

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

ARTHUR GABRIEL GUEDES ROCHA

**ENTRE CHEGADAS E PARTIDAS: O ORGANIZAR DA MOBILIDADE
ESPAÇO-TEMPORAL EM AEROPORTOS**

VITÓRIA/ES

2021

ARTHUR GABRIEL GUEDES ROCHA

**ENTRE CHEGADAS E PARTIDAS: O ORGANIZAR DA MOBILIDADE
ESPAÇO-TEMPORAL EM AEROPORTOS**

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado em Administração do Programa de Pós-Graduação em Administração do Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Administração, na linha de pesquisa em Práticas Organizacionais e Culturais.

Orientador: Prof. Dr. Alfredo Rodrigues Leite da Silva

VITÓRIA/ES

2021

Ficha catalográfica disponibilizada pelo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBI/UFES e elaborada pelo autor

R672e Rocha, Arthur Gabriel Guedes, 1993-
Entre chegadas e partidas : o organizar da mobilidade espaço temporal em aeroportos / Arthur Gabriel Guedes Rocha. - 2021. 132 f. : il.

Orientador: Alfredo Rodrigues Leite da Silva.
Dissertação (Mestrado em Administração) - Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas.

1. Mobilidade. 2. Organização e administração. 3. Espaço e tempo. 4. Em movimento. 5. Aeroportos. I. Silva, Alfredo Rodrigues Leite da. II. Universidade Federal do Espírito Santo. Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas. III. Título.

CDU: 65



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO

ENTRE CHEGADAS E PARTIDAS: O ORGANIZAR
DA MOBILIDADE ESPAÇO-TEMPORAL NO
AEROPORTO

ARTHUR GABRIEL GUEDES ROCHA

Dissertação apresentada ao Curso de
Mestrado em Administração da
Universidade Federal do Espírito Santo
como requisito parcial para obtenção do
Grau de Mestre em Administração.

Aprovado em: 17/09/2021

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Alfredo Rodrigues Leite da Silva
Orientador

Profª Drª Leticia Dias Fantinel
Membro interno – PPGADM/UFES

Profª. Drª. Josiane Silva de Oliveira
Membro externo - UEM



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
ALFREDO RODRIGUES LEITE DA SILVA - SIAPE 1802333
Departamento de Administração - DAd/CCJE
Em 20/09/2021 às 00:53

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link:
<https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/269691?tipoArquivo=O>



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
LETICIA DIAS FANTINEL - SIAPE 1618662
Departamento de Administração - DAd/CCJE
Em 20/09/2021 às 09:54

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link:
<https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/269789?tipoArquivo=O>

AGRADECIMENTOS

O mestrado é uma etapa que revoluciona a nossa vida, em todos os sentidos. São resignificados muitas questões que, anteriormente ao curso, eram tidas como verdades. Além disso, nos superamos no exercício, quase que diário, em ver o cotidiano explorando questões como o motivo das ações, as relações de poder, as alianças, os símbolos e as práticas organizativas por de trás de pessoas, grupos, organizações e sociedades. Por isso, é preciso agradecer por estar nesse lugar de privilegio e, também pelas oportunidades – em um país de tantas desigualdades e mazelas contar com a chance de fazer uma pós-graduação é um grande orgulho e também uma responsabilidade.

Certa vez li que nenhum texto da conta de traduzir ou capturar a vida, como ela é. Reconhecendo isso, recorro às artes como via para [tentar] expressar meus mais sinceros agradecimentos. Perdoe-me, antemão, se esqueço de alguém nesta folha. Mas julgo que preciso mencionar nomes, pois o que cabe a todos, acaba não se referindo a ninguém.

A Deus, por sua graça, cuidado e sustento. Muitas vezes a oração foi abrigo e esperança para continuar a jornada deste curso. “Eu aprendi qual é o valor de um sonho alcançar / Eu entendi que o caminho Pedras terá / Eu vi em campo aberto se erguer construção [...] Hoje eu sou / Quem eu sou / Pois sua mão me acompanhava / Mas eu sei / Não é o fim / É só o começo da jornada [...] (Vocal Livre [por]– Só o começo)

À minha família Mãe, Pai, irmãos, tios, primos e minha avós. Pelo apoio e compreensões nas ausências quase diárias em almoços, encontros e aniversários. “Dentro dos meus braços os abraços / Hão de ser milhões de abraços apertado assim / Colado assim, calado assim [...] Não quero mais esse negócio / De você longe de mim (Tom Jobim [por] - Chega de Saudade)

Ao meu orientado, Professor Alfredo, sou eternamente grato. O admiro desde a época de graduação. Responsável, cuidadoso e comprometido, me apresentou às pesquisas e também à docência. Minha admiração ao Professor Alfredo pode ser traduzida pelo filme “Cinema Paradiso”. Minha gratidão é similar ao Salvatore, então chamado de Totó, mantém pelo projetorista Alfredo (homônimo). Não é apenas ensinar, é cativar!

Aos amigos do Incaper que me apoiaram e entenderam minhas ausências em aulas, seminários e trabalhos. Sobretudo, agradeço aos colegas da Gerência de Pessoas, unidade que trabalho há quase 08 anos. Raphaela, Marcela, Janaína, Nívea, Rafaela, Bismarque, Maísa, Patrícia, Neia, Goret, Jane, Lara, Marissol e Bernardeth, muito obrigado! “[...] Dança na corda bamba, de sombrinha. E em cada passo, dessa linha, pode se machucar. Azar! A esperança equilibrista sabe que o show, de todo artista, tem que continuar” (Elis Regina [por] – O bêbado e a equilibrista).

Aos amigos do PPGADM, turma 2019/1. Os seminários, apresentações, entregas de artigo e trabalhos tornaram-se mais leves. Entre cafés, discussões, encontros na biblioteca e mensagens de *whatsapp*, tudo ajudou a tornar mais leve a jornada. Dessa turma, em especial, agradeço à Andiará, Luciana, Bárbara, Juliana e Thiago. Da linha de práticas, Rômulo e Sâmela – vocês são muito especiais. “Se a fase, é ruim / E são tantos problemas que não tem fim / Não se esqueça que ouviu de mim / Amigo estou aqui” (Zé da Viola [por] Amigo estou aqui)

Aos professores que me motivaram e me inspiraram a seguir à docência. Ao Zanquetto, Letícia, Rubens, Tureta, Susane e Josiane guardo enorme admiração, pois são exemplos de professores-pesquisadores que também desejo ser. Muito obrigado!. “Levava uma vida sossegada, gostava de sombra e água fresca. Meu Deus! Quanto tempo eu passei, sem saber! [...]” (Rita Lee [por] – Ovelha Negra)

Parafrazeando Carlos Drummond de Andrade, como de tudo fica um pouco, deste período do mestrado levo as histórias do CBEO em Pernambuco, a aula que tivemos no Café para estudar sociabilidades, a nossa festa junina na disciplina de simbolismo e também os cafés das aulas de teoria das organizações. Das caronas, das viagens de ônibus, dos textos e discussões. De tudo vai ficar um pouco, na lembrança e também em quem sou hoje.

Aos que lutam, resistem e fazem deste um país melhor, e a todos aqueles que vieram antes. Às instituições de ensino e pesquisa neste país e seus servidores.

Dito isso, me permitam discordar de uma certa frase que ouvi antes do ingresso no mestrado: a pós-graduação é uma jornada solitária. A pós-graduação é um caminho de muitos amigos e, tudo isso só valeu pois até aqui muitas mãos estiveram comigo.

A saudade que eu sinto / Não é saudade da dor de chorar / Não é saudade da cor do
passado / Que deixa grudado o meu pé nesse chão/ É a estranha saudade do que
ainda não vivi / É a garra e a alegria de um simples menino/ Que acredita nas pessoas
e no futuro (Gonzaguinha – [por] - Simples Saudade)

*Se de tudo fica um pouco,
mas por que não ficaria
um pouco de mim? no trem
que leva ao norte, no barco,
nos anúncios de jornal,
um pouco de mim em Londres,
um pouco de mim algures? na consoante? no poço?
(Carlos Drummond de Andrade)*

RESUMO

O objetivo deste estudo se constitui em compreender o processo organizativo da mobilidade espaço-temporal dos passageiros nos aeroportos. Nesse sentido, adotamos o foco nas condições sociomateriais (LEONARDI, 2013, 2012) para entender as práticas de organização da mobilidade. Este estudo parte da concepção teórica do paradigma das mobilidades trazidos por Sheller e Urry (2006) e articula-se à noção de *organizing* (WEICK, 1979) para compreender o fenômeno das mobilidades como práticas organizativas. Para este estudo, foram apropriadas as questões de espaço-tempo (TAYLOR; SPICER, 2007; ORLIKOWSKY; YATES, 2002) como formas de situar o processo organizativo nos aeroportos, considerado lócus das mobilidades dos entrevistados. Metodologicamente o trabalho usou uma abordagem qualitativa e fez uso de entrevistas e fotografias para representar percepções e significados quanto à mobilidade. Foram selecionados 9 participantes, a partir da técnica bola de neve, que viajaram no período de março a dezembro de 2020. Entre os resultados, essa pesquisa demonstra como o processo organizativo da mobilidade produz múltiplas relações de espaço e tempo, integrando concomitantemente àquilo que é planejado, as rotinas e as concepções vividas. Tendo a todo tempo um reordenamento do organizar – marcado pelos encontros fugazes, pelas rotinas, pelas relações afetivas e impulsos. Este texto traz a articulação da mobilidade aos discursos políticos e organizações de consumo, permitindo ampliar as possibilidades dos estudos sobre mobilidade em interseção aos processos de organização.

Palavras-chave: Mobilidades; práticas organizativas; espaço-tempo; sociomaterialidade.

ABSTRACT

The objective of this study is to understand the organizational process of spatial-temporal mobility of passengers in airports. In this sense, we adopted the focus on sociomaterial conditions (LEONARDI, 2013, 2012) to understand the practices of organizing mobility. This study starts from the theoretical conception of the paradigm of mobilities brought by Sheller and Urry (2006) and articulates to the notion of organizing (WEICK, 1979) to understand the phenomenon of mobilities as organizational practices. For this study, the space-time issues (TAYLOR; SPICER, 2007; ORLIKOWSKY; YATES, 2002) were appropriated as a way to situate the organizational process in airports, considered locus of the interviewees' mobilities. Methodologically, the work used a qualitative approach and made use of interviews and photographs to represent perceptions and meanings about mobility. Nine participants were selected, using the snowball technique, who traveled from March to December 2020. Among the results, this research demonstrates how the organizational process of mobility produces multiple relations of space and time, concomitantly integrating what is planned, the routines and conceptions lived. It has at all times a rearrangement of the organizing - marked by fleeting encounters, by routines, by affective relations and impulses. This text brings the articulation of mobility to political discourses and consumer organizations, allowing to expand the possibilities of studies on mobility in intersection with the processes of organizing

Keywords: Mobilities; organizational practices; space-time; sociomateriality..

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Fotografia de jovens em uma manifestação segurando uma catraca de ônibus, símbolo do início do movimento político.....	25
Figura 2 – Milhares de manifestantes cruzam a avenida (SP) e criticam o aumento da tarifa em relação aos custos da Copa do Mundo, evento organizado pela Fifa no Brasil em 2014.....	26
Figura 3 – Charge da Revista Ilustrada, a 7 de janeiro de 1880, sobre a Revolta do Vintém.....	29
Figura 4 - Registro fotográfico onde a preocupação era o não contato das mãos.....	59
Figura 5 - Diferentes representações de máscara	61
Figura 6 - Registro do entrevistado no avião.....	62
Figura 7 - Registro do entrevistado antes de viajar, em frente ao aeroporto de Vitória/ES.....	63
Figura 8 - Proteção contra o coronavírus.....	68
Figura 9 - Manifestação política contra a frase “a histeria prejudica a economia”, declarada pelo presidente sobre as ações para conter a pandemia em março de 2020.....	72
Figura 10 - Check-in com interação digital.....	78
Figura 11 - Tapete virtual de companhia aérea para organização de filas.....	82

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Dimensões do Novo Paradigma da Mobilidade.....	21
Quadro 2 – Participantes das entrevistas.....	51
Quadro 3 – Síntese das discussões dos resultados.....	96

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
2	MOBILIDADE	21
2.1	MOBILIDADE UMA EXPRESSÃO POLIFÔNICA.....	21
2.2	MOBILIDADE E ORGANIZAÇÕES.....	37
2.2.1	Materialidade e sociomaterialidade.....	41
2.3	ORGANIZAR DA(S) MOBILIDADE(S).....	43
3	ESPAÇO E TEMPO	47
3.1	MOBILIDADE E A PERSPECTIVA ESPAÇO TEMPORAL NAS ORGANIZAÇÕES.....	49
4	PERCURSO METODOLÓGICO	55
4.1	SELEÇÃO DOS SUJEITOS.....	55
4.2	COLETA DE DADO.....	57
4.3	TRATAMENTO DE DADOS.....	60
4.4	QUESTÕES ÉTICAS.....	61
5	QUANDO DEI POR MIM TAVA AQUI: DAS MUTAÇÕES DO VÍRUS À MOBILIDADE	63
5.1	UM VERDADEIRO BAILE DE MASCARA.....	66
5.2	“EU PASSAVA ÁLCOOL EM TUDO”.....	71
5.3	POLÍTICA E MOBILIDADE.....	75
6	O ORGANIZAR NO AEROPORTO	78
6.1	FAÇA SEU CHECK-IN.....	78
6.2	A(S) FILA(S).....	82
6.3	CONSUMO.....	86
6.4	EMOÇÕES E AFETOS NA ORGANIZAÇÃO DA(S) MOBILIDADE(S).....	91
7	DISCUSSÕES DO RESULTADO.....	98
8	CONCLUSÕES: E ASSIM, CHEGAR E PARTIR	107
9	REFERÊNCIAS	114
	APENDICE A.....	130
	APENDICE B.....	133

1. INTRODUÇÃO

*“[...]Caminhante, são tuas pegadas
o caminho e nada mais;
caminhante, não há caminho,
faz-se caminho ao andar.
Ao andar se faz o caminho,
e ao olhar para atrás
vê-se a senda que nunca
se há de voltar a pisar.
Caminhante, não há caminho,
senão rastros no mar [...]”
(Antônio Machado)*

O texto da epígrafe, do poeta espanhol Antonio Machado, coaduna como a forma de nosso olhar sobre os fenômenos que tratamos ao longo deste texto. Não há um percurso pronto e acabado no qual os atores sociais constituem o seu cotidiano. As experiências de nossos deslocamentos, sejam elas quais forem, irão produzir o(s) nosso(s) espaço(s) e tempo(s) – singulares e com significados particulares. Nesse sentido, nosso estudo volta-se para compreender a mobilidade em suas dimensões espaço-temporal refratando as experiências, em posições distintas e peculiares, dos passageiros nos aeroportos. E ainda, como desse movimento trazido pela mobilidade emergem o(s) processo(s) organizativo(s), entre chegadas e partidas, organizando a vida social.

