individualismo (Diógenes *et al.*, 2017). Há de se reconhecer que a automobilidade fornece aos proprietários de automóveis *status* e os associam a significados diversos, como velocidade, lar, família, segurança, desejo sexual, sucesso profissional, liberdade e masculinidade (Sheller & Urry, 2000).

Enquanto proporciona aos indivíduos domínios atraentes, como liberdade e flexibilidade, ele também os restringe a viver comprimidos em limites de espaço e tempo. Por essa razão, Urry (2008) reconhece o carro como a “gaiola de ferro” da modernidade. O automóvel remodela o modo como os indivíduos negociam as oportunidades e as restrições sobre sua vida. Trabalho, família, lazer e prazer, por exemplo, são pensados em função da automobilidade.



O brasileiro também — considerando-se suas limitações de renda (Oliveira, *et al.*, 2013) — dá preferência ao uso do transporte individual motorizado (Béhar & Dourado, 2017; Guimarães & Cruz, 2013). O fato está associado, entre demais coisas, ao modo de vida — que valoriza comodidade, velocidade e *status*, por exemplo. Reitera-se, então, que a cultura brasileira está fortemente associada à automobilidade, obedecendo à lógica mundial (Netto & Ramos, 2017).

Enfatiza-se, portanto, uma hegemonia nas dimensões pública, privada e social relacionadas à automobilidade. Entretanto, a abertura do campo discursivo tem potencial para gerar novas possibilidades de interpretações sobre determinado fenômeno, mesmo onde as práticas hegemônicas procuram estabilizar significados no intuito de gerar ordem soberana (Silva, Batista & Mello, 2014). Eis a relevância em se identificar os discursos antagônicos a tal hegemonia.

4. ANTAGONISMOS E IMPOSSIBILIDADES DA AUTOMOBILIDADE

Questionar o espaço da automobilidade é olhar para a mobilidade urbana a partir dos meios alternativos ao automóvel, bem como aos pontos que estão a torná-la uma impossibilidade. O conceito de antagonismo oriundo da Teoria Política do Discurso de Laclau e Mouffe (2015) é relevante para enfoques que visem dar outras vozes e/ou formas ao espaço urbano hegemonizado pela automobilidade.

Um regime só pode ser pensado politicamente a partir daqueles que ameaçam a sua existência. Não é, por certo, oposição real, nem contradição lógica. Não são encontro de positivities. O antagonismo é a presença do outro impedindo a sua existência. O regime inimigo é ao mesmo tempo a condição de existência e a condição de impossibilidade de um regime. Antagonismo é a categoria que insere a teoria do discurso na política. Ou seja, não existe discurso político sem antagonismo (Mendonça, 2003).

Tal categoria pode ser útil quando diferentes discursos — do Estado, das organizações privadas ou da sociedade — disputam a forma que a mobilidade deve tomar em determinado lugar. Culver (2016), por exemplo, explorando a categoria antagonismo, investigou o que uma iniciativa ferroviária de alta velocidade significava àqueles envolvidos no debate, em uma luta política baseada em olhares espaciais conflitantes entre progressistas com visão de um futuro economicamente, socialmente e ambientalmente sustentável e conservadores contra uma ameaça fiscal e cultural que a iniciativa poderia acarretar.

A visão do automóvel como melhor opção ao transporte diário se dá pela perpetuação da crença no mito oitocentista do progresso tecnológico ilimitado (Furness, 2013), por tornar-se uma prática baseada em histórias estruturais — ações e escolhas do dia-a-dia que dão um entendimento de verdade universal — sobre o carro ser mais móvel e proporcionar mais liberdade (Freudendal-Pedersen, 2015) e ser símbolo de *status* social (Neumann, 2011). Está enraizada em dimensões socioespaciais, comportamentais e culturais, além de normas de consumo, estilos de vida e redes espacialmente dispersas, e de uma gama de restrições materiais, estratégias políticas e forças econômicas (Manderscheid, 2014). Crenças que normalizam um regime de pensamento do motorista individual, em vez de na condição de um cidadão com necessidades sociais básicas, desejos e direitos democráticos (Furness, 2013).

