

**Quando estradas desafiam futuros: reflexões iniciais acerca da
mobilidade na cidade de José Bonifácio (SP)¹**

Marcelo de Trói

Doutor em Cultura e Sociedade,
coordenador da linha de investigação Corpos, Cidades e Territorialidades Dissidentes
no Núcleo de Pesquisa e Extensão em Culturas, Gêneros e Sexualidades (NuCuS)
da Universidade Federal da Bahia
troimarcelo@gmail.com

Weber Reis

Ator, diretor, professor de teatro, mestre em Artes
pelo Instituto de Artes da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp)
weberreis@bol.com.br

1 As reflexões e escopos teóricos deste texto estão relacionadas aos trabalhos desenvolvidos na linha de pesquisa do NuCuS e à tese “Salvador, cidade movente: corpos dissidentes, mobilidade e direito à cidade” (TROI, 2021), menção honrosa na área interdisciplinar do Prêmio Capes de Tese – Edição 2022.

RESUMO

A partir de observações diretas ocorridas ao longo dos anos de 2018-2021 e conversas informais com agentes móveis em José Bonifácio, município do interior do estado de São Paulo, este texto procura demarcar um campo de pesquisa e apontar caminhos para futuras investigações sobre a mobilidade. O texto demonstra as relações entre mobilidade, subjetividade, cultura e espaço urbano numa cidade de pequeno porte. Identificamos mudanças ocorridas nas últimas décadas em relação aos modos de se mover no município e, conseqüentemente, mudanças no estilo de vida e na cultura da cidade. Procurou-se compreender, ainda que de maneira provisória, o motivo da difusão do modo ativo de transporte, em especial, a bicicleta. Vantagens históricas quanto ao uso do modal podem ser utilizadas na construção de uma cidade mais sustentável e em sintonia com as demandas oriundas das mudanças climáticas.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade. Cultura. Cidades.

1 INTRODUÇÃO

No que diz respeito à mobilidade, não há dúvidas de que as vidas nas metrópoles são as mais passíveis a problemas graves em relação aos modos de se mover e que, de fato, são dignas de atenção dos pesquisadores. Entretanto, ao deixar de olhar as cidades de pequeno porte, perdemos aspectos importantes de cidades brasileiras que merecem atenção, já que 34% da população brasileira vive em cidades com menos de 50 mil habitantes (IBGE, 2010). Ao analisar as tendências de pesquisas sobre cidades pequenas no Brasil, Orlando Moreira Júnior (2014) afirmou que, apesar de serem minorias nos estudos do urbano, elas vêm ganhando relevância dentro das investigações acadêmicas.

O que testemunhamos na primeira década do século XXI com o chamado “milagrinho brasileiro” (CARVALHO, 2018), foi um crescimento desordenado das cidades, mesmo as de pequeno porte. Isso não deixa de ser tradição no complexo processo de urbanização brasileiro que produz cidade “fora da cidade”, com expansão periférica sobre áreas rurais, “eternamente desprovida das infraestruturas, equipamentos e serviços que caracterizam a urbanidade” (ROLNIK, 2009, p. 33). A explosão do mercado especulativo imobiliário e o crescimento urbano se refletem em “disparidades sociais, ineficiência e grande degradação ambiental” (ROLNIK, KLINK, 2011, p. 90), conflitos nas relações dialéticas entre a urbanidade e a ruralidade, relevantes para se pensar a mobilidade nesses locais.

Este artigo nasce a quatro mãos, em caminhadas ocorridas ao longo dos anos de 2018-2021 em José Bonifácio, cidade localizada a noroeste do estado de São Paulo. Nesse flamar pela cidade, atravessando fronteiras mais ou menos rurais do espaço citadino, as memórias da infância de duas pessoas que já passaram temporadas fora da cidade foram se aflorando. Junto com elas, perguntas, questionamentos e duras constatações a respeito da urbanidade emergiram. Passamos, então, a pensar intencionalmente a produção do espaço urbano no município e as questões atravessadas pelo tema da mobilidade e das relações culturais implícitas nessas questões.

O texto procura, a partir do campo multidisciplinar, discutir problemas que se tornaram vitais nas metrópoles, mas que ainda são pouco observados em cidades de menor porte. Nossa intenção é demarcar esse campo de pesquisa e apontar caminhos para futuras investigações que possam contribuir com a construção de uma cidade acessível a todas as pessoas.

Utilizando estatísticas sobre a cidade (IBGE, 2010), observação direta e conversas informais com agente móveis, a saber, pessoas que utilizam modos ativos de transporte² (GUIA INCLUINDO A BICICLETA NOS PLANOS, 2015), temos alguns objetivos: demonstrar as relações entre mobilidade, subjetividade, cultura e espaço urbano; identificar mudanças ocorridas nas últimas décadas em relação aos modos de se mover no município e, conseqüentemente, mudanças no estilo de vida e na cultura da cidade; compreender, ainda que provisoriamente, o motivo da difusão do modo ativo de transporte; e, por fim, identificar desafios futuros para o município e vantagens na construção de uma cidade sustentável e em sintonia com as demandas oriundas das mudanças climáticas.

Na primeira parte do texto, apresentaremos o nosso referencial teórico. Acionaremos nossa memória para constatar as mudanças ocorridas na sociedade e no tecido urbano de José Bonifácio. Em seguida, nos dedicaremos às questões específicas de mobilidade e de modos de vida construídos em conexão com a automobilidade. Na sequência, apontamos a importância da cultura da bicicleta e da caminhabilidade. Nas considerações finais, apresentaremos os desafios para o município que passam pela adoção de políticas públicas já previstas na legislação brasileira e em um engajamento mais forte da sociedade enquanto pilar essencial na transformação da realidade sociocultural e urbana.

2 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E REFERENCIAIS TEÓRICOS

Nas últimas décadas, a cidade de José Bonifácio sofreu e vem sofrendo com uma urbanização desordenada ou, para citar Lefebvre (2001), um “urbanismo tecnocrático e sistematizado”, “suburbanização”, com o aumento do número de carros, depauperamento das áreas centrais e dissipação da consciência urbana. Para pensar essa problemática, acionaremos referenciais teóricos dos estudos das mobilidades e da cultura, a partir de uma abordagem multidisciplinar.

O conflito social no espaço urbano é reflexo das relações de produção, já que “a sociedade é uma organização estratificada e caracterizada por contradições e padrões de desenvolvimento de desiguais” (LEFEBVRE, 2001, p. 88). Os estudos de Henri Lefebvre, nos anos 60, levaram ao “giro das mobilidades”, como refletiu Sheller (2017), estabelecendo certa continuidade entre essas teorias. O “novo paradigma da mobilidade” colocou a teoria social em novos caminhos, permitindo que “sociólogos, geógrafos, antropólogos, acadêmicos do estudo das mídias, artistas, arquitetos e muitos outros se movessem juntos em novos agenciamentos” (SHELLER, 2017, p. 6), desestabilizando os campos e disciplinas separados das ciências sociais.