Nesse sentido, em nossa reflexão nós repousamos em “[...] tentar compreender e explicar o mundo social a partir do ponto de vista das pessoas envolvidas nos processos sociais” (VERGARA; CALDAS, 2005, p. 68). Estamos preocupados com os sujeitos menores, com o cotidiano imprevisível, sentido e que foge às totalidades das discussões sobre organizações (CARRIERI; PERDIGÃO; AGUIAR, 2014). Nosso olhar está no movimento trazido pela mobilidade e nas experiências de cada ator social. Entendemos, neste sentido, que as práticas que constituem o cotidiano não podem ser apreendidas como neutras, amorfas, “[...] destituído de significado, de história e de sujeitos da história” (CARRIERI, 2014, p.21).

Nessa perspectiva, ao atentar-se para as práticas de mobilidade e o cotidiano estamos desvelando a organização da vida social, que expressa “[...] as múltiplas relações dos homens uns com os outros na produção e reprodução de sua existência humano-societária” (CARRIERI, 2014, p. 22). Essa organização da vida social, no qual está

inscrita também a mobilidade, foi modificada recentemente em função da COVID-19. Segundo Lima (2020, p. 5), o SARS-CoV-2, coronavírus causador da Covid-19, “[...] é um vírus zoonótico [...] que causam infecções respiratórias”. Ainda segundo o autor “o espectro clínico da infecção por coronavírus é muito amplo, podendo variar de um simples resfriado até uma pneumonia grave” (LIMA, 2020, p.5).

Essas questões trouxeram desafios críticos para a saúde pública, pesquisa e comunidades médicas (FAUCI; LANE; REDFIELD, 2020) implicando assim em um reordenamento da organização da vida social tendo como medida mitigadora o isolamento social que levou à redução significativa da mobilidade.

Além disso, novos desafios relativos à mobilidade passaram a constituir o cotidiano. O modo como usamos o transporte, as maneiras como viajamos foi alterado por esse evento. Temporários ou permanentes as organizações passaram a enfrentar novos desafios com relação a esse contexto. Queda no número de voos, o incentivo ao uso de bicicletas e novas formas de pagamento nos transportes têm sido algumas das mudanças (BRYANT, 2019; THE GUARDIAN, 2020). Com isso, novos cenários vêm se desenhando como a redução no tráfego de automóveis, a melhoria da qualidade do ar, a redução da poluição sonora, as redefinições do tamanho de calçadas demonstrando a mudança no processo organizativo de mobilidade nas cidades.

Embora a covid-19 possa alcançar a todos, a pandemia expõe injustiças e desigualdades (MARCHALIK; PETROV, 2020). Há disparidades raciais na saúde (SUBBARAMAN, 2020), e com relação aos grupos como crianças e idosos. A pandemia não é igual a todos e com isso, as práticas de mobilidade passam a se distinguir entre os atores sociais.

As nossas discussões envolvendo a pandemia do Covid-19 com as relações de mobilidade demonstram as vinculações entre macro e micro eventos e a relativa heterogeneidade de como esses eventos articulam-se; ou como os impactos dos macros eventos podem ser estudados pelas menores relações sociais. Ou seja, como o evento da covid-19 pode se relacionar com as práticas de mobilidade do cotidiano.

A prática é tida nesta dissertação “[...] como matrizes corporificadas e mediadas materialmente da atividade humana, centralmente organizadas em torno do entendimento prático compartilhado (SCHATZKI, 2001, p. 11). Ela expressa um

“pacote” de atividades, ou seja, um nexos organizado de ações, que articulam *doing* e *saying*, ou seja, feitos corporais e ditos (SCHATZKI, 2002). É importante anotar ainda que as práticas são uma abordagem específica para compreender o mundo (FELDMAN; ORLIKOWSKI, 2011) Segundo Gherardi (2013, p.109) “a prática é um conceito analítico que permite a interpretação de como as pessoas realizam o ser no mundo ativo”. As práticas se institucionalizam, sustentando e imprimindo valores, conhecimento e normas, quando estáveis por certo tempo. Ademais, o seu significado intersubjetivo e a negociação constante do sentido daquilo que é praticado (GHERARDI, 2013) passam a constituir aquilo que compreendemos como práticas. Nós inserimos nessas práticas as impressões de outrem, em uma dimensão de empatia e sensibilidade (CHANLAT, 2010). Segundo Reckwitz (2002, p.249), as práticas são a “ 'menor unidade' de análise social”, e ainda segundo o mesmo autor, elas representam “vários elementos interligados entre si” que podem ser os usos do corpo, conhecimento, emoções, que de maneira articulada criam e dão sentido às práticas. Em função dessa articulação, posicionamos a prática a partir de uma relação sociomaterial considerando elementos materiais pertencentes ao domínio social. Desta forma a prática sociomaterial só pode ser lida a partir de arranjos onde o social e o material estão inextricavelmente relacionados (LEONARDI, 2012; TURETA; TONELLI; ALCADIPANI, 2011; ORLIKOWSKI, 2007). Nessa esteira os estudos de mobilidades e práticas se encontram e permitem, segundo Hui (2013, p. 903), “oportunidades para considerar diferentes relacionamentos e coisas com as quais as pessoas são ‘móveis’”. Nesse sentido, advogamos para que a mobilidade não seja interpretada como um fenômeno isolado, mas como um conjunto de eventos que de modo organizado dão sentido de organização (WEICK, 1979).

Essas discussões têm profundas implicações sobre a vida das pessoas. A organização em sociedade se constitui em um constante *devenir*. Gottschalk e Salvaggio (2015) descrevem que a mobilidade é um fato da vida, pois o movimento de pessoas, objetos, ideias e informação constitui a vida cotidiana na contemporaneidade. Ou seja, o evento da Covid-19 modificou a vida das pessoas e também trouxe implicações para os deslocamentos e para a mobilidade.

O conceito de mobilidade é difuso (AUGÉ, 2018) e envolve não somente veículos e pessoas, mas contempla também, dentro da virada da mobilidade, uma perspectiva de desmaterialização, convergindo transporte e comunicação que implicam uma

reordenação espaço-temporal, segundo apontam Sheller e Urry (2006). O conceito de virada foi utilizado para caracterizar um novo paradigma que “[...] está sendo formado dentro das ciências sociais” (SHELLER; URRY, 2006, p. 208), incluindo estudos de diferentes campos teóricos. Seu objetivo constitui-se no argumento de que vivemos em uma era de deslocamentos. Assim, a mobilidade envolve tanto aspectos virtuais como físicos e cria aproximações e distanciamentos, fluidez e sedentarismo, que resultam em um caráter ambivalente dela, apontados por Augé (2010; 2012) e Santos (2002) como paradoxos.

Escrever sobre mobilidade não envolve tão somente o trajeto, percurso ou movimento, assim como não se pode reduzir a atores e os seus movimentos nos espaços. Ao introduzir as discussões sobre deslocamentos estão também sendo apresentadas questões relacionadas à raça, gênero, idade e classe (HANNAM *et al*, 2006; GOTTSCHALK; SALVAGGIO, 2015), construindo os significados no qual o movimento está investido e por isso sua posição é sempre relativa a um determinado ator (SERGOT; CHABAULT; LOUBARESSE, 2012).

Essas experiências sobre a mobilidade vinculam-se a diferentes eventos e fenômenos, entre eles estão as discussões em torno do distanciamento social, em função da Covid-19, e as novas práticas de mobilidade nas cidades. Nesse reordenamento da vida social, o olhar da gestão não recaí sobre as organizações enquanto substantivos, mas enquanto verbo dando atenção à dinâmica envolvida nos processos de organização (HATCH, 2011).

Para este trabalho compreenderemos as organizações como verbos, assumindo uma abordagem processualista em que tanto a organização como seus fenômenos são compreendidos como processos de organizar. Isso permite que nós nos aproximemos do conceito de estado de ser, um verbo – ação de construção. Trata-se de um esforço em estudar a produção das organizações e como elas acontecem (CZARNIAWSKA, 2008; SANTOS; ALCADIPANI, 2015; DUARTE; ALCADIPANI, 2016). Nessa esteira, pretendemos analisar a mobilidade como um processo que é organizado e que também organiza e, que, com isso, permite a compreensão acerca dos mais variados fenômenos organizacionais. Buscamos explorar o movimento, as experiências, as relações sociais rompendo com a perspectiva de passagem e ligação entre pontos no qual a mobilidade é comumente vinculada. Neste trabalho, as dimensões analíticas

de espaço e tempo são articuladas para entender tanto o processo (*organizing*), quanto o ato de organizar (*organization*) a partir de ideias, interesses e intenções no cotidiano dos atores sociais que utilizam o aeroporto.

Os processos de organizar fazem parte da construção do espaço, dentro do sentido de espaço adotado nesta dissertação. O espaço é entendido para além dos objetos físicos, em uma visão estática, material e objetiva da realidade. Tratamos, portanto, da experiência espacial (LEFEBVRE, 2006; TAYLOR; SPICER, 2007) que envolve tanto o aspecto material quanto o social para a compreensão do fenômeno do espaço. Assim, o espaço passa a ser constituído por meio dos processos organizativos que são resultado de interação de uma rede de atores e as suas experiências. O tempo, por sua vez, se expressa para além do quantificável, transpondo a objetividade e que, portanto, se desenvolve em relação à percepção do indivíduo. Assume uma perspectiva intimamente associada ao espaço e, com isso configura-se modificando nossa compreensão e interpretação acerca dos fenômenos.

Ao reconhecer a importância dessa discussão o objeto da pesquisa desta dissertação volta-se para analisar a mobilidade enquanto processo organizativo. Nesse sentido, a questão que norteou esta pesquisa foi: Como acontece o processo organizativo da mobilidade, a partir das categorias espaço-temporal, de passageiros nos Aeroportos?

Para responder a essa questão, produzimos este trabalho com pessoas que durante o período de março a dezembro de 2020, demarcado como primeiro ano da pandemia e do isolamento social, tiveram que frequentar os aeroportos. Buscamos, a partir do ponto de vista do participante, evocar a produção do espaço pelas práticas de mobilidade que foram mediadas pela pandemia do covid-19. Ademais, aeroportos são tidos como locais de intenso fluxo de pessoas, demarcando um não lugar segundo Augé (2012) e que, portanto, podem acentuar as experiências relativas à produção espacial, assim como a noção de tempo dos eventos.

Essa intensa circulação de pessoas no aeroporto também enfatiza as experiências de mobilidade em função da circulação do vírus da covid-19 - que pode ser transmitido em locais onde transitam milhares de pessoas como os aeroportos. Com isso, o delineamento de estudo no período de pandemia traz a vantagem de aferir no calor do momento as experiências que integram o tempo e a produção espacial no processo organizativo da mobilidade. Assim, o recuo ao passado não busca elementos

totalizantes, mas registros que tentam “[...] entender os processos pelos quais as múltiplas realidades compartilhadas surgem, se sustentam e se modificam” (MORGAN, 2005).

Demarcada a delimitação empírica deste estudo, o nosso objetivo geral, para responder à questão consiste em **compreender o processo organizativo da prática da mobilidade espaço-temporal dos passageiros nos aeroportos.**

Em mesma esteira, nossos objetivos específicos se constituem em:

1. revelar os elementos da prática de mobilidade que evidenciam a produção espaço-temporal no processo organizativo ;
2. descrever as experiências dos passageiros nos aeroportos a partir da concepção espaço-temporal da mobilidade ;
3. evidenciar empiricamente as contribuições do entrecruzamento entre processo organizativo e mobilidade espaço-temporal.