O conceito de automobilidade é usado em um duplo sentido. Como referência à autorreflexividade no sentido de um eu (autonomia) e como conjunção com objetos ou máquinas (automóvel) que possuem a capacidade de movimento (Sheller & Urry, 2000). É a soma de conceitos como velocidade, liberdade, privacidade, movimento, progresso e autonomia. Assim, a automobilidade tem sua impossibilidade evidenciada pelos seus antagonismos quando tem esses conceitos desafiados. Notadamente, os antagonismos da automobilidade aparecem, nas esferas pública, privada e social, sob a forma de modais



alternativos para o deslocamento e através dos efeitos colaterais que a mesma produz ao espaço que atua.

Böhm *et al.* (2006) aborda os antagonismos sociais da automobilidade. São os efeitos colaterais do estímulo exacerbado ao automóvel, como poluição, morte e ferimentos, formações específicas da geopolítica, transformações da paisagem urbana e da paisagem mental moderna. Ele frisa que a automobilidade depende de uma série de contingências para seu sucesso contínuo, incluindo a capacidade de intervenção geopolítica, o domínio para garantir o acesso ao petróleo e a capacidade de planejadores e engenheiros de tráfego continuamente para tentar impor a mitigação do congestionamento crônico. Estes são antagonismos públicos, privados e sociais inerentes ao regime da automobilidade que ao autor servem para ilustrar sua impossibilidade.

Eles podem ser resumidos em quatro tipos de antagonismos. O primeiro está nos altos índices de congestionamentos. Característica substancialmente presente mundo a fora e que tornam contraditório o ideal de velocidade presente na automobilidade. O segundo aponta às preocupações com a sustentabilidade ecológica do regime contemporâneo de automobilidade, tendo em vista que o modelo de progresso atual se encontra associado à poluição do ar urbana, à chuva ácida, ao aquecimento global e à poluição da água causada pela construção e escoamento de estradas. O terceiro desafia outro pilar da automobilidade: a autonomia. Isto devido à dependência do petróleo, um recurso natural finito, que torna o regime da automobilidade frágil. O quarto, por sua vez, está nos efeitos à vida de seus usuários diretos e indiretos. O regime da automobilidade não pode ser desconectado dos acidentes em massa que produz quando o sistema falha. (Böhm *et al.*, 2006). Eis os gargalos que desafiam um ideal de desenvolvimento gerado às custas de vidas humanas.

Enquanto os argumentos sobre as vantagens do uso do carro são apresentados como inquestionáveis e absolutos, os fatos científicos sobre os efeitos negativos do uso são apresentados como relativos e negociáveis (Hagman, 2003). Tratam-se de formas alternativas de mobilidade que surgem para suprir a ineficiência do Estado quanto a demandas por deslocamento (Cordeiro & Mello, 2018; Soares *et al.*, 2017). Apesar de não haver solução única para os problemas apontados, de acordo com Furness (2013), os cenários geopolíticos, ecológicos e econômicos em mudança exigem pensamentos mais concretos e mais pragmáticos sobre o vasto potencial das formas alternativas de mobilidade, como a ciclomobilidade, o pedestrianismo e os meios coletivos de transporte.