No quesito da transformação do uso da cidade é preciso lembrar que o século XX foi decisivo nas mudanças ocorridas a partir da fabricação de um bilhão de carros (URRY, 2004), a criação de centros urbanos com problemas relacionados às perdas da qualidade de vida, da mobilidade e da acessibilidade, além de sinistros e danos ao meio ambiente. Como se sabe, os meios de transporte à base de combustíveis fósseis são um dos principais responsáveis pelas emissões de CO₂ (dióxido de carbono). Tais eventos se relacionam diretamente com o Antropoceno, um novo período geológico em que a Terra está “ativamente modificada pela ação humana” (LATOURETTE, 2014, p.12).

2 Diz respeito a ciclistas, cadeirantes, esquiadores, etc, ou seja, modos de transporte movidos à propulsão humana denominados como “não motorizados” no Plano Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012).

A primeira tarefa metodológica aqui é compreender a maneira como as cidades e os espaços ditos naturais vêm sofrendo com a intervenção humana, principalmente a partir dos processos do capitalismo de consumo que chega com a globalização. Assim, se o carro é um objeto colonial inserido dentro de um projeto de modernidade implantando com sucesso pela mobilidade (TROI, ROCHA, 2020; TROI, 2021a, 2021b) e que, por si, instaura um regime de governo dos carros e para os carros, a carrocracia (TROI, 2017), precisamos voltar nossos olhos para outras práticas sociais. As interações entre pessoas, as condições espaciais e de mobilidade determinam modos de vida diferentes.

O aumento da percepção visual de que o número de ciclistas vem aumentando em José Bonifácio sugere o que John Urry (2004) chama de uma “era pós-carros”. Essa nova era da mobilidade passaria por um processo de “desprivatização” do automóvel, além da utilização de novos combustíveis, novas combinações móveis: “Haverá um fluxo misto de microcarros semipúblicos lentos, bicicletas, muitos veículos híbridos, pedestres e transporte de massa, integrados em uma mobilidade de acesso físico e virtual” (URRY, 2004, p.35).

Esse sistema, em curso nos países do Norte global, poderá ser realidade nos países do Sul, mas talvez as cidades de pequeno porte já tenham condições de incentivar o uso de transporte ativo, antes mesmo da popularização de sistemas complexos de compartilhamento. Justamente porque já existe uma cultura da bicicleta disseminada entre a população dessas cidades. Mesmo com o domínio dos carros na paisagem urbana, a presença da bicicleta é visível. Uma de nossas hipóteses é que esse corpo dissidente (TROI, 2018) da norma carrocrata teria a capacidade de engendrar o que Lefebvre (2000) chama de “lógica epistemológica” do novo espaço, “o espaço da prática social –, aquele que os fenômenos sensíveis ocupam, sem excluir o imaginário, os projetos e projeções, os símbolos, as utopias” (LEFEBVRE, 2000, p.31). Para ele, a prática social pressupõe o uso do corpo, transformando a sociedade e modificando o espaço.

3 DISCUSSÃO

3.1 UMA CIDADE SOB OS EFEITOS DAS MUDANÇAS NACIONAIS

O interior de São Paulo tem como uma de suas marcas históricas ter sido o local de entrada da colonização no Brasil, afinal, o rio Tietê teve papel fundamental no deslocamento do colonizador. Caminho dos bandeirantes, que espalharam o terror colonial nesse território, destruindo cerca de 30 povos Guarani (BUENO, 2016, p. 104), o interior de São Paulo se constituiu, culturalmente, pela falta de valores de preservação ambiental. Ideias de progresso e desenvolvimento suplantam qualquer alternativa a caminhos que pretendem evitar o impacto humano no meio ambiente. O resultado disso é um estado devastado do ponto de vista da vegetação nativa, altamente povoado, no qual a colonialidade³ encontrou bases sólidas para se estruturar.

José Bonifácio nasceu no caminho dos tropeiros, herdeiros da cultura das bandeiras, que guiavam expedições exploratórias no interior do país. Fundada em 1906, a cidade tem uma área de 860 km² (o que inclui sua extensa área rural e pequenos distritos) e está a 454 metros acima do nível do mar. Distante 483 km da capital paulista, estima-se uma população de 32.763 habitantes (IBGE, 2010), sendo seu perímetro urbano delimitado a noroeste pela rodovia SP 425, a Assis Chateaubriand, e a sudeste pela BR 153, a rodovia Transbrasiliana. Com forte colonização

3 Pensamos aqui, a partir de Walter Mignolo (2015), a colonialidade como efeito permanente da modernidade e da colonização.

de italianos, portugueses e espanhóis, mas também de povos árabes, a cidade é majoritariamente branca (77,12%), seguida por pessoas pardas e pretas (22,42%), sendo que ninguém se declarou indígena (IBGE, 2010). A densidade demográfica do município (habitantes/km²) que era de 21,44 hab/km², em 1980, passou para 28,81, em 1993, e praticamente dobrou em 2021 chegando aos 42,12 hab/km², acompanhando a tendência urbana ocorrida nacionalmente. O grau de urbanização saltou de 62%, em 1980, para 92,33%, em 2020 (SÃO PAULO, 2021a). Áreas verdes, por onde caminhávamos há 31 anos, já não existem mais.

Muitas cidades do interior de São Paulo se assemelham às configurações urbanas de José Bonifácio: um tipo de urbanização comum nos anos 20 e 30, dominado pelo “espírito da geometria”, da “exatidão” e da “ordem” (LE CORBUSIER, 1929, p. 35 apud GEGNER, 2006, p.754). Igreja na praça central, ruas com quarteirões quadriculados e transformações sociais similares nos últimos 20 anos, de maneira que estudos mais aprofundados nesse campo podem representar o esboço de uma regularidade a ser observada em futuras pesquisas.

Weber Reis (2010) identificou impactos da globalização na cultura local, a partir da pesquisa sobre a estruturação do personagem “Zé Mané”, inspirado na cultura caipira. Já era nítida a existência de conflitos entre o espaço notadamente urbano e as áreas rurais no entorno da cidade, a exemplo do sítio Irmãos Vieira, “propriedade rural antiga que viu a pequena José Bonifácio crescer até uma de suas divisas, um pequeno riacho que nasce um pouco acima de suas terras” (REIS, 2010, p.27-28). Áreas citadas nesse estudo deixaram de existir ou diminuíram nos últimos 11 anos.

O município passou por outras mudanças em detrimento da transformação no campo com as monoculturas da soja e da cana-de-açúcar e a instalação de usinas de álcool. O desmatamento tem contribuído para a sensação de alteração do clima na cidade e a “queima” das plantações de cana-de-açúcar, prática ilegal proibida por lei estadual⁴, continua a ocorrer e causa impactos atmosféricos visíveis no dia a dia⁵. A monocultura atraiu migrantes do norte e nordeste do país, aumentando a população da cidade. Em menos de 10 anos, estima-se um aumento de 8.652 pessoas na cidade (IBGE, 2021).