Para alcançar os objetivos propostos adotamos a abordagem qualitativa. Nós fizemos uso de (a) entrevistas semiestruturadas, e (b) de fotografias e imagens produzidas pelos entrevistados. Com relação às entrevistas utilizamos a técnica de bola de neve para a seleção dos sujeitos. Os documentos e fotografias ajudaram a elucidar a narrativa dos usuários dos aeroportos, frequentado pelos entrevistados, no processo organizativo da mobilidade espaço-temporal. Para tratamento dos dados, utilizamos a análise de narrativa temática (RIESSMAN, 2005) apoiada no processo de sistematização em espiral da análise dos dados proposto por Creswell (2010; 2013).

A importância dessa discussão está no reconhecimento de que que vivemos em uma era de deslocamentos (SHELLER; URRY, 2006). De avião, motocicleta, bicicleta ou a pé, ou ainda, do celular ao computador pessoal, estamos a todo tempo no movimento ao encontro de lugares e pessoas. Materialmente ou na desmaterialização, a vida social acontece em movimento, resultando em diferentes fenômenos que estão organizando e se reorganizando a todo tempo.

Com isso, diferentes temas conectam-se para a compreensão dos fenômenos que acontecem em movimento, e, que, portanto, podem ser estudados pela perspectiva da mobilidade. Uma via para o estudo dos fenômenos em movimento está na interseção entre o campo da mobilidade, e o campo da administração. Desse encontro

trabalhos sobre o turismo (BISPO, 2016), a inovação (CHOUDHURY, 2017), a carreira (KALLEBERG; MOUW, 2018), o desempenho criativo (SHIPILOV; GODART; CLEMENT, 2017), a aprendizagem e o conhecimento (SLAVOVA; FOSFURI; CASTRO, 2016; WRIGHT, M. *et al.* 2018) demonstram como a mobilidade está presente nas organizações e seus processos de organizar. Neste trabalho pretendo contribuir para os estudos presentes sobre mobilidade trazendo-a como um processo que é organizado e também organiza, e que com isso conecta diversas atividades que se relacionam ao espaço do aeroporto – importante ponto de fluxo na contemporaneidade.

Em nossa pesquisa a mobilidade assume a centralidade das discussões a partir do processo organizativo. Com isso, trazemos ao campo dos estudos organizacionais a interseção entre *organizing* e mobilidade, a partir dos espaços-tempos dos passageiros no aeroporto – importante local para aproximação de pessoas e integração de locais. O que nos levou a delimitar este estudo nos diferentes processos de organização que acontecem naquele espaço em função da mobilidade. A relevância deste estudo se apoia no entendimento de Kakahara e Sørensen (2002) que defendem o alargamento do estudo da mobilidade para além de uma perspectiva funcionalista. Os autores argumentam que o foco de análise deve considerar a interação, articulando “[...] fluxo global de objetos, símbolos e espaço em si” (KAKIHARA; SØRENSEN, 2002, p.3).

Sergot, Chabault e Loubaresse (2012) também destacam a necessidade de ampliar as pesquisas de gestão envolvendo a mobilidade. Para os autores as pesquisas do paradigma da mobilidade estão fortemente imbuídas de aporte teórico sociológico que oferecem várias contribuições, mas que ainda não foram transpostas para o campo dos estudos organizacionais. Nesse sentido, advogamos que este trabalho, ao repousar no processo organizativo da mobilidade se volta para essa contribuição.

Ao evocar as experiências, trazidas pelas categorias espaço-temporal, abarcamos como modo de compreender o fenômeno da mobilidade as dimensões subjetivas, imateriais ou não objetivas. Assim, partindo dessas experiências nós reconhecemos a pluralidade como via de análise, incrementando com nossa discussão os estudos que realizam a interseção entre mobilidade espaço-temporal e processo organizativo com atenção à alteridade e dos diferentes jogos de vozes que constituem na narrativa

sobre os deslocamentos. Trata-se, portanto, de uma abordagem incremental aos estudos sobre processos organizativos, investigando aspectos qualitativos das dinâmicas sociais da mobilidade em um aeroporto.

A justificativa para este trabalho tem foco na perspectiva do movimento dado pela mobilidade. Assim, ao introduzir as práticas de mobilidade, o nosso trabalho buscou articulá-las à produção de espaço e tempo, e com isso trazer as experiências como parte do processo onde a atenção não está na origem ou na chegada, mas no deslocamento, isto é, na mobilidade. Com essa medida estamos descentrando o foco dos locais onde ficamos para as experiências que são produzidas para chegar até esses lugares, e como esse processo organiza-se e é organizado.

Podemos acrescentar como justificativa para este estudo que a mobilidade tem uma relevância significativa no cotidiano do trabalhador, uma vez que o estilo de vida é cada vez mais móvel (KAKIHARA; SØRENSEN, 2002). Em metrópoles, como São Paulo e Rio de Janeiro “[...] o percentual da população que gasta mais de uma hora no deslocamento casa-trabalho é de 25% e 29%, respectivamente” (LIMA *et al*, 2019, p.48). Além do tempo relativo à produtividade, que é muitas vezes perdida no trânsito, esses deslocamentos implicam na saúde do trabalhador (KNEIB, 2012; TASSITANO; FEITOSA; TENÓRIO, 2013). Ademais, é oportuno também refletir sobre o processo de organização da cidade, dos transportes e das experiências do trabalhador, que podem ser estudadas pelas experiências que emergem da mobilidade.

Quanto à relevância, sobretudo à área de estudos organizacionais, este trabalho se constitui em um esforço teórico que oferece um olhar, a partir mobilidade enquanto processo organizativo, aplicando tempo (HASSARD, 2001; ORLIKOWSKY; YATES, 2002; CHANLAT, 2010) e produção espacial (LEFEBVRE, 2006; TAYLOR; SPICER, 2007). Tal interseção contribui para o desenvolvimento da concepção de cotidiano (CERTEAU, 1998), como um fenômeno complexo e dinâmico, aplicada nos estudos organizacionais.

Ao reconhecer que o estudo da mobilidade está inscrito no cotidiano organizacional – tido como dinâmico e que escapa e se inventa de múltiplas maneiras - é importante ressaltar que a leitura dos fenômenos pela lente do *organizing* é útil para compreender as práticas que suportam esse organizar. Em nosso estudo, a atenção está nas práticas de mobilidade que serão tidos como um emaranhado de processos

organizativos em movimento e que, com isso, tecem por meio de novas experiências os espaços no cotidiano. É possível visualizar esse argumento através de lojas, aeroportos, restaurantes, cafés, hotéis, bares, *hostels* que apresentam diferentes espaços que são desenhados a partir do deslocamento de pessoas ou multidões. Nesse sentido, é relevante pensar nos processos organizativos para essas instituições a partir dessa articulação com a mobilidade.

A partir das discussões desta dissertação sugerimos que a mobilidade seja vista a partir de um processo de organizar que articula tanto aspectos materiais quanto sociais, e desse encontro diferentes tessituras espaço-temporais são produzidas. Percebemos ainda que há a necessidade de considerar nesse processo de organização questões de como a política, a tecnologia e as redes sociais se inserem nas condições sociomateriais. Por fim, demonstramos empiricamente, a partir do check-in, filas e consumo como o processo organizativo da mobilidade, articula não só bagagens, passaportes e outros aspectos materiais, como também, ideias interesses e intenções dos atores que utilizam o aeroporto.

O conteúdo desta dissertação está organizado de tal forma que a discussão se inicia com argumentos sobre a mobilidade a partir de dimensões do paradigma da mobilidade. Em seguida, orientamos a discussão ao conceito de organização e como a abordagem processual se aproxima aos trabalhos de mobilidade. Adiante inserimos um corte relativo à sociomaterialidade como via de estudo do processo organizativo da mobilidade. Depois o delineamento segue para articular como o processo organizativo da mobilidade insere-se na discussão de espaço e tempo nas organizações. No capítulo seguinte o texto estrutura o percurso metodológico adotado. Concluída essa primeira parte, é apresentada a discussão a partir da produção empírica das entrevistas e o arcabouço teórico sobre de mobilidade e processos de organização.

2. MOBILIDADE

O objetivo deste tópico é posicionar conceitualmente a mobilidade no qual este trabalho está ancorado. Para isso, apresentamos as principais pesquisas sobre o tema a fim de relacioná-lo aos estudos organizacionais. Nós aproximamos a literatura de mobilidade aos processos de organizar, um paradigma distinto ao comumente adotado para estudar organizações. Em seguida, trazemos as discussões da abordagem sociomaterial como via para entender o organizar da mobilidade.

2.1 MOBILIDADE UMA EXPRESSÃO POLIFÔNICA

A polifonia é uma expressão utilizada para designar uma variedade de sons. Ou seja, demonstrar a produção de uma textura sonora onde duas ou mais vozes se organizam para dar coro a uma musicalidade. Em nosso caso, a metáfora reside na intenção de mostrar como a mobilidade está articulada a diferentes áreas de estudo. Múltiplas disciplinas podem expressar, em distintas vozes, a diversidade do tema e ampliar a compreensão de diferentes fenômenos, inclusive o dos processos organizativos.

Etimologicamente, o termo mobilidade vem do latim *mobilitas(átis)*, que significa móvel, que pode se mover (MAGALHÃES; ARAGÃO; YAMASHITA, 2013). Nesse sentido, comumente a palavra é empregada como sinônimo de estar em movimento, que, por sua vez, pode se apresentar de diferentes formas: andando, pedalando, em um automóvel, ou no transporte público coletivo, e isso inclui tanto o movimento dos corpos como também a interseção com as tecnologias de transporte (estrada, aeroportos, carros etc). Há ainda diferentes intencionalidades relativas à mobilidade: quando estamos nos deslocando para irmos ao trabalho, durante a prática de um exercício físico, em uma viagem de lazer e turismo ou mesmo indo ao encontro de amigos e familiares.

Contudo, a mobilidade por muito tempo foi reduzida à relação do espaço geográfico — relacionada ao movimento nesse espaço — com os deslocamentos na cidade, o uso de transporte ou a migração. Essa atenção exprime o olhar sobre os tempos

modernos, caracterizados pela intensificação dos deslocamentos humanos e também pelos efeitos desses movimentos como os congestionamentos e a emissão de gases poluentes dos automóveis (FREIRE-MEDEIROS; TELLES; ALLIS, 2018).

Embora a mobilidade ainda possa evocar um sentido restrito ao uso de transportes como carros, bicicletas, transporte público etc, existem vários tipos de mobilidade (AUGÉ, 2018). Sua discussão alargou-se e ultrapassou muitas fronteiras disciplinares (SHELLER, 2014).

Nesta seara, embora geógrafos, antropólogos e sociólogos constituam vozes dominantes nos estudos de mobilidade, trabalhos em outras disciplinas estão engajados com a literatura do tema (MERRIMAN, 2015). Textos de antropologia, estudos culturais, estudos de migração, estudos de ciência e tecnologia, estudos de turismo e estudos de transporte apontam contribuições para esse paradigma que passa a constituir a "virada da mobilidade" nas ciências sociais (SHELLER; URRY, 2006). Esse paradigma transcende a dicotomia entre as pesquisas de transporte e a pesquisa social, "[...] conectando as diferentes formas de transporte com padrões complexos de experiência social" (SHELLER; URRY, 2006, p.208). Assim, os fluxos e movimentos não envolvem apenas o espaço e as pessoas, incluem também aquilo que circula no ciberespaço, além de questões de ordem material. Busca-se investigar a relação desse movimento com as práticas sociais. Desta forma, redesenham-se as formas de compreender e estudar a mobilidade que estava restrita ao conceito de espaço físico.

A partir deste novo paradigma relativo à mobilidade, o conceito da palavra passa a incorporar os movimentos de pessoas, objetos, capital e informação em todo o mundo (HANNAM *et al*, 2006), abrigando o sentido de disposição e capacidade de movimento e o próprio movimento (WEGENER, 2013). Desse modo, a mobilidade passa a abrigar estudos que abrangem movimento corporal, infraestrutura de transporte e comunicações, reestruturação espacial, migração e imigração, cidadania e transculturalidade, turismo e viagens. Dentro desse novo paradigma da mobilidade, as fronteiras em torno da expressão ainda não estão totalmente definidas; contudo, o campo é consensual ao reconhecer que a mobilidade abriga os movimentos físicos de pessoas e objetos, assim como, o movimento imaginativo e virtual (VANNINI, 2010; HANNAM *et al*, 2006; SHELLER; URRY, 2006)

Cresswell (2010) ainda acrescenta que a mobilidade está interessada em uma variedade de coisas que se movem, incluindo seres humanos, ideias e objetos; e em como essas coisas se movem de maneira interconectada e como um pode ativar ou dificultar o outro. Sheller e Urry (2006) acrescentam a esse conceito a observação de que mobilidade e fixidez são diferentemente consideradas, dependendo dos espaços nacionais e períodos históricos.

Adey (2006) chama a atenção para os trabalhos que descrevem a mobilidade a partir do binômio movimento e sedentarismo. Por essa ótica há um jogo dialético entre o que assume sentido estático e aquilo que se desloca. Para o autor, porém, a posição da mobilidade não deve se restringir àquilo que se movimenta, pois se a mobilidade é movimento, tudo o que se desloca é mobilidade. Assim, a defesa do autor está na concepção de relativização e experiência ao analisar o que seria mobilidade e envolve, para tanto, circunstâncias, estruturas, cultura e significado.