Em todo o mundo, andar de bicicleta está começando a desempenhar um papel mais importante nos sistemas de transporte e na vida urbana. A ciclomobilidade é uma ação interacional que se concentra em práticas móveis situadas em culturas de ciclismo (McIlvenny, 2014) que favorecem um sistema sustentável para circulação urbana (Neumann, 2011). De acordo com Pesses (2010), a bicicleta proporciona meios para se negociar os espaços quase privados da automobilidade no ambiente urbano e trazer a rua de volta à esfera pública. Segundo Jensen (2013), a ciclomobilidade oferece oportunidades alternativas para um senso de lugar, para interações sociais, para encontros emocionais, para abrandar a velocidade, para sentir o ambiente natural e urbano e para mais igualdade no acesso, em termos de *status* social e custos financeiros. Os ciclistas são capazes de escapar ou alterar seus papéis na rede da automobilidade dominante e aliviar as pressões criadas pelo estilo de vida do automóvel (Pesses, 2010; Patrício & Kruszielski, 2016; Diógenes, Araujo, Tassigny & Bizarria, 2017). É a alternativa à automobilidade que melhor reformula os conceitos de privacidade e liberdade daquela, sendo diferenciada por uma questão de escala, já que as distâncias precisam ser menores para que a bicicleta seja mais eficiente.

Ainda tratando a questão da escala, embora menos desenvolvido academicamente que a ciclomobilidade, um antagonismo cada vez mais presente é o pedestrianismo. A dinâmica aqui é a substituição de uma lógica de deslocamento de grandes distâncias por uma possível



na escala humana (Graham & Marvin, 2002). Aqui, o regime confronta a automobilidade seja uma por lógica de lazer e apropriação do espaço público (Bastos & Mello, 2017), seja por uma busca de mais acessibilidade e interesse turístico (Vieira & Morastoni, 2013; Allis, 2015; Oliveira, Franzen & Valleri, 2016). Já nas alternativas baseadas em transporte coletivo — na esfera pública, com deslocamento por BRT, metrô ou por ferrovias, ou na esfera privada, com modais como vans escolares, ônibus e algumas modalidades de aplicativos de transporte que complementam a ineficiência do Estado em prover o serviço —, o conceito de autonomia é desafiado. A individualidade do deslocamento é revista por modelos coletivos que transportam mais usuários ao mesmo tempo que utilizam menos espaço público (Culver, 2016; Neuenfeldt Jr., Siluk, Soliman & Machado, 2015; Simon, Gastal & Santos, 2014; Santos & Sobral, 2014). Por último, é válido acrescentar que há, ainda, formas de movimento as quais antagonizam o próprio conceito de deslocamento físico da automobilidade, como é o caso da mobilidade virtual com os “ciberdeslocamentos” que a era da informação passou a proporcionar aos indivíduos via internet — através de dispositivos como videogames, *smartphones* e computadores (Miller, 2006).

Assim, apresentadas as alternativas que antagonizam com a automobilidade e seus conceitos-chave, como velocidade, liberdade, privacidade, movimento, progresso e autonomia, cabe agora uma discussão sobre a possibilidade da hegemonia da automobilidade ser substituída por algum de seus antagonistas ou sobre se esta busca não ultrapassará a categoria, proposta por de Laclau e Mouffe, de “significante vazio” com impossibilidade de ser significado totalmente. O significante vazio ocorre quando um discurso universaliza tanto seus conteúdos ao ponto de lhes impossibilitar de serem significados com exatidão (Mendonça, 2009). A articulação de um novo discurso só ocorre em torno de um significante vazio que funciona como ponto nodal (Silva, Batista & Mello, 2014). O próprio consegue fixar, de maneira parcial, precária e contingente, um sentido e articular elementos que previamente não estavam articulados entre si. Logo, uma nova hegemonia exige a presença de um significante vazio.

5. O FUTURO DA MOBILIDADE COMO SIGNIFICANTE VAZIO

Em consonância com a possibilidade de expansão da ideia de organização, vendo-a, assim, também, como um processo social básico, utilizou-se a Teoria Política do Discurso, de Laclau e Mouffe — através dos conceitos “hegemonia”, “antagonismo” e “significante vazio” — para se estabelecer uma reflexão acerca das transformações sociais. Pode-se, então, compreender, à luz desta teoria, que a hegemonia perpetuada na mobilidade urbana traz impactos negativos significantes e, por esta razão, encontra discursos antagônicos que possibilitam o surgimento de um significante vazio, o qual, por sua vez, acende a possibilidade de mudança hegemônica, ou seja, de transformações no social.