De todas as mudanças, as mais radicais são as modificações na área central. Antes dinâmica, frequentada por caminhantes noturnos e diurnos, com a diversidade de segmentos esperada para que um centro seja habitável, a área foi esvaziada. Até os anos 90, o centro era rico de interações sociais, nas quais os jovens se encontravam no *footing*, um ir vir de pessoas nos finais de semana. Outra modificação foi o surgimento de novos bairros em áreas da cidade que antes eram pasto, chegando ao limite da parte urbanizada em direção à BR 153. Na época em que éramos criança e adolescente, a chamada Estrada da Bica era uma região com muito mais vegetação, agora, majoritariamente pasto, pronta a receber novos loteamentos. Essa estrada congrega uma força natural que poderia se converter em uma grande área verde de preservação, mas tudo leva a crer que está ameaçada pela especulação imobiliária e que, em breve, poderá ser loteada como outras regiões similares.

Áreas construídas e urbanizadas aumentaram vertiginosamente de 2010 para 2018. Nesses anos de observação da paisagem rural e urbana, testemunhamos grandes extensões de

4 A lei estadual 11.241 de 19 set. 2002 prevê o fim de 100% da queima em área mecanizável em 2021.

5 Em 2019, foram registradas queimadas em diversas cidades do noroeste paulista, incluso o município, e 89 multas aplicadas em descumprimento à lei, conforme reportagem: <https://www.novacana.com/n/cana/meio-ambiente/proibido-fogo-canaviais-89-multas-regiao-sao-jose-rio-preto-sp-120719>. Acessos em: 04 mai. 2021.

mata que circundam pequenos rios, áreas que deveriam ser protegidas por conta da mata ciliar, serem desmatadas. A lei municipal 3.068 de 2002 dispõe sobre a instituição de loteamento e condomínio fechado e é verdade que, desde então, eles não se proliferaram como esperado. Entretanto, os loteamentos para a construção de novos bairros não param de prosperar, fazendo nascer novos bairros com a expansão urbana em direção ao que antes era rural. Dentre as transformações das últimas décadas pode-se incluir o programa “Minha Casa, Minha Vida” que também chegou ao município. Segundo a urbanista Ermínia Maricato, o programa “piorou as cidades”, agravou as dificuldades de acesso e criou bairros vulneráveis, com as câmaras municipais incluindo fazendas no perímetro urbano para atrair investimentos (FELLETT, 2018, sp).

Figura 1: árvore retirada em campo perto de manancial



Fonte: Marcelo de Trói (abril a agosto de 2021).

Figura 2: outdoor anuncia os benefícios para a nova classe média com ênfase no conforto



Fonte: Marcelo de Trói (abril a agosto de 2021).

Figura 3: ao lado, área com os lotes prontos para a venda: condominização chegou ao interior



Fonte: Marcelo de Trói (abril a agosto de 2021).

Muitos desses novos loteamentos têm áreas verdes previstas, espaços públicos para a construção de praças, mas nada comparado à exuberância vegetal que existia ali antes. Esses condomínios também dialogam muito pouco com as questões que envolvem a mobilidade e são feitos para a família nuclear burguesa cisheteronormativa⁶ (VERGUEIRO, 2015, p. 56). O modelo das casas sempre conta com duas ou mais vagas para automóveis. A lógica do combo “casa própria e carro”, estratégica urbanística que começou a ser implantada nos Estados Unidos, nos anos 50, povoa o imaginário da classe média brasileira. Incentivados pela propaganda, de um modo geral, a construção de núcleos familiares heterossexuais e de parâmetros a partir do gênero e das sexualidades normatizadas aderem a essa maneira de subjetivação. Não podemos deixar de ressaltar o papel da Igreja na construção de sociedades mais conservadoras e disciplinadas, nas quais a constituição da família nuclear burguesa heterossexual se dá praticamente como certa e desejável, principalmente em se tratando de um município de maioria cristã, católica e evangélica⁷ (IBGE, 2010).

3.2 UMA CIDADE CARROCRATA

Em que momento e como o carro passa a ser o grande personagem das cidades, modificando sua topografia, alterando o espaço urbano e tornando-se peça fundamental no jogo de interações da teia social? Em que medida a carrocracia, a saber, “regime que produz diferenciações radicais nos sujeitos da cidade, na própria cidade enquanto sujeito, nos territórios, nos automobilistas, em nosso inconsciente e subjetividade” (TROI, 2017, p. 274), é responsável pela segregação, precariedade e disputas no espaço urbano em José Bonifácio? Se o capitalismo global está transformando o planeta, as cidades sofrem transformações imediatas como a especulação imobiliária, a criação de zonas de precarização e o domínio da carrocracia na paisagem urbana. É evidente que a lógica das metrópoles não demorou a chegar nas cidades de pequeno e médio porte que não hesitaram em adotar um urbanismo que arrasa “o que resta da cidade para dar lugar aos carros” (LEFEBVRE, 2001, p.31).

Figura 4: homens ao lado de suas máquinas em posto de gasolina em José Bonifácio, por volta dos anos 30



Fonte: Centro Cultural de José Bonifácio (acervo).

6 Na teoria queer, o conceito enfatiza as normativas que incidem sobre os corpos, estabelecendo como padrão de normalidade os corpos não transgêneros e a heterossexualidade. Nesse sentido, tudo o que está fora dessa normativa é considerado anormal, doentio e, a depender do país, criminoso.

7 Estima-se que existam no município 24.445 católicos, 6.452 evangélicos e 952 pessoas sem religião. Do ponto de vista político, a cidade é conservadora: Jair Bolsonaro recebeu 75,65% dos votos válidos no 2º turno de 2018 e 65,53%, no 2º turno de 2022. Outdoor na cidade em apoio ao presidente foi assinado por “agroempreendedores locais”.

Em São Paulo, o primeiro carro surgiu em fins do século XIX. Praticamente duas décadas depois, nos anos 20, o primeiro carro apareceria em José Bonifácio (fato que pode ser comprovado por fotos da época). No passado e mais fortemente hoje, a grande diversão dos jovens é “flanar” pelas ruas da cidade dentro de seus carros e motos, num movimento contínuo que corre o circuito dos bares, com a diferença de que, atualmente, a quantidade de carros é maior.

Figura 5: Avenida 9 de julho, área central da cidade, nos anos 80, com a presença de ciclistas.



Fonte: desconhecida – Grupo Bonifacianos no Face⁸.

Figura 6: Avenida 9 de julho, área central da cidade, em outubro de 2021.



Fonte: Marcelo de Trói.

A primeira lei municipal usada para a regulamentação de veículos em José Bonifácio data de 03 de setembro de 1927⁹. Embora a mobilidade não tenha se constituído enquanto um dilema para a urbanização e estruturação da cidade, ela não deixou de impactar a subjetividade das pessoas enquanto um símbolo de status social e da subjetivação das masculinidades, o que é visível nas demonstrações de velocidade por parte dos condutores, em especial os jovens. Não à toa, eles têm sido as vítimas preferenciais de sinistros.