Algumas formas de apresentação da mobilidade estão expressas em viagens, obrigatórias ou voluntárias (COHEN; COHEN, 2012; HANNAM *et al*, 2006). Essas viagens, segundo Urry (2002), podem assumir diferentes manifestações: (i) física de objetos, (ii) imaginativa, (iii) virtual ou (iv) física e corporal, além daquelas envolvendo meios de comunicação. No QUADRO 1, os autores Lima, Silva e Torini (2019, p. 149) descrevem essas categorias a partir da discussão do paradigma da mobilidade de Urry.

QUADRO 1 - Dimensões do Novo Paradigma da Mobilidade.

Dimensões do Paradigma da Mobilidade	Viagem corpórea de pessoas que se deslocam por motivos que transitam entre trabalho, lazer, vida familiar, prazer, estudo, migração e fuga. Essas mobilidades podem envolver desde os deslocamentos diários até deslocamentos únicos (uma espécie de exílio).
	Movimento físico de objetos para produtores, consumidores e varejistas, o envio e recebimento de presentes e lembranças, bem como a montagem e (re) configuração das pessoas, objetos e espaços como parte de habitação e lugar de decisões.
	Viagem imaginativa realizada por meio de conversas, mas também de imagens de lugares e povos referenciados e se movendo através de impressão múltipla e mídia visual.
	Viagem comunicativa por meio do contato pessoa a pessoa, via sistemas de mensagens, textos, cartas, telégrafo, telefone, fax e móveis.

	Viagem virtual , muitas vezes em tempo real, permite a presença e ação à distância, transcende a distância geográfica e social (por exemplo, transferência bancária via internet ou participação de reunião ou conferência 'em' <i>second life</i>).
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Elaborado por LIMA; SILVA e TORINI (2019, p. 149) a partir de Urry (2007)

Esta categorização trazida por Urry, apontada no quadro 1, dilata o sentido como geralmente empregamos a mobilidade, como sendo restrita ao movimento de pessoas, assim como, demonstrando a interseção da mobilidade no cotidiano, produzido não somente nas vias de transporte, mas também pela fluidez das informações; nas comunicações mediadas por dispositivos eletrônicos/digitais; no consumo globalizado de produtos ou nos deslocamentos de refugiados e turistas. Depreende-se, portanto, que mobilidade passa a ser vista como um conjunto arquitetado, que, por sua vez, é organizado e organiza diferentes práticas do cotidiano. Sendo assim, as pesquisas de mobilidade envolvem tanto o movimento objetivo quanto o subjetivo da(s) realidade(s) social(is). Le Breton (2005, p.5) acrescenta que:

[...] a mobilidade não pode ser reduzida ao transporte. Eles permitem identificar várias dimensões da mobilidade, complementares ao transporte, como comportamentos sociais complexos que permitem aos indivíduos participar mais ou menos bem em uma sociedade dispersa.

Os trabalhos da área de mobilidade, como apontado no quadro 1, têm integrado ainda o campo das tecnologias da informação e comunicação (internet, celular, aplicativos de mensagens *etc*) – marcados pela aproximação de pessoas e lugares. Taipale (2014) aponta, nesse sentido, por exemplo, a combinação entre as mobilidades corporais e digitais, descentrando a atenção da mobilidade enquanto modelo indivisível para a sua relação enquanto um sistema complexo, e que, portanto, aglutina diferentes manifestações de movimento, e por vezes, a interdependência deles.

Em meio a tantas manifestações de mobilidade com a aproximação de pessoas por meio do envio de arquivos, movimento de objetos, deslocamento de informações, chama a atenção quanto à necessidade de viagens, com o movimentar do corpo, quando inúmeras formas de tecnologias da informação e comunicação (TICs) permitem substituir o transporte físico. Para Urry (2002) esse movimento decorre do significado da co-presença corporal. Assim, o sentido de “ser com” ou “estar com”,

rege muitos tipos diferentes de mobilidade. Durante a viagem, nós nos submetemos para tornarmos parte de um coletivo móvel, construindo relações em movimento entre pessoas. Além disso, o autor aponta que viajar consiste em parte essencial da vida, se constitui como um direito humano, representa um marcador de status e mostra atenção e comprometimento. Ou seja, a mobilidade inscrita nas viagens interroga “[...] um conjunto complexo de práticas sociais que envolvem tecnologias antigas e emergentes” (URRY, 2002, p. 271).

As viagens, para Urry (2002), resultam na proximidade física sejam de pessoas, lugares ou eventos particulares e elas podem ser descritas como de ordem obrigatória, apropriada ou desejável. Não há, segundo o autor, maneiras simples para se distinguir entre o que é necessário e o que não o é. Banister (2008) defende que a mobilidade, inscrita nas viagens de lazer, trata-se de uma tentativa de compensar o declínio da qualidade de vida. Já Cresswell (2010) chama a atenção ao pontuar que a mobilidade é um fato da vida moderna. Ou seja, estamos em todo tempo em movimento e isso se constitui como as bases da vida social.

Na esteira de Cresswell (2010), o próprio sentido de lócus como lugar de identidade é problematizado. Ou seja, a cultura não está limitada a um lugar. Segundo Cresswell (2010), as posições de Clifford (1997), que defende culturas a partir de rotas que se conectam, e Augé (2012), que apresenta os não lugares, sustentam a noção de espaço como movimento e, portanto, a cultura não está posta em um espaço, mas vinculada às ações que acompanham o movimento. Nesses dois autores a mobilidade rompe com o sentido de identidade e cultura associado a um espaço estático e delimitado. A crítica à cultura como propriedade compartilhada de atores sociais que partilham espaços comuns (CRESSWELL, 2020) é substituída pelo encontro de pessoas em movimento.

Cumpramos observar que, embora teóricos da virada da mobilidade como Cresswell dissociem movimentos das características culturais e sociais, enquanto uma propriedade compartilhada, essa perspectiva articula que “os movimentos de pessoas ou objetos em todos os lugares estão repletos de significados [...]” (YAMAMOTO; OLIVEIRA, 2021, p.296). Desta forma, não podemos destituir as práticas de mobilidade de sentido ou considera-las como amorfas.

Assim, ao observar, descrever e analisar a mobilidade são requeridas uma conjunção de questões envolvendo, por exemplo, o número absoluto de veículos, os jogos de poder dos atores políticos e a percepção dos usuários. Em nosso caso essas questões, são analisadas à luz da perspectiva interpretativista (MORGAN, 2005); e, portanto, elas podem refratar diferentes olhares sobre inúmeras questões, como as geometrias de poder da vida cotidiana e os privilégios, desigualdades e exclusões. Essa lente analítica, não por acaso, encontra amparo nos estudos da virada da mobilidade, que reconhecem a necessidade de apartar-se das posições de cunho positivista (VANNINI, 2010).

Desse cenário, que emergem relações mais profundas do que aquelas captadas por gráficos, tabelas e números, estão as de desigualdade social, inclusão / exclusão, direitos e democracia, apontando para a incursão da mobilidade como inerentemente política (JEANES *et al*, 2015). O direito de viajar, por exemplo, é altamente desigual (HANNAM *et al*, 2006); além disso, a mobilidade e o seu controle refletem e reforçam o poder (SHELLER; URRY, 2006). Uma manifestação disso surgiu na fala do ministro da Economia do Brasil em 2020, Paulo Guedes, que em declaração pública estabeleceu a relação entre o valor mais baixo do câmbio e viagens das classes sociais sem condições à Disney. O ministro fez a seguinte declaração, no evento realizado em Brasília em fevereiro de 2020:

Todo mundo indo pra Disneylândia. Empregada doméstica indo pra Disneylândia. Uma festa danada. Peraí. Vai passear ali em Foz de Iguaçu, vai passear ali no Nordeste, cheio de praia bonita. Vai pra Cachoeiro de Itapemirim, vai conhecer onde o Roberto Carlos nasceu. Vai passear no Brasil, vai conhecer o Brasil, que tá cheio de coisa bonita pra ver (GUEDES, 2020).

Outras relações de desigualdade e poder podem ser expressas, por exemplo, no acesso a vias de transporte para bicicletas, ou seja, o direito de locomover-se de modo seguro na cidade. Sob a ótica do direito à cidade (KRIEGER; LEBLANC, 2018), podemos rememorar as jornadas de junho, em 2013, evento com intensas manifestações populares, que tiveram como estopim o aumento dos preços do transporte coletivo público urbano. O movimento político eclodiu em São Paulo, à época do aumento em R\$ 0,20 na tarifa de transporte público urbano. Krieger e Leblanc (2018, p. 1038) ainda acrescentam que esse movimento

[...] trouxe à tona a seguinte problemática: apesar dos importantes avanços alcançados devido à participação social nas políticas

públicas, tais instâncias não exaurem as possibilidades pelas quais os cidadãos gostariam de intervir na produção da cidade

Ou seja, além de uma perspectiva de assimetria de poder, as discussões sobre mobilidade ainda alavancam as discussões da produção da cidade (e.g. KRIEGER; LEBLANC, 2018) com um reordenamento das políticas públicas a partir da participação social. Abaixo, algumas imagens retratam essas mobilizações, com seus símbolos, críticas e pautas de reivindicação.

O símbolo, como expresso pela catraca da figura 1, é um discurso. Ele pode ser o veículo dos sistemas de significados compartilhados por diferentes grupos. Além de expressar como indivíduos interpretam e entendem a experiência, e como essa interpretação e experiência se relaciona com a ação (SMIRCICH, 1983). Ademais, a catraca em que os jovens seguram na figura 1 revela a intersubjetividade do grupo em manifestação; permitindo compreender o sentido de mobilidade, para o ato político dos sujeitos, que partilham do significado expresso pela catraca naquele momento (MORGAN, FROST; PONDY, 1983).

Figura 1- Fotografia de jovens em uma manifestação segurando uma catraca de ônibus, símbolo do movimento político “Passe Livre”.



Fonte: Ribeiro (2013)

Figura 2: Milhares de manifestantes cruzam a avenida (SP) e criticam o aumento da tarifa em relação aos custos da Copa do Mundo, evento organizado pela Fifa no Brasil em 2014.



Fonte: Machfee (2013)

Em mesmo sentido, é possível compreender ainda que a análise da mobilidade representa pistas da vida social e se conecta a diferentes eventos do cotidiano, com múltiplas histórias e narrativas – de grupos, de indivíduos, organizações; é reducionista compreender as discussões sobre mobilidade a mero deslocamento físico entre os pontos de A até B ou restringi-los aos transportes (LE BRETON, 2005). Elas tratam da conexão de questões como a crítica social e política, como apontado na figura 2, demonstrando a interdisciplinaridade das discussões.

Esses discursos que orientam práticas organizativas podem ser capturados pelas ruas da cidade (VIEGAS; SARAIVA, 2015), onde diariamente os deslocamentos acontecem e organizam a mobilidade, inúmeras histórias podem ser contadas. Não se trata de uma uniformidade ou uma única narrativa, mas de deslocamentos, mediados por diferentes motivos e histórias, que pluralizam o próprio sentido do discurso relativo à mobilidade. As imagens acima, sobretudo da figura 2, podem elucidar pelo menos duas histórias. Na figura 2, ao fundo, vê-se a bandeira do Brasil projetada no prédio da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) e ao mesmo tempo, em primeiro plano é possível observar o movimento da periferia contra o aumento das passagens. A bandeira do Brasil mais tarde foi utilizada como símbolo dos movimentos políticos de direita para reivindicações de inúmeras pautas,

enquanto a organização dos movimentos sociais, como o da periferia, são historicamente vinculados às pautas da esquerda – de igualdade social e lutas em favor daqueles que estão deslocados do centro de poder econômico. Nos chama a atenção, neste sentido, a pluralidade que a história da mobilidade pode contar, ou a contestação relativa às práticas de mobilidade universais e genéricas, capturadas, registradas e reproduzidas. Cabendo sempre o questionamento da construção hegemônica de contextos sócio-históricos por meio de narrativas e discursos que são ditos ou silenciados (BARROS; CARRIERI, 2015; CARRIERI; CORREIA, 2020).

As diferentes tessituras nos processos de organização social, como as pautas elucidadas nas figuras 1 e 2, demonstram os vínculos das práticas com os espaços praticados (LEITE-DA-SILVA, 2007; FELDMAN; ORLIKOWSKI, 2011; MARINS; IPIRANGA, 2017). Desta forma, chamamos a atenção para a vinculação entre a mobilidade com a própria constituição do espaço da cidade, que é permeada por pautas, reivindicações e apropriação (MISOCZKY; OLIVEIRA, 2018). Uma infinidade de saberes e pressupostos sustentam as atividades de mobilização.

Os trabalhos de Watts (2008) e Stanley (2020) nos convidam a pensar a mobilidade para além de uma representação cartesiana de deslocamento, explorando novas formas de representação para examinar a natureza e a experiência no campo social que é materialmente heterogêneo- envolve conversas, corpos, textos, máquinas, arquitetura e etc (HANNAM *et al*, 2006).