A mobilidade urbana vem se mostrando problemática e, portanto, está sujeita à análise e à crítica relativas às suas dimensões “pública”, “privada” e “social”. Como apontado no decorrer do ensaio, ela reflete um regime hegemônico que vem sendo perpetuado ao longo do tempo: a automobilidade, que, enraizando-se nas cidades, tem o intuito de proporcionar aos indivíduos ideais de liberdade, privacidade, movimento, progresso e autonomia, repercutindo na vida dos indivíduos — dimensão social —, nas escolhas de políticas públicas — dimensão pública — e na formação de toda uma economia — dimensão privada — em torno do automóvel. A hegemonia do regime de automobilidade acabou assumindo um ideal de produção do espaço urbano e ditando as regras de formação daquele. E, por outro lado, também, gerando impactos negativos, o que levou à formação de discursos antagônicos para demonstrar as impossibilidades de tal regime.

A partir da construção de novas ordens discursivas, alternativas à automobilidade estão surgindo para desafiar conceitos que pareciam estar calcados no âmago social urbano,



mas que já não conseguem representar uma coesão urbana capaz de sustentar a automobilidade. Bicicletas, modais coletivos de transporte, formas ativas e virtuais de deslocamento estão disputando significados com o regime atual visando assumir a representação de ideias antes apenas proporcionadas pelos automóveis. Por decorrência, a mobilidade urbana dá indícios de caminhar em direção ao conceito de significativo vazio, ou melhor, de inexistência de um significado último, justamente para poder abarcar os diferentes discursos. Há, como visto, uma variedade discursiva, que é antagônica, buscando constituir ressignificações e, com isso, dirimir os problemas causados pela automobilidade.

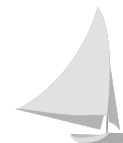
Considerando que um significativo vazio surge quando determinado discurso — como o da automobilidade — universaliza seus conteúdos ao ponto de ser impossível estes serem significados de uma maneira hegemônica, a articulação de um novo discurso hegemônico ocorrerá em torno de tal significativo vazio, o qual funcionará como ponto nodal — um aglutinador. Destarte, a hegemonia, ao ser sempre desafiada por seus antagonismos, caminha em direção à ressignificação. Resta saber, entretanto, quais discursos seriam aglutinados para formar uma nova hegemonia. Que ponto nodal seria esse, afinal? Um ponto nodal relacionado a um regime democrático de deslocamento? Ou ligado a um regime inclusivo? Ou equitativo? Os antagonismos da automobilidade parecem sugerir que a luta dar-se-á em função de um espaço urbano cada vez mais plural, onde mais formas de mobilidade coexistirão.