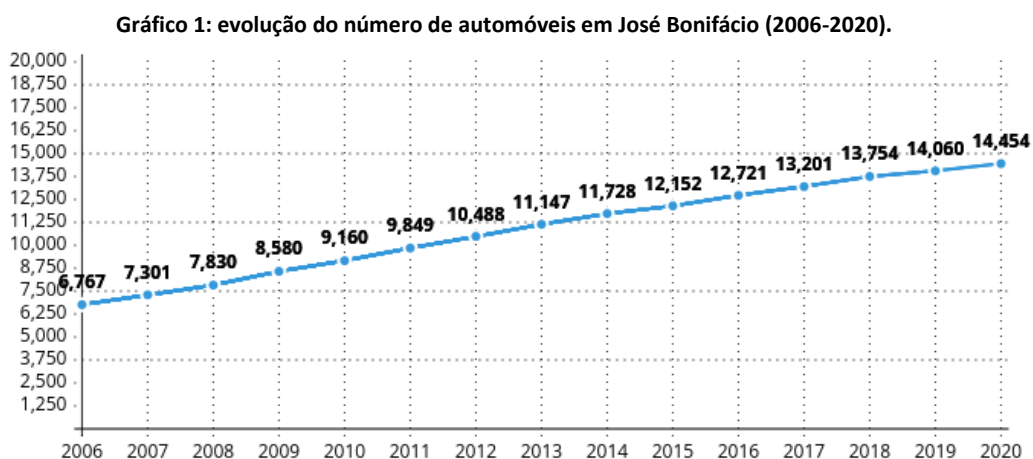
A lógica motorizada parecia estar prescrita para José Bonifácio. Nos anos 1920, as estradas, que circundavam a região e que começaram a ser construídas em 1897, foram descritas como “única artéria da civilização” da região (a de São José do Rio Preto), considerada então o maior “centro agrícola do país”. Os registros da época afirmaram: “o automóvel e a

8 Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/781413631888012/permalink/1996622933700403/>. Acesso em: 18 out. 2022.

9 Documento disponível em: <http://transparenciadocs.josebonifacio.sp.gov.br/>. Acesso em: 08 mai. 2021.

locomotiva marcharão unidos para um futuro maravilhosamente belo” (CAVALHEIRO, LAURITO, 1979, p. 444-445). Em 1951, as tais “artérias” pareciam ter evoluído pouco: “Ainda bem que os motores dos ônibus dos Estados Unidos são sólidos e possantes; mas que pulos dentro daqueles ônibus! A uma certa altura, eu tive a impressão de ter esmagado os rins. A estrada está cheia de poças e em muitos pontos sem saída” (ANGIONI, 2006, p. 69).

O aumento do consumo e os incentivos dos últimos governos à indústria automobilística, fato que se repetiu ao longo da história brasileira, está refletido no aumento das unidades de automóveis em José Bonifácio, que saltou de 6.767 unidades, em 2006, para 14.454, em 2020. Já as motocicletas saltaram de 3.441 unidades, em 2006, para 7.003, em 2020, conforme o gráfico 1:

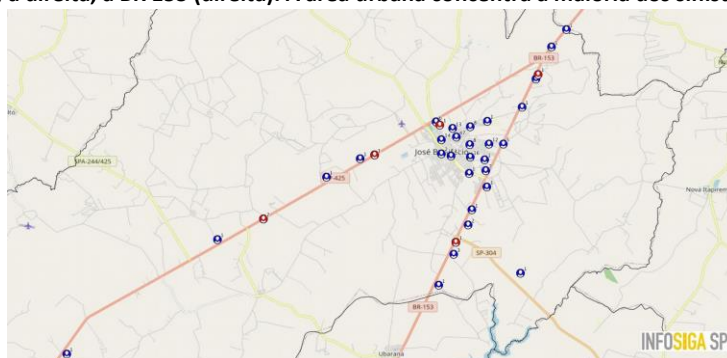


Fonte:

IBGE (2021)

O aumento de automóveis modificou a cidade a ponto de gerar a necessidade da instalação de diversos semáforos. Dados do INFOSIGA (SÃO PAULO, 2021b) revelam que, do total de sinistros ocorridos entre 2015 e 2020, 80% das vítimas eram do gênero masculino, com idade entre 18 e 39 anos, enquanto 20% eram do gênero feminino, demonstrando que o agenciamento com a velocidade e uso das mobilidades motorizadas e suas consequências encontram nos homens suas vítimas preferenciais. Além do número de sinistros ter aumentado, consideravelmente, acompanhando o aumento da frota, os dados revelam que mais de 85% deles ocorrem nas vias municipais e não nas rodovias, como mostra a Figura 5:

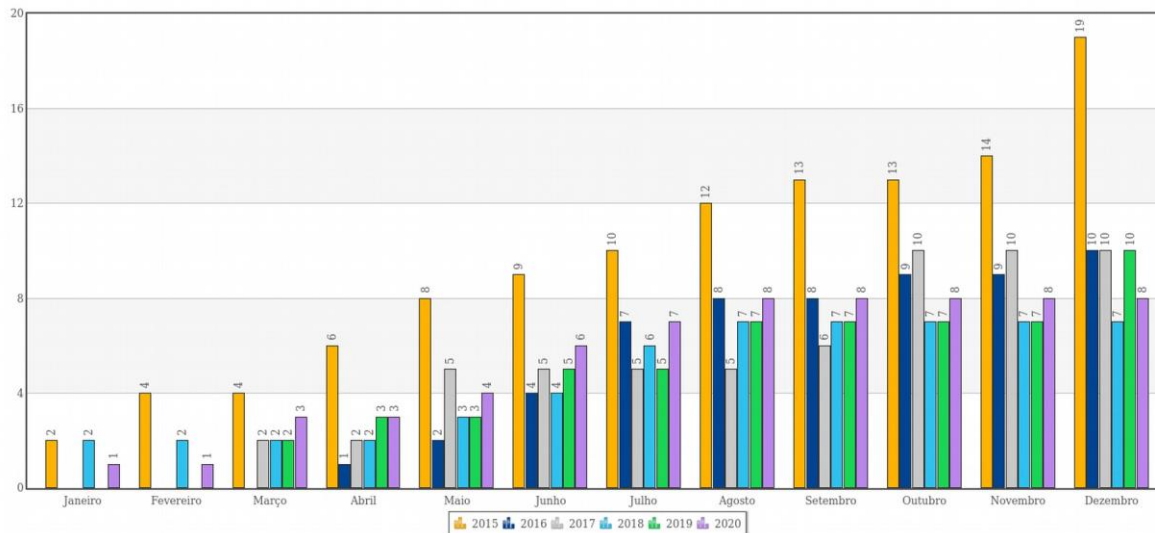
Figura 5: mapa dos sinistros com carros (atropelamento, choque e colisão) em José Bonifácio no ano de 2020. Os pontos em vermelho indicam os óbitos, os azuis, as vítimas não fatais. A linha vermelha à esquerda é a rodovia SP 425, à direita, a BR 153 (direita). A área urbana concentra a maioria dos sinistros.