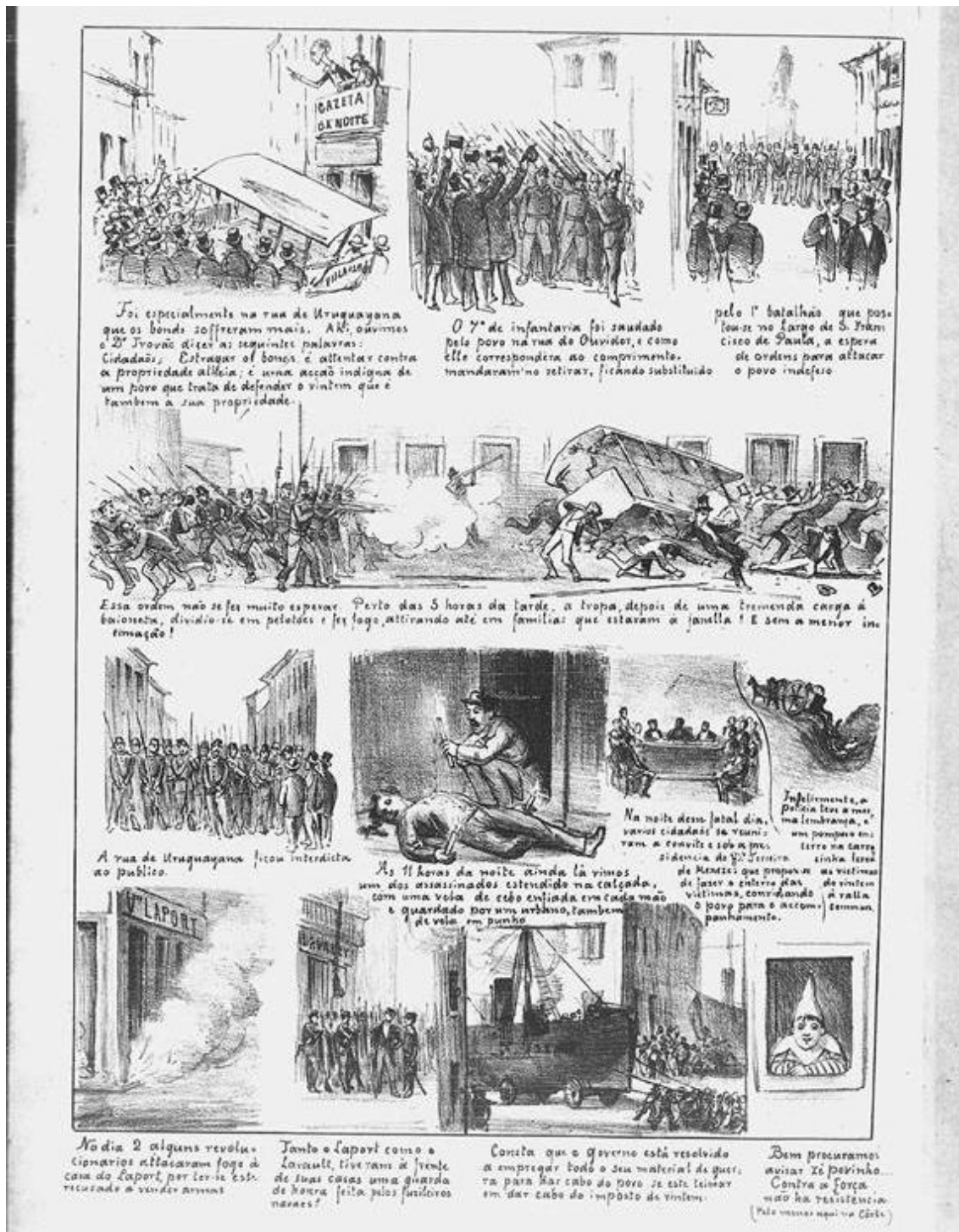
Essa discussão profícua possui raízes bastante antigas. Se rememorarmos o debate sobre mobilidade, historicamente veremos a importância para o Brasil, que por meio das expedições pelo interior do país, ainda no período colonial, teve diferentes objetivos. A busca por metais de valor, a expansão das fronteiras entre as colônias espanhola e portuguesa e o comércio são apenas alguns dos aspectos da importância desses deslocamentos. É importante anotar que neste processo formas de exploração e extermínio das populações indígenas, atravessam as discussões. A mobilidade de inúmeros atores sociais, entre os quais mascates e tropeiros, deram origem a pequenas vilas e, futuramente, a cidades; assim como a feiras e comércios (SILVA NETO, 2018).

Os processos de organização (CZARNIAWSKA, 2008; DUARTE; ALCADIPANI, 2016) da vida social e econômica no Brasil podem ser estudados pela lente da movimentação tanto de pessoas quanto materiais – rota do ouro, o escoamento do café, a exportação da borracha são alguns exemplos. Esses eventos colocam o passado na pauta do presente, visualizando conexões, e anotando causa e consequências dos processos de organização social; nos permite também compreender e (re)constituir diferentes narrativas relativas à mobilidade, destacando continuidades e discontinuidades nos processos organizativos (MACLEAN; HARVEY; CLEGG, 2017; BARROS; DE TOLEDO CARNEIRO; WANDERLEY, 2019). Nessa perspectiva de estudos longitudinais e contextos históricos sobre a mobilidade (MACLEAN; HARVEY; CLEGG, 2017) é importante ainda estabelecer conexões entre eventos para compreender a construção da mobilidade no país.

Os protestos no Brasil em 2013 podem nos religar à do Vintém¹, ocorrida no Rio de Janeiro entre os anos de 1879 e 1880, representado na figura 3. A mobilização à época da monarquia pode ser considerada como um marco que concatenam organização social e mobilidade. O evento gerou um enorme descontentamento social e possuía como pauta o aumento da tarifa do transporte público dos bondes (AMARAL, 2015). Contudo, a revolta por detrás da criação de um imposto sobre as passagens dos bondes do Rio de Janeiro possuía outras pautas, como a política econômica e cidadania política (RAMOS, 2020), organizavam o descontentamento social que culminou com o movimento do Vintém.

¹ O vintém era a moeda de cobre de menor valor naquela época.

Figura 3: Charge da Revista Illustrada, a 7 de janeiro de 1880, sobre a Revolta do Vintém



Fonte: Biblioteca Nacional.

As crises envolvendo a mobilidade avançam até a industrialização brasileira que preteriu o modal rodoviária ao sistema de bondes, ainda presentes nas cidades entre 1930 e 1960 (BENEDET, 2015). A abertura de inúmeras rodovias no país, orientou o

crescimento das cidades brasileiras para o transporte motorizado rodoviário (ANTP, 2010). Como consequência criamos cidades dependentes de automóveis. Essa configuração pelo uso extensivo de transporte por veículos individuais para deslocamento pode ser visualizada na tabela 1 que compara diferentes tipos de veículos. Chamamos a atenção para os valores comparativos entre automóvel e ônibus - veículos de deslocamento individuais e coletivos.

Tabela 1 - Percentagem de veículos, por tipo segundo o Brasil - JUN/2020

Tipo de veículo	Quantidade	Porcentagem
Automóvel	57.193.009	53,95%
Bonde	42	0,00004%
Caminhão	2.848.472	2,69%
Caminhão Trator	714.075	0,67%
Caminhonete	8.091.387	7,63%
Camioneta	3.654.592	3,45%
Chassi Plataforma	1.710	0,00%
Ciclomotor	408.312	0,39%
Micro-ônibus	416.454	0,39%
Motocicleta	23.431.632	22,10%
Motoneta	4.651.692	4,39%
Ônibus	652.815	0,62%
Quadriciclo	262	0,00%
Reboque	1.766.044	1,67%
Semi-Reboque	1.039.747	0,98%
Side-Car	8.527	0,01%
Outros	17.621	0,0166%
Trator Esteira	211	0,0002%
Trator Rodas	33.371	0,03%
Triciclo	37.549	0,04%
Utilitário	1.042.928	0,98%
TOTAL	106.010.452	100%

Fonte: Ministério das Cidades, DENATRAN - Departamento Nacional de Trânsito, RENAVAL-Registro Nacional de Veículos Automotores

Tais números consolidam uma crise aguda da imobilidade, representando uma transição para o esgotamento por saturação (AMARAL, 2015) e como consequência o espaço torna-se raro.

Ao organizar os diferentes eventos no curso da história envolvendo a mobilidade, evidenciados nas figuras 1, 2 e 3, além da tabela 1, temos a intenção de romper com

perspectiva de recursividade relativa aos deslocamentos. Ou seja, esse emparelhamento de eventos e dados busca romper e reconstruir a ideia de uma única história (WANDERLEY; BARROS; COSTA; CARRIERI, 2016; DE TOLEDO CARNEIRO; WANDERLEY, 2019) sobre mobilidade (SHELLER, 2017). Esse cotidiano no qual a mobilidade está imbricada é múltiplo, singular e composto por diferentes vozes.

Esses deslocamentos acabam organizando o espaço das cidades. A pesquisa realizada pela companhia holandesa TomTom, especialista em tecnologia de localização, indicou que em cidades com imóveis mais caros, as pessoas tendem a se mudar para os subúrbios, onde podem pagar os aluguéis. Contudo, ainda precisam viajar para o centro da cidade para trabalhar. Isso gera uma desconexão entre a residência e o local de trabalho (BERSHIDSKI, 2019). Esse estudo, que compôs uma pesquisa para elaboração do índice de congestionamento, revelou como a mobilidade urbana está associada a organização da cidade, além de apontar como a desigualdade está conexas ao congestionamento (BERSHIDSKI, 2019).

Foi sobre a mobilidade que se constituiu a cidade moderna, compreendendo realocações temporárias, como viagens, ou permanentes – como migrações (WEGENER, 2013). As implicações desses deslocamentos podem ser observadas nos preços dos imóveis e nos congestionamentos na cidade. As mudanças que ocorrem na cidade estão associadas aos processos de urbanismo, que por sua vez são suportadas pela mobilidade passando a dar o ritmo do tempo de uma informação ou o deslocamento de um produto do trabalho, pois o tempo para se mover é um indicador de custos e indica eficiência econômica e produtividade nas organizações. Uma empresa só é estável se estiver em constante intercâmbio com o ambiente (KESSELRING, 2015). Repensar os processos organizativos, a partir do paradigma da mobilidade (SHELLER; URRY, 2006), é atentar-se para os fluxos que percorrem/produzem os espaços.

Nesta esteira, fixos e fluxos repousam sob a discussão de mobilidade. Santos (2002), com acentuada atenção à questão da globalização, descreve os fixos como objetos, lugares ou organizações que podem ser representados por portos, plantações, escola ou lojas, por exemplo. Esses fixos irão produzir aquilo que ele chama de fluxos, que se caracterizam pelos movimentos entre os fixos. Ou seja, esse movimento

homogeneizado pela categoria dos fluxos trata-se da mobilidade. O autor descreve que “[...] os fixos são cada vez mais artificiais e mais fixos, fixados ao solo; os fluxos são cada vez mais diversos, mais amplos, mais numerosos, mais rápidos” (SANTOS, 2002, p.55); O autor ainda acrescenta:

Os fluxos não têm a mesma rapidez, a mesma velocidade. As coisas que fluem e que são materiais (produtos, mercadorias, mensagens materializadas) e não materiais (ideias, ordens, mensagens não materializadas) não têm a mesma velocidade (SANTOS, 2002, p.83).

A cidade, sob essa lente, é um fixo cruzado por fluxos. Essa aceleração dos fluxos – de ordem material ou imaterial, nos conduz para o que Augé (2012) define como não lugares, a partir de uma interseção entre modernidade e mobilidade. O autor descreve que essa noção de circulação acelerada de pessoas e bens resulta em modificações físicas como concentração urbana e transferência de população; levando a produção de espaços nos quais não se pode fazer leitura da sociedade através do espaço, pois as pessoas que circulam naquele lugar não representam aquele espaço. Com essa modificação do espaço – e sua referência identitária, histórica e relacional (AUGÉ, 2012), em função da mobilidade não é possível estabelecer estrita conexão entre a disposição espacial e a disposição social. Desse desencontro Augé (2012) constrói o sentido de não lugar.

O não lugar está assentado em uma perspectiva de utilização dos espaços que é homogênea e possui sempre o mesmo formato – característico do mundo globalizado. O seu uso atribuído, é tão característico, tão impregnado de semelhanças que esses locais passam a ter referências de similaridades. Assim, ao entrar em um shopping center, ou em um aeroporto, ou ainda em um supermercado o uso e a frequência serão tidos como comuns/homogêneos. São “espaços constituídos em relação a certos fins e a relação que os indivíduos mantêm com esses espaços. [...] os não lugares criam tensão solitária” (AUGÉ, 2012, p.87), pois são prometidos à passagem, ao provisório e ao efêmero (AUGÉ, 2012)

Os não-lugares nascem das acentuadas figuras da sobremodernidade² ou supermodernidade. Em Augé (2010), a sobremodernidade é descrita como o resulta

²O prefixo “sobre” em sobremodernidade designa superabundância de causas que complica a análise dos efeitos (AUGÉ, 2010, p.15)

dos excessos de tempo, espaço e de individualismo, composição da contemporaneidade, que transformar a experiência de tais dimensões. E que dessa forma produzem espaços que não podem ser definidos “nem como identitários, nem como relacionais e nem como históricos” (CARVALHO , 2014, p.77; AUGÉ, 2012). Sem esta vinculação relativa à história com o espaço, Augé aponta, que estamos em um presente urgente e perpétuo. Ou seja, esses deslocamentos nos quais o espaço não se vincula a história, identidade ou tradição está constituída a perspectiva dos não lugares (GOTTSCHALK; SALVAGGIO, 2015). Augé (2012, p.95) ainda relata que “o espaço do não lugar não cria nem identidade singular nem relação, mas sim solidão e similitude”.