REFERÊNCIAS

- Allis, T. (2015). Sobre Cidades, Bicicletas e Turismo: Evidências na Propaganda Imobiliária em São Paulo. *Caderno Virtual de Turismo*, 15(3), 390-406
- Barcellos, R. M. R., & Dellagnelo, E. H. L. (2014). A Teoria Política do Discurso como abordagem para o estudo das organizações de resistência: reflexões sobre o caso do Circuito Fora do Eixo. *Organizações & Sociedade*, 21(70), 405-424.
- Barczak, R., & Duarte, F. (2012). Impactos ambientais da mobilidade urbana: cinco categorias de medidas mitigadoras. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 4(1), 13-32.
- Bastos, A. F. S., & Mello, S. C. B. (2017). Criando Espaços de Lazer: As Lutas Políticas pela Ressignificação da Avenida Paulista. *PODIUM Sport, Leisure and Tourism Review*, 6(1).
- Béhar, A., & Dourado, D. (2017). Para onde nos leva a principal política de mobilidade urbana na Região Metropolitana do Recife? Do Modelo Tradicional às Novas percepções sobre desenvolvimento. *Desenvolvimento Em Questão*, 15(38), 44-86.
- Böhm, S.; Dellagnelo, E. H. L. & Mendonça, P. (2010). *Political discourse theory and empirical studies of resistance movements: a critical analysis from an organizational perspective*. In: ORGANIZATION STUDIES SUMMER WORKSHOP, 5, 2010, Margaux, France. *Papers...* Margaux: [s.n].
- Böhm, S., Jones, C., Land, C., & Paterson, M. (2006). Introduction: Impossibilities of automobility. *The Sociological Review*, 54(1), 3-16.
- Brasil/MME. (2014). República Federativa do Brasil/ Ministério de Minas e Energia. *Cenário econômico 2050*.
- Cordeiro, A. T. & Mello, S. C. B. (2018) Entre a Casa e a Escola: Articulações Discursivas em torno do Transporte Escolar Privado. *Revista Interdisciplinar de Gestão Social*, 7(1).
- _____. (2010). Teoria do discurso laclauiana: uma mediação entre teoria crítica e prática política. In: ENCONTRO DA ANPAD, 34, 2010, RJ. *Anais...* Rio de Janeiro: Anpad.



- Culver, G. (2016). Moving forward or taking a stand? Discourses surrounding the politics of Wisconsin high-speed rail. *Mobilities*, 11(5), 703-722.
- Dellagnelo, E. H. L., Böhm, S., & Mendonça, P. M. E. D. (2014). Organizing resistance movements: contribution of the political discourse theory. *Revista de Administração de Empresas*, 54(2), 141-153.
- Diógenes, K. C. A., Araujo, M. A. F., Tassigny, M. M., & Bizarria, F. P. A. (2017). Perspectivas De Mobilidade Urbana Sustentável E A Adesão Ao Modo Ciclovário. *Revista de Gestão Social e Ambiental*, 11(1), 21-37.
- Freeman, C. Colliding worlds: planning with children and young people for better cities. In: GLEESON, B.; SIPE, N. (eds.) *Creating Child Friendly Cities: reinstating kids in the city*. New York: Routledge, 2006. p. 69-85.
- Freudendal-Pedersen, M. (2015). Cyclists as Part of the City's Organism: Structural Stories on Cycling in Copenhagen. *City & Society*, 27(1), 30-50.
- Furness, Z. (2013). “Não temos nada a perder, exceto nossas correntes (de bicicleta): contemplando o futuro do cicloativismo e do carro”, *Pós*, 12(1).
- _____. (2007). Critical mass, urban space and velomobility. *Mobilities*, 2(2), 299-319.
- Graham, S., & Marvin, S. (2002). *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge.
- Guimarães, L. F., & Cruz, J. M. F. (2013) As Carroças de Cinco Sous para a Comodidade dos Burgueses: Paris, São Paulo e o desafio histórico da Mobilidade Urbana. *Future Studies Research Journal*, 5(1), 130-163.
- Hagman, O. (2003). Mobilizing meanings of mobility: car users’ constructions of the goods and bads of car use. *Transportation research part D: Transport and environment*, 8(1), 1-9.
- Jacobs, J. *Morte e Vida de Grandes Cidades*. (2011). 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes.
- Jensen, A. (2013). Controlling mobility, performing borderwork: cycle mobility in Copenhagen and the multiplication of boundaries. *Journal of Transport Geography*, 30, 220-226.
- Laclau, E., & Mouffe, C. (2015). *Hegemonia e estratégia socialista: por uma política democrática radical*. São Paulo, Intermeios.
- _____. (1985). *Hegemony and socialist strategy: towards a radical democratic politics*.
- McIlvenny, P. (2014). Vélomobile formations-in-action: Biking and talking together. *Space and Culture*, 17(2), 137-156.
- Mendonça, D. (2009). Como olhar “o político” a partir da teoria do discurso. *Revista Brasileira de Ciência Política*, (1), 153-169.
- _____. (2003). A noção de antagonismo na ciência política contemporânea: uma análise a partir da perspectiva da teoria do discurso. *Revista de Sociologia e Política*, (20).
- Miller, J. H. (2006). Virtual automobility: two ways to get a life. *The Sociological Review*, 54(1), 193-207.