Fonte: INFOSIGA (SÃO PAULO, 2021b)

O número de vítimas fatais de sinistros entre 2015-2020, tanto nas vias municipais como nas rodovias, chegou ao número de 400 pessoas, conforme o gráfico 2:

Gráfico 2: número de óbitos mensais no acumulado do ano em função de sinistros no trânsito (2015-2020).



Fonte: INFOSIGA (SÃO PAULO, 2021b)

Constatamos que, desde 2015, o número de mortes nas estradas e vias municipais têm representado uma queda. Em 2020, mesmo com a pandemia da Covid 19, os índices não diferem muito do ano de 2019. A queda do número de sinistros também pode ser explicada pela diminuição do uso do automóvel em consequência do aumento do combustível a partir de 2015. Dos dados disponíveis pelo sistema INFOSIGA, 70,77% dessas mortes foram dos condutores, seguida pelos passageiros (16,92%) e pedestres (6,15%); cerca de 6,15% dos óbitos ficaram sem dados.

Os dados do município, apesar de aparentemente serem baixos, quando na verdade poderiam não existir, refletem a tragédia que acontece no Brasil no que diz respeito à violência no trânsito. Somos o quarto país em número de mortes nessa modalidade de sinistro, segundo a Organização Mundial da Saúde - OMS. Segundo o Observatório Nacional de Segurança Viária¹⁰, instituição dedicada a desenvolver ações para a diminuição desses índices, 44.812 pessoas morreram no trânsito brasileiro em 2012. É um número 5% maior que o de 2010, quando teve o início da Década Mundial da Segurança Viária (2010-2020) proclamada pela ONU no intuito de que os países promovessem ações para que o número de mortes caísse pela metade.

Dentre os impactos das mortes, dos gastos públicos para o socorro das vítimas de sinistros, existe uma série de impactos subjetivos muitas vezes difíceis de serem mensurados, mas que transformam a nossa relação com a cidade desde que o carro passou a conquistar a hegemonia nas paisagens urbanas. Como já afirmado em parágrafos anteriores, o automóvel cria identidade, o que está definido em pesquisas que demonstram a aproximação íntima entre

¹⁰ Estatísticas e informações do Observatório estão disponíveis em: <<https://www.onsv.org.br/>>. Acesso em: 04 mai. 2021.

masculinidade e motorização, surgindo inclusive o interessante conceito de “petromasculinidade”: “Para muitos, extrair e queimar combustível era uma prática de masculinidade branca e de soberania americana, de tal forma que o poder explosivo da combustão poderia ser grosseiramente igualado à virilidade” (DAGGETT, 2018, p. 32). Tais normativas aderem ao imaginário dos automóveis, com fortes componentes que alteram os comportamentos e relações sociais, reflexões presentes em diversos estudos (ASSAILLY, 2018; MÖSER, 2015; PRECIADO, 2010; GILROY, 2001; LUDD, 2005). Neles, ficam evidentes a relação da mobilidade motorizada na construção de formas de vida que visam, em última instância, homogeneizar as diferenças latentes de sociedades complexas e democráticas. A chegada do carro no Estados Unidos, e de modo similar no mundo ocidental, alterou a maneira como se namorava, as interações sociais no espaço urbano, modificou a saúde pública com aumento de problemas relacionados à obesidade e ao sistema respiratório, além de fomentar aspectos subjetivos das masculinidades (LUTZ, FERNANDEZ, 2010).

As relações expressas entre mobilidade, identidade, sexualidade e os processos violentos de normalização que têm início com a modernidade criaram experiências corporais diferentes para aqueles que ocupam a cidade. Dessa forma, fica cada vez mais nítido que o gênero, a sexualidade, a raça e a classe dos sujeitos propiciam maneiras diferenciadas na relação com o espaço urbano e com as outras pessoas que constroem a cidade, de modo que as mobilidades ocupam papel central na relação desses corpos com o espaço citadino. Richard Sennett (2003) narrou a história das cidades através da experiência corporal e afirmou que o automóvel estabelece uma espécie de redoma que impede interações, provocando o desinteresse do motorista em relação ao espaço urbano: “A condição física do corpo em deslocamento reforça a desconexão do espaço” (SENNETT, 2003, p.18).

As consequências da relação entre subjetividade e mobilidade no espaço urbano se caracterizam, muitas vezes, como fenômenos universais, com relações estreitas com o processo de globalização e a ascensão do capitalismo de consumo, significando muitas vezes um reconhecimento de status social para determinados sujeitos. Isso nos leva a compreender que a ideia de uma cidade verdadeira democrática não é extensiva a todos os cidadãos e a todos os corpos, marcados por diferenças que se expressam nos modos de ser e de ocupar a cidade. Ao isolar os indivíduos, impedindo as interações sociais face a face, o uso exacerbado do carro tem contribuído com a perda de convívio na cidade e, conseqüentemente, um desligamento do sentido social da convivência das diferenças no espaço urbano.

3.3 E A BICICLETA RESISTE

A partir de 1954, o município de José Bonifácio passou a cobrar o licenciamento não apenas dos veículos motorizados, mas também das bicicletas. Isso nos leva a acreditar que, já nos anos 50, a bicicleta tinha uma presença relevante a ponto de render dividendos para o poder municipal. Em 1964, a Lei 595 isentou bicicletas e veículos de tração animal do pagamento do imposto para licenciamento.

Embora a presença dos carros seja cada vez maior, há um grande número de pessoas, de diferentes idades, que ainda faz uso de modos ativos de transporte como a bicicleta e a caminhada. Nas últimas décadas, a cidade propiciou, inclusive, o aparecimento de esquiteístas, um fenômeno notadamente dos grandes centros urbanos, o que deu origem a uma pista para a prática dessa mobilidade específica. Assim, a partir de observação direta ao longo desses anos,

notamos que há uma diversidade nos modos de se mover na cidade. Entretanto, não há indício de uma política pública para o uso desses modais no município, tampouco indício de exista uma preocupação com essa temática do ponto de vista político.

Notamos, com frequência, senhores mais velhos que utilizam bicicletas sem marcha, modelos antigos, e que trazem consigo algum tipo de compartimento traseiro cheio de ferramentas (furadeiras, alicates, chaves) o que nos induz a pensar que são profissionais autônomos. Outras bicicletas são adaptadas para carregar peso na frente (bike courier). Assim como encontramos adolescentes com bicicletas motorizadas que soltam fumaça como carros, criando um paradoxo do ponto de vista de um modal de transporte que é genuinamente ecológico.

No fim da tarde, horário em que geralmente preferimos caminhar durante esses anos, nos deparamos sempre com jovens utilizando a bicicleta como meio de transporte¹¹. No frigorífico e na fábrica de confecções é visível o número de bicicletas dos trabalhadores estacionadas, revelando que ela é um meio de locomoção relevante para essas categorias. Fatos que poderão ser aprofundados em futuras pesquisas quantitativas.