Korstanje (2015) acrescenta ao descrever que “[...] lugares e não-lugares não são espaços reais, mas imaginários. Um local passa da tipologia de local para não local sempre que falta história e significado” (KORSTANJE, 2015, p.49). Assim, a tese de Augé nos chama a atenção não apenas para os deslocamentos, mas também quanto às perspectivas relacionais do sujeito com o espaço criadas pela história e tradição.

Tal qual a mobilidade que, em muitas vezes, irá requerer a identificação para onde seguir, as voltas e paradas permitidas ou ainda as direções que se podem andar, a categoria de Augé, de não lugares, trata da onipresença dos sinais. Representados pelo aviso ao motorista de um painel luminoso, a informação ao passageiro para retirada do cartão, as comunicações indiferentes e simultâneas de obrigado por sua visita e grato por sua confiança. Os não lugares apresentam textos informativos, direcionais, prescritivos e proibitivos que permitem o uso homogêneos dos espaços em diferentes locais (AUGÉ, 2012; GOTTSCHALK; SALVAGGIO, 2015). Além disso, a mediação nos espaços por sinais, quase que genéricos, vai traduzir o homem comum, cuja identidade é reduzida unicamente à de turista, cliente, passageiro, visitante, convidado. Augé, observa nesse sentido que:

O único rosto que se esboça, a única voz que toma corpo, no diálogo silencioso que ele persegue com a paisagem-texto que se dirige a ele como aos outros, são os seus – rosto e voz de uma solidão ainda mais desconcertante porque evoca milhões de outras. O passageiro dos não-lugares reencontra sua identidade no controle da alfândega no pedágio ou na caixa registradora. Esperando, obedece ao mesmo código que os outros, registra as mesmas mensagens, responde às mesmas solicitações. O espaço do não-lugar não cria nem identidade singular nem relação, mas solidão e similitude. (2012, p. 94-95)

Essa dimensão móvel, envolvendo a mobilidade e não-lugares, da vida cotidiana passa a organizar o espaço: você vira, corre, entra, atravessa e faz tantos outros movimentos. Assim, também, as pessoas, o capital e as coisas formam e reformam o próprio espaço – com suas subjetividades através das quais os indivíduos habitam o espaço (SHELLER; URRY, 2006). Knox (2008) descreve que as sociedades modernas estão construídas em torno dos fluxos – o movimento de vários assuntos e pessoas; sendo o fluxo a própria expressão da vida moderna. Esse ritmo dado ao deslocamento nos conecta ao conceito de mobilidade pois trata dos pontos de trânsito, onde habitam muitas pessoas. São “lugares nos quais permanecemos em trânsito, em espera ou apenas de passagem” (SAADI TOSI, 2014, p.1), ampliando a discussão sobre 'múltiplas mobilidades incluindo movimentos espaciais e mobilidade (KESSELRING, 2015).

Esse movimento de pessoas, capital, informações e objetos criam conexões múltiplas orquestrando novas formas da vida social a partir de estações, hotéis, estradas, aeroportos (SHELLER; URRY, 2006). Esses locais são de movimento intermitentes. Analisar mobilidade envolve examinar as múltiplas consequências para a vida social (SHELLER; URRY, 2006). Entender onde estamos passa por entender o movimento praticado.

Augé (2018, p.19) descreve que “os não lugares são o contexto hoje de todos os lugares possíveis”. Essas figuras de excesso passam a reger relações paradoxais do contexto da sobremodernidade. A intensa circulação de imagens, produtos e informação descreve um mundo fluido, movimentado, conectado e mutante que ao mesmo tempo carrega em seu seio o sedentarismo. É sob a tensão entre a mobilidade e os excessos de fixação que a narrativa de Augé (2018) registra a antropologia da mobilidade

O autor nos chama a atenção não apenas para a mobilidade, e seus fluxos e conexões. Sua obra reside no olhar sobre o paradoxo e o caráter ambivalente da mobilidade sobremoderna. A mobilidade está assentada, para Augé (2010), nas contradições que acompanham os movimentos contemporâneos e que resultam em desigualdades, nas noções de ressignificação de centro e periferia, em

transformações de mercadoria as experiências e lugares, individualismo e desterritorialização. O autor descreve ainda que

Pensar a mobilidade é pensa-la em diversas escalas para tentar compreender as contradições que minam nossa história. Essas têm tudo a ver com a mobilidade. [...] Pensar mobilidade é também aprender a repensar o tempo. [...] Pensar a mobilidade no espaço, mas ser incapaz de concebê-la no tempo, essa é finalmente a característica do pensamento contemporâneo preso na armadilha de uma aceleração que o entorpece e o paralisa. (AUGÉ, 2010, 99-102)

Não se trata tão somente em pensar sobre deslocamentos, mas considerar as próprias contradições que a contingência da sobremodernidade, que advoga pela globalização, hiperconexão e o estreitamento do mundo, produz. Esse olhar sobre a mobilidade pode ser estudado a partir de diferentes lentes; em nosso trabalho organizamos nossa discussão a partir das dimensões espaço-temporal e os processos organizativos.

No tópico seguinte três questões nortearão nossas discussões: mobilidade e organizações; as perspectivas materiais e sociomateriais para que com isso aproximemos a discussão da mobilidade ao organizar; e os trabalhos de tempo e espaço vinculando-os à organização da mobilidade.

2.2 MOBILIDADE E ORGANIZAÇÕES

O campo de estudos organizacionais assenta suas discussões sobre as organizações e seus processos de modo a entender e compreender a sua dinâmica, produção e reprodução, tendo como foco as organizações como elas acontecem. Nesse campo teórico, diferentes abordagens articulam modos de entender e estudar as organizações. Com isso, temas como cultura, estratégia, aprendizagem, identidade, inovação, diversidade e simbolismo compõe a multidisciplinaridade do campo que abarca uma infinidade de outras questões no intuito de articular o estudo da teoria e da prática das organizações. Assim, como forma de compreender os processos de organização a área dialoga com diferentes disciplinas tais como a sociologia, filosofia, antropologia e psicologia.

Dentro desses estudos, as organizações comumente são tidas como substantivos, algo que está definido, posto e pronto e que nominalmente é definida como uma instituição por seus limites espaciais. Em nosso trabalho, contudo, nos ocupamos em analisa-las a partir de um outro ângulo. Esta pesquisa preocupa-se em estudar como o movimento de diferentes atores sociais e o modo de se organizar, em diferentes arranjos, sejam temporários ou permanentes, são constituídos.

Por esse motivo, repousamos nosso estudo na lente do *organizing* ou processo de organizar (CZARNIAWSKA, 2008; DUARTE; ALCADIPANI, 2016). Essa perspectiva sobre as formas de organização, sejam de pessoas ou processos de trabalho, coaduna com a área de estudos organizacionais que se preocupa em estudar os processos administrativos, da gestão e dos fenômenos organizacionais enquanto verbo. Ou seja, a organização acontece e é produzida em um processo contínuo e que pode ser traduzida em uma perspectiva de gerúndio (-ndo / -ing). Essa perspectiva dos processos organizativos enfatiza uma abordagem dinâmica e contínua. Assim, a própria definição de organização enquanto localização física é questionada (CNOSSEN; VAUJANY; HAEFLIGER, 2020). Czarniawska (2008) chama a atenção, nesse sentido, explorando como a gestão moderna ocorre em uma rede múltipla e fragmentada, estando a organização acontecendo em muitos lugares ao mesmo tempo.

Por essa abordagem, das organizações enquanto verbos, compreendemos ser possível articular o estudo da mobilidade para o campo das ciências administrativas, com atenção aos estudos organizacionais. Nessa esteira, entendemos que as pessoas, a informação, a produção e com isso, também as organizações e os processos organizativos estão em um constante exercício de movimento e por essa razão a aproximação com a lente da mobilidade. Embora esse arcabouço teórico já tenha sido objeto de estudo no campo da administração, como logística ou operações, por exemplo, o foco comumente recai em uma abordagem de causalidade ou de métodos centrados no *The One Best Way*, preocupando-se com menores custos, rotas ou tempo tendo como exercício otimizar, dirimir ou reduzir.

Em oposição a essa perspectiva a nossa atenção está posta na mobilidade e nos processos de organização que passam a constituir o cotidiano (CERTEAU, 1998) e que comumente são ignoradas em outras abordagens de estudos dentro do campo

da administração. Por esse corte o entrecruzamento da mobilidade (CRESSWELL, 2006) e dos processos de organização buscam investigar os significados pelas quais o movimento, que emerge dessa conjunção, está investido. Em um delineamento ainda mais preciso, o nosso trabalho está assentado no paradigma interpretativista, e por isso investiga essa construção social permeada de significados.

Dessa conjunção entre a administração e a mobilidade, a atenção está posta na flexibilidade, fluidez, movimento e mudança (SERGOT; CHABAUULT; LOUBARESSE, 2012). Nesse sentido, a era do movimento trazida pela virada da mobilidade (HANNAM *et al*, 2006; SHELLER; URRY, 2006; CRESSWELL, 2011) encontrou interseção no campo dos estudos organizacionais (COSTAS, 2013). Desse encontro são trazidas as discussões sobre as equipes virtuais que estão espacialmente dispersas, viagens profissionais e o uso de informações móveis, além de outras questões. Assim, tanto a noção de organização quanto a de local de trabalho são desafiadas, de modo que possamos pensar em novas significações relativas a trabalhar e organizar (COSTAS, 2013).

Embora a atenção ao movimento esteja no foco dos estudos da mobilidade, outros esforços já foram empreendidos nesse mesmo sentido empregando a articulação entre movimento e mercados, organizações e pessoas. Os estudiosos de globalização, sobretudo no campo da geografia, demonstram como o movimento implica na organização social. Santos (1994) aponta para o movimento da sociedade e da produção, enquanto Harvey (2004) descreve como o movimento constitui novos urbanismos. Esse último se destaca como um teórico espacial que contribuiu para as discussões da mobilidade (SHELLER, 2017).

Próximos à essas discussões, os estudos que se concentram no paradigma da mobilidade (SHELLER; URRY, 2006), empregam esforços em compreender o contexto social no qual ocorre o movimento (CRESSWELL, 2010; SERGOT; CHABAUULT; LOUBARESSE, 2012). Para tanto, é preciso ir além das descrições (FAIST, 2013) explorando uma rede de significados e o exame das experiências sociais. Assim, a mobilidade presente ao andar de bicicleta, dirigir ou caminhar não pode ser reduzida ao deslocamento ou movimento. Tais questões envolvem ainda como determinado caminho é aprendido, exibidos ou autorizados.

Com essa concepção o próprio sentido de organização enquanto espaço fixo e delimitado é abruptamente desconstruído (BEYES; STEYAERT, 2012; BEST; HINDMARSH, 2019), dando atenção à coprodução do espaço de trabalho – assentado em uma ideia do espaço como produto da ação social (LEFEBVRE, 2006). Assim, o movimento rege a organização da vida social, envolvendo aspectos de ordem corporal, física, imaginativa ou virtual (KESSELRING, 2006; LOACKER; ŚLIWA, 2016).

Costas (2013) aponta a aproximação dessa discussão entre o trabalho e a mobilidade apresentando como exemplos o imigrante que se move em busca de um posto de trabalho ou o gerente que atua de modo globalizado. Sua discussão busca evidenciar como o trabalho e as organizações tornaram-se mais móveis. Em mesma esteira Loacker e Śliwa (2016) também exploram a mobilidade na esfera profissional, articulando-a como ela emerge da tensão entre a necessidade imposta e a escolha autônoma. Dessa forma, a condição de estar em movimento, eixo central da mobilidade, é estendida às organizações como a mobilidade profissional e as viagens com finalidade de trabalho.

Cnossen, Vaujany e Haefliger (2020) reforçam essa perspectiva de organizações em movimento, apontando como e-mails e telefonemas podem apoiar e facilitar indivíduos em sua mobilidade. Essa questão, com relação ao uso de objetos e informações, é explorada também por Sergot, Chabault e Loubaresse (2012) que assinalam a contribuição desses itens para reconfiguração das práticas de mobilidade – sem a necessidade dos deslocamentos físicos. Já Adey (2003) examina as mobilidades não humanas (bagagem, passaporte etc) nos aeroportos por meio da vigilância – que é um método para controlar a mobilidade.

Outrossim, é importante anotar a relação de fluidez, chamando a atenção para lugares que permitem o movimento de mercadorias, materiais, informações e que por isso passam a constituir, com esse fluxo, um tipo de evento-espaço, que não deve ser confundido com a localização – física e estática. O espaço, nesse sentido, é transformado tanto por questões de ordem material como social; pois, embora uma dada organização seja constituída de elementos imóveis, seus espaços emergem de entrecruzamento de fluxos e movimentos em um estado de *devenir* sendo “[...] as mobilidades compõem esses devires e processos” (ADEY, 2006, p.82).