- Netto, N. A. & Ramos, H. R. (2017) Estudo da Mobilidade Urbana no Contexto Brasileiro. *Rev. Gest. Ambient. Sustentabilidade*, 6(2), 59-72.
- Neuenfeldt Jr., A. L., Siluk, J. C. M., Soliman, M., Paris, S. R., & Machado, C. M. (2015). O uso da mensuração de desempenho para a comparação dos sistemas de transportes urbanos públicos. *Perspectivas em Gestão & Conhecimento*, 5(1), 135-154.
- Neumann, V. X. E. (2011). Transporte urbano no motorizado: el potencial de la bicicleta en la ciudad de Temuco. *Revista INVI*, 26(72), 153-184.
- Oliveira, B. M., Gomes, S. C., Tobias, M. S., Cabral, E. R., Oliveira, F., & Duarte, A. L. (2013). Mobilidade Urbana e Desigualdade Social: Um estudo sociológico dos deslocamentos no sentido bairro centro da cidade de Santarém-PA. *Amazônia, Organizações e Sustentabilidade*, 1(2), 79-91
- Oliveira, J. P. D., Franzen, L. I., & Varella, B. G. (2016). Acessibilidade como critério de qualidade do espaço turístico: estudo de caso da área central de Balneário Camboriú-SC. *Turismo: Visão e Ação*, 18(3), 660-689
- Patrício, L. C. B., & Kruszielski, L. (2016). Dia de Bicicleta ao Trabalho: Uma Potencial Ferramenta para Planejamento e Promoção da Mobilidade Sustentável. *Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade*, 5(3), 135-151.
- Pesses, M. W. (2010). Automobility, vélomobility, American mobility: an exploration of the bicycle tour. *Mobilities*, 5(1), 1-24.
- Raffestin, C. (1993). *Por uma Geografia do Poder*, Tradução de Maria Cecília França, São Paulo (SP): Ática.
- Rodrigues, J. M. (2016). Mobilidade urbana no Brasil: crise e desafios para as políticas públicas. *R. TCEMG*, 34(3), 80-93.
- Santos, J. C., & Sobral, M. F. F. (2014). Diagnóstico, perspectivas de uso e expansão dos serviços de trens metropolitanos no Brasil. *Revista de Administração Pública*, 48(2), 481-506.
- Sheller, M., & Urry, J. (2000). The city and the car. *International journal of urban and regional research*, 24(4), 737-757.
- Simon, S., Gastal, S. A. & Santos, M. M. C. (2014). Mobilidade e Turismo: Hospitalidade no Transporte Coletivo em Caxias do Sul/RS. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 8(3).
- Silva, C. C. G.; Batista, M. M. & Mello, S. C. B. (2014). A teoria do Discurso de Laclau e Mouffe. In: Mello, S. C. B. *Construção Social da Tecnologia e Teoria do Discurso*. Recife: Editora UFPE.
- Soares, J. A. S., Andrade, M. Z. S. S., Medeiros Jr., J. F., & Queiroz, F. M. (2017). Mobilidade Urbana Sustentável: Fatores Determinantes da Escolha pelo Transporte Alternativo na Percepção dos Usuários que Fazem a Rota Campina Grande–PB/Alagoa Nova-PB. *Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade*, 6(2), 31-41.
- Urry, J. (2008). Governance, flows, and the end of the car system?. *Global Environmental Change*, 18(3), 343-349.
- Vieira, R. & Morastoni, R. (2013). Qualidade das Calçadas na Cidade de Camboriú/SC: Em Busca da Acessibilidade e Mobilidade Sustentável para Área Turística. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 7(2), 239-259.