3.4 MULHERES QUE SE MOVEM

Com um serviço de transporte coletivo urbano de passageiros incipiente e uma das tarifas mais caras do país no valor de R\$4,15 (quatro reais e quinze centavos)¹², não é de se estranhar que aqueles/as que não fazem uso do automóvel, por questões econômicas, prefiram caminhar ou utilizar a bicicleta como forma de locomoção na cidade. O alto valor da tarifa acompanha a tendência brasileira, um dos países com o maior valor no preço das passagens de transporte urbano. Recentemente o Instituto Mobilize¹³ realizou comparação entre tarifa e renda média para demonstrar porque o/a brasileiro/a está deixando de usar ônibus e trens e migrando para motos, bikes e aplicativos de carros. O que fica nítido no estudo é que a tarifa de transporte público aumenta muito mais do que os índices inflacionários, comprometendo boa parte da renda dos/as cidadãos/ãs e impedindo o uso do transporte coletivo que, na maioria das vezes, apresenta uma péssima prestação de serviço no que diz respeito aos horários, conforto dos veículos e trajeto das linhas. Melhorar a condição do transporte coletivo é condição básica e essencial para que a população deixe de utilizar o transporte particular.

Maria José de Oliveira Santos tem 68 anos e é faxineira. Aprendeu a pedalar sozinha. Nascida no Paraná, chegou a José Bonifácio em 1978. Diz que desde essa época notava a presença da bicicleta na cidade. Sempre usou o artefato para trabalhar na zona rural. Acredita que, hoje, o número de usuários é bem maior que naquela época, assim como o número de automóveis presentes nas ruas. Nunca quis conduzir veículos motorizados porque diz que nunca sentiu confiança. Sobre a bicicleta, ela afirma:

11 Em contagem experimental em 26 jul. 2021 (segunda-feira), entre 16h50 e 17h20, na entrada do bairro conhecido como Vitorino, contabilizamos a passagem de 45 automóveis, 41 motocicletas, 11 bicicletas, 06 caminhantes e 02 ônibus/caminhão.

12 O novo valor foi instituído pelo decreto 3.151/2020. Na capital paulista, com os R\$4,40 pagos pela tarifa é possível atravessar 40 km entre o extremo norte-sul da cidade (Tucuruvi-Grajaú), enquanto a distância dos dois extremos em José Bonifácio é de cerca de 6 km. Com a pandemia, o serviço foi cancelado e até setembro de 2021 não havia sido retomado.

13 Informações sobre o instituto em: <<https://www.mobilize.org.br>>. Acesso em: 08 mai. 2021.

Eu amo minha bicicleta. Eu amo. Não posso ficar sem bicicleta. Aqui é uma cidade muito boa pra isso. Eles respeitam. Acho que tinha que ter mais incentivo. O preço que está a gasolina, o pessoal deveria usar mais a bicicleta que o carro. O prefeito poderia ajudar, dar uma palestra, orientar as pessoas. Tem muito bicicleteiro, mas o povo quer andar de carro. Tem muitos benefícios. Tudo é a bicicleta. Pra minha saúde é dez. Conheço várias pessoas que pedalam, eu vejo passar aqui em frente. Tem mais mulher que pedala. É um esporte, todo mundo gosta. Eu não troco minha bicicleta por nada. Eu amo a minha bicicleta como uma irmã, mais que uma irmã, porque a bicicleta me leva pra tudo quanto é lado e minha irmã não me leva.¹⁴

Maria José nunca ouviu falar em mudança climática, mas tem consciência que o clima já não é mais o mesmo. Recorda do tempo em que fazia frio em José Bonifácio e de quando o sol “não era tão quente”. Acredita que os carros tenham grande responsabilidade, pois soltam muita fumaça. A faxineira faz parte das pessoas com mais de 60 anos que notamos pedalarm com frequência nas ruas da cidade.

Apesar do sol escaldante, a prática da caminhada é outro modal ativo bastante usado para se deslocar na cidade. Entre esses/as caminhantes, existem muitas pessoas idosas, a exemplo de Neusa Alvares Fornereto, de 84 anos. Diz que nunca teve “condução” e que faz tudo a pé, mas que se tivesse condições financeiras teria um automóvel. Apesar disso, reconhece as desvantagens do seu uso:

Eu acho que pra saúde acaba sendo desvantagem ter um carro. Quem tem um, não anda a pé. Andar é bom pra circulação, pra saúde, você vê pessoas, você passa por ruas diferentes. Quando eu vou pro centro da cidade nunca faço o mesmo caminho. É lega isso, você não ficar no mesmo caminho. Um dia vou por uma rua, noutro dia por outro. As calçadas de José Bonifácio são terríveis, não dá pra andar na calçada. É tudo em desnível. Eu ando sempre pela guia. Você tem que tomar muito cuidado. Tem pessoas que não respeitam o sinal, nem o pare. Tem que estar atento. Eu acho que ninguém podia se acomodar. Eu tenho uma amiga que está paradona e diz que me inveja porque não consegue caminhar. É a saúde em primeiro lugar.¹⁵

Neusa afirmou que as pessoas caminham mais no dia de hoje, apesar do número de automóveis também ter aumentado. Acredita que o poder público poderia construir pistas próprias para os caminhantes, mas, em função do desnível topográfico, acha difícil uniformizar as calçadas. Já ouviu falar em alteração climática e atribui a culpa ao ser humano, ao desmatamento, às queimadas, e acredita que os carros contribuem muito para o problema.

4 CONCLUSÃO

Nesta discussão, pensar o uso da bicicleta e da caminhabilidade é refletir sobre práticas sociais ligadas a esse cenário. O uso da bicicleta, por exemplo, pode reduzir as emissões de CO₂ em até 18%, segundo estudo do Cebrap – Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (TORRES-FREIRE *et al.*, 2018), gerando um impacto social através de *low carbon practices* (SHELLER, 2017), práticas de baixa emissão, nas quais se incluem o andar a pé e outras formas ativas de transporte. Um novo acordo firmado em 2016 por 195 países determina a redução das emissões de gases de efeito estufa, no qual o Brasil se comprometeu em reduzir esses níveis em 43% até 2030 (ECONOMIA DA BICICLETA NO BRASIL, 2018).

Novas pesquisas nesse campo não deixarão de refletir sobre a “reespacialização dos mundos futuros” (SHELLER, 2017, p.12) a partir dos eventos citados acima e, nesse ponto, nos

14 Conversa com perguntas não estruturadas realizada em 24 ago. 2021 na residência da entrevistada.

15 Conversa com perguntas não estruturadas realizada em 24 ago. 2021 na residência da entrevistada.

interessa pensar que existe uma mudança social em curso e que se expressa nos conflitos de todas as cidades que contam com o padrão de mobilidade estabelecido no final do século XIX a partir da invenção do automóvel e do uso do combustível fóssil e de uma cadeia produtiva totalmente atrelada a esse sistema. Sistema que tem o poder de refazer o “espaço-tempo” e que coloca a vida social “travada no modo que a automobilidade gera e pressupõe” (URRY, 2004, p. 27).