Importa ainda anotar que a mobilidade não está centrada apenas no sujeito, articula também

Objetos, coisas, edifícios, paisagens [...] [que] não são vistos apenas como estáticos e fixos. Eles são feitos de milhares, milhões, bilhões de movimentos que interagem uns com os outros em muitos jeitos diferentes (ADEY, 2006, p. 90)

Dessa forma, a articulação entre os objetos e diferentes espaços - como cafeterias, pontos de ônibus e aeroportos, fazem emergir as organizações em movimento, pois dessa congruência reuniões acontecem, projetos são encaminhados ou ordens são expedidas (CNOSSEN; VAUJANY; HAEFLIGER, 2020).

Com esses esforços, chamamos a atenção dos estudos sobre organizações para uma perspectiva que caminha junto da mobilidade e que concebe as organizações como movimento. Deste modo, o entrecruzamento da mobilidade com os processos organizativos apropria-se dos espaços, objetos e informações para reconfigurar o sentido de como as organizações acontecem.

Assim, a nossa atenção passa da organização enquanto entidade vinculada ao sentido de substantivo e assume a fluidez e movimentos, reconhecendo que vivemos em uma época dos deslocamentos (CRESSWELL, 2011; BISPO, 2016) anotando como as diferentes formas de mobilidade podem moldar o trabalho e as organizações (COSTAS, 2013). Nessa esteira, estudar e entender a interseção entre o organizar e as mobilidades requer compreender uma relação de recombinações entre diferentes arranjos compostos por objetos, coisas, edifícios, pessoas (ADEY, 2006). Por essa via o processo de organização da mobilidade envolve a articulação de uma materialidade contingente à dimensão social. Desta forma, articulamos a seguir a perspectiva sociomaterial como forma de estudar a aproximação entre o organizar e a mobilidade.

2.2.1 MATERIALIDADE E SOCIOMATERIALIDADE

Reconhecendo a aproximação da mobilidade com os processos de organização, este estudo se volta para o organizar da mobilidade. Para tanto, defendemos o cotidiano organizacional a partir do imbricamento entre o social e o material. Ou seja, o processo

de organização da mobilidade é uma conjugação entre os aspectos materiais e o campo social. Reconhecemos que ambos, em uma relação em que não é possível dissociá-los (TURETA; TONELLI; ALCADIPANI, 2011), são relevantes para o estudar o processo de organização da mobilidade. Para tanto, trazemos a abordagem sociomaterial como forma de compreender a organização cotidiana da mobilidade.

Para Leonardi (2013) a materialidade se constitui em objetos físicos e/ou digitais. É importante anotar que a materialidade não é sinônimo de constituição física. Em função disso é que podemos abarcar o campo digital para a categoria das materialidades. Ainda segundo Leonardi (2012), a concepção de materialidade está assentada na ideia de que as propriedades não se alteram de um momento para outro ou mesmo em função de sua localização. Por sua vez, o social é apresentado a partir de conceitos abstratos expresso em normas, políticas, comunicação (LEONARDI, 2013)

No entanto, o autor chama a atenção, pois na concepção sociomaterial não existe material ou social, somente o sociomaterial. Isso ocorre em função da inseparabilidade entre o social e o material (LEONARDI, 2013). Segundo Leonardi (2012), toda materialidade é social uma vez que foi produzida por meio de processos sociais. Em mesma esteira, a ação social só é possível em função de alguma materialidade. Em síntese o autor argumenta que a separação entre o social e o material é um demarcador didático, uma vez que no mundo empírico isso não existe (LEONARDI, 2012)

Dentro dessa lógica, não devemos nos referir às práticas sociais, pois assim daríamos demasiada atenção ao campo social, negligenciando os aspectos materiais. Na mesma esteira, não podemos conceber a materialidade como preexistente ao contexto, pois de mesma forma estaríamos dissociando o social do material, centrando as discussões ora em um, ora em outro. Para Orlikowski (2007) os humanos são constituídos por meio das relações de materialidade como roupas e alimentos, que por sua vez são resultado de práticas humanas. Ou seja, por essa via as organizações são tanto materiais quanto sociais (LEONARDI, 2012). Orlikowski (2007) defende a noção de entrelaçamento constitutivo, recorrendo à noção de que o social e o material são considerados inextricavelmente relacionados. Desta forma, não há entidades independente, sejam elas materiais ou sociais.

Dentro dessa concepção, a organização cotidiana não privilegia humanos ou coisas, mas compreende que “[...] não há social que não seja também material, e nenhum material que não seja também social” (ORLIKOWSKI, 2007, p. 1437). Dessa forma, estudar o processo organizativo da mobilidade passa da relação sujeito-sujeito para a relação sujeito-objeto, tendo o foco os arranjos que emergem dessa relação. Para estudá-los, portanto, devemos nos concentrar na constituição dessa relação, compreendendo que atributos e características são produtos das associações que formam com objetos e pessoas (TURETA; TONELLI; ALCADIPANI, 2011)

Desta forma, a atenção está no ordenamento, ou seja, no resultado das associações entre o social e o material. Temos com isso que a realidade é relacional (TURETA; TONELLI; ALCADIPANI, 2011), implicando em inter-relações sempre em construção (SHELLER, 2017). Essa visão não privilegia nem humanos nem os objetos, mas se concentra nos aspectos constitutivos, ideia que tem ganhado força nos estudos organizacionais (ORLIKOWSKI; SCOTT, 2014). Tendo essa posição como estratégia para o estudo das organizações discutimos a seguir a relação do processo de organização (*organizing*) com a mobilidade.

2.3 O ORGANIZAR DA(S) MOBILIDADE(S)

Ao se voltar para uma posição relacional com foco nas condições sociomateriais nas práticas de mobilidade, entendemos ser bastante profícuo substituir a posição de organização, enquanto substantivo, para sua relação enquanto verbo, *organizing*, para estudar a mobilidade. Nesse sentido, o estudo da prática de gestão se volta às relações, enfocando o que acontece (DAVEL; VERGARA, 2005). Ou seja, o que as pessoas fazem quando agem coletivamente (CZARNIAWSKA, 2008) compreendendo a organização como algo em produção e não um ponto de partida (CZARNIAWSKA, 2004).

Sob essa lente, nosso foco recai no processo de organização dos atores sociais em suas mobilidades, assumindo que nada está dado *a priori* mas está sendo constituído entre práticas e relações (ALCADIPANI; TURETA, 2009; DUARTE; ALCADIPANI, 2016). Desse modo, nossa atenção não está no aeroporto, enquanto entidade fixa e estática, tampouco nas diferentes organizações que estão ali comercializando, mas nos processos organizativos de múltiplas mobilidades que também são atravessadas

por diferentes práticas organizativas dessas instituições. Temos, portanto, um imbricamento de esforços de organização envolvendo as mobilidades.

Assim, buscamos refletir o paradigma da mobilidade à luz dos processos de organização, tentando compreender pelo imperativo da fluidez a gestão. Nós rompemos com a lógica positivista, onde o campo das ciências administrativas ancora os estudos da mobilidade, que homogeneíza e padroniza movimentos; compreendida além de uma expressão material quantificada, apreendendo-a a partir de diferentes processos de organização que estão aparentemente em estabilidade. Para essa leitura conjugamos o trabalho do processo organizativo e o paradigma das mobilidades.

Um ponto de imbricamento entre o processo de organizar e o novo paradigma das mobilidades está na teoria social. Sob o ponto de vista das organizações, existe um deslocamento da organização enquanto substantivo para as práticas sociais que compõe o ato e processo de organização. Com essa perspectiva passamos para uma visão de como as organizações acontecem, explicitando saberes, regras, relações de emoções/afetos que conduzem as ações dos atores sociais.

No campo da teoria social, a contribuição trazida por Weick (1979; 2015) e apontada por Czarniawska (2008) desloca as organizações de uma relação mecanicista e idealista para a orquestração de ações para o alcance de algo. Com isso, rompe-se a ideia de limite e ambientes trazido pela teoria dos sistemas onde cabia às organizações a adaptação. Pela lente do processo de organização, a gestão ocorre em muitos lugares e que o conjunto de diferentes práticas nos levarão à proposição de organização como resultados de diferentes processos e eventos (ALCADIPANI; TURETA, 2009).

Essa posição relacional, evocada no processo de organizar, assume que nada está dado a priori, mas é construído no ordenamento do fluxo da ação humana (WEICK; SUTCLIFFE; OBSTFELD, 2005). Essa tradução de organização responde ao gerenciamento de ambiguidades e incertezas, reconhecendo na prática de organizar “[...] reificações temporárias, porque a organização nunca cessa” (CZARNIAWSKA, 2004, p. 780).

Igualmente, o paradigma das mobilidades volta-se para uma complexa relacionalidade envolvendo lugares e pessoas (SHELLER; URRY, 2006). Desta forma, não se pode

dissociar as atividades de onde eles acontecem. Por essa via, os trabalhos do paradigma das mobilidades avançam ao enfatizar espacializações móveis e espaço relacional (SHELLER, 2017). Com isso, não há espaço que abrigue movimento, ou mesmo prática que aconteça no espaço, essa relação é sempre relacional; sendo assim, atividades e práticas vão produzir o espaço e tempo (WATTS, 2008), e,

[...] conforme as pessoas, o capital e as coisas se movem, eles se formam e reformam o próprio espaço (bem como as subjetividades através das quais os indivíduos habitam espaços) através de seus anexos e descolamento [...] (SHELLER; URRY, 2006, p. 216)

Sheller (2017) ainda ressalta dentro desse dinamismo relacional que a condição de estar em movimento é contingente e depende de materialidades, espacialidades e temporalidades. Ou seja, as práticas sociais não acontecem nos lugares, mas os lugares são resultados das práticas. Esse ordenamento de atividades e práticas criam espaço e tempo, segundo Watts (2008). Com isso, não se pode arguir que as práticas acontecem no aeroporto, mas que as práticas vão produzir o espaço do aeroporto - o que nos permite depreender que ao falar das práticas de mobilidades estamos nos referenciando a uma série de práticas do cotidianas (SHELLER, 2017).

Ainda sob a ótica relacional, buscando aproximar os processos de organização com o paradigma da mobilidade, advogamos junto a Adey (2006) que a realidade é sempre uma fotografia do momento, em um mundo que está em movimento. Em nosso caso, essa relação de fluxos, circulação e movimentos, expressos nas mobilidades, são tentativas de uma organização, sempre temporária, pois a organização nunca cessa (CZARNIAWSKA, 2004). Rompendo assim, com a concepção que as mobilidades acontecem em um tipo de contêiner, fixo e estático. O que há, na verdade, é uma permanente (re)ordenação, onde diferentes práticas organizativas vão recriar os espaços (BEST; HINDMARSH, 2019; MUNRO; JORDAN, 2013; CERTEAU, 2002). Ou seja, um processo de espacialização que modifica o modo e onde as mobilidades acontecem.

Adey (2006) descreve essa concepção de movimentos e organização a partir do aeroporto, demonstrando como essa realidade é permanentemente constituída a partir dos vetores dos atores sociais e do espaço do aeroporto. O autor defende que

[...] o aeroporto possa ser imaginado não como uma foto estática instantânea, mas sim como uma exposição de lapso de tempo. Durante o período de um dia, os movimentos das pessoas seriam

borrados em centenas e milhares de vetores. Caminhos misturar-se, entrelaçar-se e sobrepor-se uns aos outros sobre um fundo de terminal e piso de pedra. Passando para um período de um mês, ou talvez um ano, mudanças significativas apareceriam na exposição. O prédio começaria a ter seus próprios vetores. Coisas pequenas começariam a aparecer, como sujeira, talvez repintura, lixo, poeira, anúncios podem mudar, os assentos definitivamente seriam ajustados e mudados. As tabelas podem ser substituídas. As paredes podem ser derrubadas. Lojas reconstruídas e remodeladas. Pisos substituídos. Um novo restaurante adicionado. Extensões concluídas. O aeroporto edifício não aparece mais como um plano de fundo estático ou um palco sobre o qual a atividade ocorre, mas também é um participante ativo e móvel na vida do aeroporto como seus vetores desfoque no resto da exposição. (ADEY, 2006, p. 81-82)

Em síntese, Adey (2006) conclui que a política de mobilidade está centrada em dois aspectos: o movimento é diferenciado e pode, com isso, ser exercido de diferentes maneiras; e também, que as concepções de mobilidade/imobilidade são relacionais e experienciais. Na mesma esteira, o estudo das práticas organizativas vai privilegiar uma ontologia que também se centra no aspecto relacional. Ou seja, não se assume nada a priori, ao contrário, se privilegia “[...] as interações e padrões relacionais envolvidos no fluxo e transformação” (DUARTE; ALCADIPANI, 2016, p.60).

Reconhecendo que inúmeras práticas de mobilidade acontecem no espaço do aeroporto, nosso objeto de estudo, e também que a noção de mobilidade é relacional e experiencial, temos, portanto, uma sobreposição de mobilidades espaço-temporais variadas. Nesse sentido, tratamos no próximo capítulo como as práticas organizativas vão se manifestar e produzir em diferentes formas por meio dos diferentes espaços-tempos que serão constituídos nesse organizar.