Embora a lógica carrocrata impere na cidade de José Bonifácio e também povoe o imaginário, principalmente dos jovens, há um uso relevante da bicicleta como modelo de transporte e pessoas que não se renderam aos carros, possivelmente por fatores econômicos. Mesmo sem a difusão de uma política de mobilidade urbana, cicloativismo, a exemplo do que aconteceu na capital paulista com a implantação de ciclovias, a bicicleta marca presença na cidade contribuindo para um outro paradigma urbano e móvel, refletindo as mudanças em curso sugeridas por Urry (2004).

Apesar da predominância dos carros na paisagem urbana da cidade, não encontramos dados que apontem que em José Bonifácio exista uma violência direta contra os ciclistas, como já observada na capital. Isso acontece em decorrência da bicicleta, no passado e ainda hoje, ser um meio de locomoção relevante e, principalmente, pelo caráter rural ainda presente na cidade.

As relações dialéticas cidade-campo, apontadas por Lefebvre (2001), parecem evidentes em José Bonifácio a partir das instituições, das relações de classe e de propriedade, sendo possível encontrar, na paisagem urbana, vez ou outra, um veículo com tração animal (os chamados “carrinheiros” que foram desaparecendo com o tempo), ou seja, esses elementos expõe a presença do rural ante a realidade fabricada do espaço urbano.

No que diz respeito aos usuários, existe um recorte de classe, gênero e raça visível entre os ciclistas que poderá ser verificado com pesquisas quantitativas mais aprofundadas, principalmente entre a classe trabalhadora. Fica nítido que, pelo menos nesse primeiro contato visual com o campo, que são pessoas negras e pardas que fazem mais uso da bicicleta como forma de locomoção. Ao mesmo tempo, é interessante notar as variadas idades desses ciclistas, com jovens, adultos e pessoas mais velhas que ainda pedalam e que podem servir de dados, a partir de suas histórias de vida, como apontamos nessas conversas informais preliminares.

É preciso que mais pesquisadores/as debruçem seu olhar para cidades de pequeno e médio porte, pois essas investigações podem contribuir para evitar que essas cidades se transformem naquilo que as grandes metrópoles brasileiras representam hoje: um local hostil para o pleno desenvolvimento humano e não humano. É importante que sejam realizadas mais análises sobre os aspectos urbanos dessa configuração de crescimento e os efeitos sociais de disputas de modos de vida em cidades com até 50 mil habitantes. Elas podem se transformar em ferramentas poderosas para a construção de políticas públicas.

Depois de uma década de atenção às cidades com a criação do Ministério das Cidades e do Conselho Nacional das Cidades e uma série de legislações previstas desde a Constituição de 1988 (ROLNIK, 2009), nos quais foi dado ênfase à função social da cidade, parece que voltamos à estaca zero com aumento da desatenção às problemáticas que envolvem a participação popular no processo de construção do espaço cidadão. Apesar disso, José Bonifácio demonstrou avanços ao cumprir o Estatuto das Cidades e criar seu Plano Diretor¹⁶, em 2007,

16 A primeira comissão para constituir um Plano Diretor é de 1967. Um olhar específico sobre os planos pode revelar avanços e retrocessos nos aspectos da mobilidade e do meio ambiente. Os documentos estão disponíveis em: <http://transparenciadocs.josebonifacio.sp.gov.br/>. Acesso em: 08 mai. 2021.

obrigação para os municípios com mais de 20 mil habitantes. Entretanto, foram feitas diversas alterações na lei ao longo desses 14 anos, algumas relativas às Áreas de Preservação Ambiental Permanente. Não foram encontrados registros de uma participação efetiva da sociedade bonifaciana nesse processo.

A cidade tem enormes desafios pela frente no que diz respeito a expansão do espaço citadino para áreas antes rurais, demandando a necessidade de estrutura de água, esgoto e luz. Se comparado a outros municípios brasileiros, a qualidade de vida tem apresentado melhoras, apesar da defasagem dos dados em uma década. Segundo os últimos dados disponíveis pelo IBGE (2010), o esgotamento adequado atingia 89,9% dos domicílios (frente a média de 96,2% do estado e 83,71% do país), a arborização das ruas chegava a 98% e o Índice de Desenvolvimento Humano era de 0,777, considerado alto se comparado com outros lugares do mundo (em 2000, o índice na cidade era de 0,681). Nesse sentido, a realização do novo censo do IBGE, cancelado em 2021 pelo governo federal, será importante para atualização desses números e constatação da melhora ou não das condições de vida da população.

Do ponto de vista do cotidiano e da observação da cidade é visível que existem dilemas e desafios a serem enfrentados pela população e pelos administradores da cidade. Este artigo demonstrou que a mobilidade é um ponto que merece atenção porque uma melhoria nesse campo pode significar uma melhoria na qualidade de vida das pessoas e na própria qualidade ambiental da cidade.

Este artigo demonstrou também que aspectos culturais são determinantes no uso dos artefatos móveis, o que passa pela construção de imaginários. As dissidências que não fazem uso do carro, com outra prática social, apontam para possibilidade de mutação na realidade urbana e, em última instância, a transformação do espaço urbano. Nesse sentido, é fundamental que o poder público municipal tenha a capacidade de intervir no espaço urbano garantindo uma cidade mais amigável, principalmente em se tratando de uma cidade onde o uso do transporte ativo se mostra relevante, com práticas de caminhabilidade, principalmente entre jovens e pessoas com mais de 60 anos.

Urge melhorar a qualidade do transporte público em José Bonifácio e por que não torná-lo gratuito? A gratuidade do transporte já é realidade em algumas cidades brasileiras com notáveis ganhos de qualidade de vida. Desde novembro de 2019, a cidade de Vargem Grande Paulista, na região metropolitana de São Paulo, oferece passe livre para seus moradores. Com a medida, o número de passageiros mensais passou de 36 mil para 105 mil. Pirapora de Bom Jesus, outra cidade da região metropolitana da capital, também adotou o passe livre. Outro exemplo foi o município de Assis, que decretou gratuidade do transporte coletivo durante a pandemia da Covid 19. Além de ser viável, segundo estudos¹⁷, esse tipo de política pública tem aumentado conforme pesquisa do Instituto Mobilize, que já identificou diversas cidades do país que seguiram na mesma direção.

Este artigo evidenciou campos de disputa e a precariedade urbana provocada pela carrocracia numa cidade de pequeno porte do interior de São Paulo. Fica também evidente que os processos culturais e históricos estão diretamente relacionados às formas de se mover e que também estão neles as possibilidades de mudanças que possam favorecer todos os agentes da cidade.

17 Dados e a lista de cidades com tarifa zero estão na reportagem “Mais cidades adotam ‘tarifa zero’ no transporte”, disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11896/mais-cidades-adotam-tarifa-zero-no-transporte.html>. Acesso em: 08 mai. 2021.

As pessoas que tomam decisões e que ocupam o poder municipal deveriam se inspirar no abolicionista José Bonifácio, que dá nome à cidade. Figura histórica, ele tinha grande interesse pela ecologia e pela preservação dos recursos naturais. Como cidade de pequeno porte, está na mão de seus/suas cidadãos/ãs e do poder municipal transformar o município em um exemplo de cidade sustentável, com capacidade de responder as demandas que os tempos atuais exigem, em consonância com uma preocupação ambiental radical, que envolve a economia de energia e a redução das emissões na atmosfera.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANGIONI, Angelo. **Escritos de Monsenhor Angelo Angioni**. Escritos espirituais e sermões. Volume V – C (1951-1953). José Bonifácio: Paróquia de José Bonifácio (Circulação Interna aos Membros e Colaboradores), 2006.

ASSAILLY, Jean-Pascal. **Homo automobilis ou l'humanité routière**. Paris: Édition Imago, 2018.

BUENO, Eduardo. **Capitães do Brasil**. Rio de Janeiro: Estação Brasil, 2016.

CAVALHEIRO, Abílio Abrunhosa. **Álbum Ilustrado da Comarca de Rio Preto (1927-1929)**. São Paulo: Duprat, Paternostro e Cia. Ltda., 1979.

DAGGETT, Cara. Petro-masculinity: Fossil Fuels and Authoritarian Desire. **Millennium: Journal of International Studies**, Vol. 47(1), p. 25-44, 2018.

ECONOMIA DA BICICLETA NO BRASIL. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro, Laboratório de Mobilidade Sustentável, Associação Brasileira do Setor de Bicicletas, mai. 2018.

FELLET, João. Minha Casa, Minha Vida piorou cidades e alimentou especulação imobiliária, diz ex-secretária do governo Lula. **BBC Brasil**, São Paulo, [sp], 04 jun. 2018. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/brasil-44205520>. Acesso em: 05 jun. 2018.

GEGNER, Martin. A decadência da cidade europeia: tendência social ou repetição de uma figura retórica? **Sociedade e Estado**, Brasília, v. 21, n. 3, p. 753-770, dez 2006.

GILROY, Paul. Driving while black. In: MILLER, Daniel (ed.). **Car Cultures**. New York/Oxford: Berg, 2001.

GUIA INCLUINDO A BICICLETA NOS PLANOS. [s.l.], Bike Anjo, Transporte Ativo, União de Ciclistas do Brasil, Instituto Clima e Sociedade, dez. 2015. Disponível em: www.bicicletanosplanos.org. Acesso em: 19 jun. 2018.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo. 2010.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades. 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/jose-bonifacio/panorama>. Acesso em: 25 abr. 2021.

LATOUR, Bruno. Para distinguir amigos e inimigos no tempo do Antropoceno. Proferido em Paris em novembro de 2013. **Revista de Antropologia**, Universidade de São Paulo, São Paulo, v. 57, n.1, p.11-31, 2014.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Édition Anthropos, 2000.

LUDD, Ned. (org). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

LUTZ, Catherine; FERNANDEZ, Anne Lutz. **Carjacked: the culture of the automobile and its effect on our lives**. New York: Palgrave Mcmillan, 2010.

MIGNOLO, Walter. Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, vol. 32, n. 94, p. 01-18, junho/2017.

MOREIRA JÚNIOR, Orlando. Tendências nas pesquisas geográficas sobre cidades pequenas no Brasil: apontamentos para análise. **Revista GEOgraphia**, v. 16, n. 32, p. 139-170, dez. 2014.

MÖSER, Kurt. The Dark Side of 'Automobilism', 1900–30: Violence, War and the Motor Car. **The Journal of Transport History**, 24 (2), pp. 238–258, 2015.

PRECIADO, Paul. **Pornotopía: arquitectura y sexualidad en Playboy durante la guerra fría**. Barcelona: Editorial Anagrama, 2010.

REIS, Weber. **Estudos do Método Bailarino-Pesquisador-Interprete (BPI): estruturação da personagem Zé Mané**. 2010. 57 f. Dissertação (Mestrado em Artes). Universidade de Campinas, Campinas, 2010.

ROLNIK, Raquel; KLINK, Jeroen. Crescimento econômico e desenvolvimento urbano: por que nossas cidades continuam tão precárias? **Novos estudos - CEBRAP**, São Paulo, n. 89, p. 89-109, 2011.

ROLNIK, Raquel. Democracia no fio da navalha: limites e possibilidades para a implementação de uma agenda de reforma urbana no Brasil. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 11, n. 2, p. 31-50, 2009.

SÃO PAULO. GOVERNO DO ESTADO. Fundação de Sistemas Estadual de Análise de Dados - Portal de Estatística do Estado de São Paulo, 2021a. Disponível em: <https://perfil.seade.gov.br/> Acesso em: 04 mai. 2021.

SÃO PAULO. GOVERNO DO ESTADO. Infosiga. 2021b. Disponível em: <http://www.infosiga.sp.gov.br/>. Acesso em: 04 mai. 2021.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra**. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SHELLER, Mimi. From spatial turn to mobilities turn. **Current Sociology**, p.1-17, 2017.

TORRES-FREIRE, Carlos.; CALLIL, Victor; CASTELLO, Graziela. **Impacto social do uso da bicicleta em São Paulo**. São Paulo: Cebrap, 2018.

TROI, Marcelo de. **Salvador, cidade movente: corpos dissidentes, mobilidades e direito à cidade**. 2021. Tese (doutorado em Cultura e Sociedade), Instituto de Humanidades, Artes e Ciências Professor Milton Santos, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2021a. 336 f.

TROI, Marcelo de. Mobilidade e marcadores da diferença: a bicicleta como libertação feminina. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE DIVERSIDADE SEXUAL, ÉTNICO-RACIAL E DE GÊNERO, 10, 2021b, Juiz de Fora [on line]. **Anais do X Congresso Internacional de Diversidade Sexual, Étnico-Racial e de Gênero**. Juiz de Fora: ABEH, 2021, p.1-30.

TROI, Marcelo de. **Corpo dissidente e desaprendizagem: do Teat(r) Oficina aos a(r)tivismos queer**. 2018. 162 f. Dissertação (Mestrado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade), Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2018.

TROI, Marcelo de; CARVALHO, Paulo Roberto Juliano de. Mobilities, climate change and rights of city. **International Journal of Advanced Engineering Research and Science**, v. 7, n. 11, 27 nov. 2020.

TROI, Marcelo de. Carrocracia: fluxo, desejo e diferenciação na cidade. **Revista Periódicus**, Universidade Federal da Bahia, Salvador, vol. 1, n.8, p. 270-298, 2017.

TSE - Tribunal Superior Eleitoral. Eleição geral ordinária. 2022. Resultados e totalização. Available at: <https://resultados.tse.jus.br/oficial/app/index.html#/eleicao;e=e545/totalizacao>. Accessed in: 01 Nov. 2022.

URRY, John. The 'system' of automobility. **Theory, Culture & Society**, Vol. 21, n. 4-5, p. 25-39, 2004.

VERGUEIRO, Viviane. **Por inflexões decoloniais de corpos e identidades de gênero inconformes: uma análise autoetnográfica da cisgeneridade como normatividade**. 2015. 244 f. Dissertação (Mestrado Multidisciplinar em Cultura e Sociedade). Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2015.