3. ESPAÇO E TEMPO

O filme “O Terminal”, de direção de Steven Spielberg e atuação principal de Tom Hanks nos permite enxergar como o espaço não se traduz em uma forma vazia e pano de fundo para as ações, mas ao contrário se reveste de múltiplos sentidos. Na obra cinematográfica Tom Hanks interpreta um passageiro que fica preso em um terminal de aeroporto nos Estados Unidos, pois o seu país de origem sofre um golpe de Estado. Com isso, o passageiro não pode voltar ao seu país tampouco possui permissão para entrar em solo americano. Nessa saga, o espaço do aeroporto transforma-se em casa, espaço de refúgio, local de privação de liberdade para o personagem de Hanks, ao mesmo tempo em que o comércio, as viagens de passeio e negócios, e as operações para manter o dia a dia do aeroporto acontecem. É justamente a partir do movimento, de pessoas, objetos e informações, que o espaço é organizado e investido de significado.

Em mesmo caminho, sob o aspecto do tempo, Figueiredo e Uncles (2015) descrevem que ao mover-se os atores sociais são expostos a diferentes estruturas temporais, e nas palavras dos autores

Cada estrutura temporal molda o comportamento e a atividade social (por exemplo, comer, cozinhar, fazer compras e brincar) e, portanto, as mudanças na estrutura podem afetar a maneira como a vida social é organizada (FIGUEIREDO; UNCLES, 2015, p.41)

Nessa esteira, entendemos que as mobilidades nos aeroportos expõem os sujeitos a diferentes concepções temporais e, com isso, perturba hábitos e rotinas exigindo esforços adicionais dos atores nesse processo de organizar.

Deste modo, espaço e o tempo estão intimamente relacionados (CHANLAT, 2010), por sua posição relativa às vivências. Nesse sentido, nós não seguimos os espaços, mas sim as experiências espaço-temporais vividas na(s) mobilidade(s) que acontecem em aeroportos. Assim, reconhecemos que o binômio espaço-tempo são produto dos movimentos.

Nesse sentido, nosso esforço recai em estudar o processo de organização da mobilidade, envolvendo usuários de diferentes aeroportos, a partir das dimensões espaço-temporal. As dimensões espaço-temporal já foram articuladas a outras

pesquisas envolvendo mobilidade e estudos organizacionais, como o trabalho de Corso, Cavedon e Freitas (2015). Contudo, como apontado por Sergot, Chabault e Loubaresse (2012), a articulação entre administração e mobilidade concentram-se nos aspectos relativos ao trabalho aproximando suas discussões da área de gestão de pessoas. Afastando-se desse campo, a orientação desta pesquisa está nos processos de organização da(s) mobilidade(s), entendendo-a a partir das relações espaço-temporal.

Este estudo, utilizou-se da proposta trazida por teóricos que compreendem o espaço para além da sua dimensão material, articulando também sua relação social. Nessa esteira, o espaço é carregado de conotações novas e singulares e sua relação está nas experiências (LEFEBVRE, 2006) – privilegiando uma perspectiva subjetiva, onde a realidade está condicionada à experiência dos atores sociais (e.g. DOMINGUES; FANTINEL; FIGUEIREDO, 2019). Assim, é possível dizer que “diferentes experiências de espaço dão origem a espaços diferentes” (TAYLOR; SPICER, 2007, p.333).

Entendemos que a dimensão temporal está intimamente ligada ao espaço e, por isso, suas discussões estão sempre vinculadas (VERGARA; VIEIRA, 2005; FANTINEL; CAVEDON, 2010). Nessa mesma perspectiva adotada para o estudo do espaço, é importante destacar que o tempo “[...] não é apenas uma dimensão objetiva e mensurável. É igualmente subjetivo e qualitativo” (CHANLAT, 2010, p. 110). Assim, apartado da sua linearidade quantitativa, a dimensão do tempo enfatiza, neste estudo, a experiência qualitativa da construção social temporal (HASSARD, 2001).

As dimensões espaço-temporal, como analíticas para o estudo, estão próximas da base teórica da mobilidade articulada neste texto, que depreende como relacional e, que, portanto, não se atina ao movimento ou deslocamento, apenas. Antes, está preocupado com um conjunto de significados que estão imbricados nos processos organizativos do cotidiano, tornando cada mobilidade como única e particular.

Vale, nesse sentido, destacar a posição de Adey (2006) que descreve como a

mobilidade e imobilidade são profundamente relacionais e experiencial. [...] que embora tudo possa ser móvel, as mobilidades são muito diferentes e também se relacionam e interagem um com outro de muitas maneiras diferentes. Essa relação afeta o que significa mobilidades e como eles funcionam. (ADEY, 2006, p. 83)

Ao descrever a perspectiva de mobilidade em uma esfera relacional, Adey (2006) assinala que a posição de imobilidade ou mobilidade será dada por aquilo que experimentamos ou sentimos em relação a nós mesmo ou a outro. Para exemplificar essa relação Adey (2006) descreve o exemplo de um taxista, que está preso ao banco de seu veículo e que assim viaja durante todo o dia. Para o passageiro, que embarca em seu taxi, o motorista está movendo-se, mas o motorista pode entender que esteja preso, imóvel ao banco – sem a liberdade para deslocamento.

Tendo como categorias analíticas para o estudo da mobilidade as perspectivas espaço-temporal, no tópico seguinte buscamos aproximar a literatura que trata de espaço e tempo nas organizações com a mobilidade.

3.1 MOBILIDADE E A PERSPECTIVA ESPAÇO-TEMPORAL NAS ORGANIZAÇÕES

Embora haja dois movimentos paralelos comumente tidos como virada da mobilidade e virada espacial, essas discussões encontram interseção, como apontado por Sheller (2017). O paradigma da mobilidade (HANNAM *et al*, 2006; SHELLER; URRY, 2006; CRESSWELL, 2011) trazido por diferentes autores modificou as formas como se compreende o espaço, examinado as relações sociais mais amplas, as ligações e os fluxos (SHELLER, 2017). Entendemos, nessa esteira, que a condição da mobilidade e as pesquisas espaciais podem ser trazidas de maneira articulada para a discussão organizacional. Nesse sentido, para este tópico do trabalho, primeiro vamos apresentar a posição do espaço e tempo para os estudos organizacionais e em seguida articular à discussão sobre mobilidade.

Diferentes abordagens da ciência administrativa trouxeram a discussão do espaço em suas teorias – a gestão sistêmica, o pensamento gerencial de Follett, na teoria crítica chegando à gestão cultural e simbólica (CHANLAT, 2006). Embora esse arcabouço teórico tenha longa tradição, o empenho dos pesquisadores dos estudos organizacionais contribuiu para o evento que chamamos de virada espacial. Esse marco teórico se constitui como uma redescoberta de uma longa tradição dos estudos espaciais, revisitando o interesse acadêmico das discussões relativas aos espaços e

organizações (TAYLOR; SPICER, 2007; MARREWIJK; YANOW, 2010; WEINFURTNER; SEIDL, 2019).

Apartados da linha funcional, objetiva e neutra, o espaço é tido como um produto social (LEFEBVRE, 2006). Chanlat (2010) o aponta como uma dimensão esquecida em meios às mudanças do mundo moderno, mas, necessária para compreender o indivíduo na organização. Segundo o autor, “o espaço fixa de algum modo a identidade pessoal e social, fornece pontos de recuperação para nos movermos” (CHANLAT, 2010, p. 108). É importante notar que o espaço explora qualificações mais do que representacionais coadunando com a crítica ao sentido estático usualmente atribuído (MERRIMAN, *et al*, 2008). Assim, ele é fonte de significados a partir de diferentes práticas organizativas. Fantinel, Cavedon e Fischer (2014) exploram a produção dos espaços pela via da sociabilidade de modo a compreender como as práticas sociais reconfiguram os significados dos espaços. Ao mesmo tempo que o sentido pode ser produzido pela organização – enquanto hierarquia e poder, ele também pode assumir uma relação de resistência em relação ao espaço concebido, explorando as contra regulações projetadas no espaço organizacional (WASSERMAN; FRENKEL, 2011).

É importante notar ainda, que essa dimensão social, que articula as experiências e significados aos espaços não estão restritas às estruturas materiais. O espaço organizacional pode ser compreendido por meio das formas de como as pessoas habitam e o constituem – explorando a relação de coprodução espacial. Por esse corte, o espaço é um processo de organização e tal qual o *organizing* sua concepção poderia ser traduzida por *spacing* (BEST; HINDMARSH, 2019), traduzindo-se em uma perspectiva processual e praticada (BEYES; STEYAERT, 2012). Nessa esteira, autores como Lefebvre (2006) e Michel de Certeau (1998) são articulados aos estudos organizacionais a fim de compreender o espaço como um produto social (e.g. MUNRO; JORDAN, 2013; DOMINGUES; FANTINEL; FIGUEIREDO, 2019).

Nas palavras de Certeau (1998, p. 172-173) “O espaço é um cruzamento de móveis... O espaço estaria em relação ao lugar da mesma forma que a palavra quando é pronunciada... Em suma, o espaço é um lugar praticado”. Ou seja, o espaço é continuamente produzido pelas dinâmicas relações de operações de estratégias e

táticas. Segundo o autor o relato pode associar-se a uma prática de espaço. Ou seja, o relato assume uma posição que não se limita a descrever, mas é compreendido como enunciador, performativo. Nessa seara, práticas espaciais são coproduzidas de todas as partes no encontro (BEST; HINDMARSH, 2018).

Dentro dessa ótica, o espaço organizacional, pela via da produção social, se constitui dos efeitos de práticas e performances. Os espaços, ao contrário da abordagem que os trata como fixos, se constituem como um emaranhado de práticas organizativas sendo uma produção a partir do que é feito lá e quem faz isso (WATTS, 2008; HERNES, BAKKEN, OLSEN, 2006). Desse modo, nossa atenção se volta para as práticas organizativas que compõe o espaço – articulando questões materiais e a experiência humana. Dentro desse corte, diferentes autores articulam o processo de organização ao espaço, como a orla de praia (BISPO; SANTOS, 2014) ou a rua (CNOSSEN; DE VAUJANY; HAEFLIGER, 2020) reforçando a compreensão do espaço como um produto de diferentes práticas organizativas. Reconhecendo que os processos de organizativos operam a partir do movimento, buscamos aproximar a discussão entre espaço, práticas organizativas e mobilidade, vinculando a produção espacial aos processos organizativos que são empreendidos nos deslocamentos.

Dentro dessa concepção social do espaço a temporalidade assume lugar de destaque. É importante destacar, antemão, o sentido de tempo que estamos articulando. Orlikowsky e Yates (2002) definem que o tempo pode assumir duas categorias: objetivo e subjetivo, também chamados de *chronos* e *kairos*, respectivamente. Enquanto o tempo objetivo é empregado para referir-se ao linear, ao quantitativo, à mensuração, sua relação com a organização do trabalho é assimilada como um recurso, uma mercadoria do processo industrial. Nesse sentido, é utilizado mediar as relações entre sujeito, produção e trabalho (HASSARD, 2009; GASPARINI, 2010). Esse tempo assume uma categoria totalizante, precisa de controle e disciplina (HASSARD, 2009) capaz de sincronizar diferentes atores sociais e suas práticas; é a expressão do modo de vida organizado do mundo industrial, tendo o relógio como máquina dominante da organização. Já a dimensão subjetiva expressa a construção qualitativa do significado do tempo, “[...] ‘interpretado’ na execução da tarefa (HASSARD, 2009, p.213). Para Orlikowsky e Yates (2002) essa categoria

reflete o tempo como orgânico, contextual e socialmente construído. Essa dimensão pode ser expressa na canção Paciência, na voz de Lenine

*Enquanto o tempo acelera e pede pressa
Eu me recuso faço hora vou na valsa
A vida tão rara [...]*

(LENINE; FALCÃO, 2000)

É uma contraposição ao ritmo linear, monocrônico, acelerado e regido pelo símbolo do relógio. A perspectiva *kairos* do tempo está situada em uma produção processual, indeterminada e de resistência. Sua noção articula o momento e as experiências, que vão sendo expressas à medida que os eventos vão adquirindo significado espacial. Nesse sentido, a felicidade comprime e a angústia pode dilatar o tempo da relação experiencial de um dado momento. Os segundos, minutos ou horas, embora governem nossas relações sociais estão mais próximas das experiências produzidas do encontro psicológico, social e cultural do ser humano (CHANLAT, 2010).

Hassard (2009) chama a atenção para as pesquisas que envolvem o tempo, sugerindo não separar o tempo objetivo e subjetivo, também chamados de *chronos* e *kairos*, pois, segundo o autor, precisamos tanto das abordagens quantitativas como as qualitativas. Nas palavras de Czarniawska (2004) é preciso estar atento ao tempo individual, também denominado como *kairótico* como também ao tempo denominado *Chronos*, pois sem esse segundo nenhuma atividade sairia no tempo adequado. Em síntese a autora descreve que a atenção não deve estar posta às categorias de tempo, mas em suas interações. Dessa forma, ao analisar sua posição nos fenômenos desta dissertação preferimos estar atentos à forma de perceber o tempo na organização e seus processos organizativos, não como categorias, mas como noções de tempo, que ajudam a construir a noção espacial – evocando memórias ou expressando manifestações culturais.

É importante, ainda, anotar que as pesquisas em torno da virada da mobilidade passam a ressignificar a posição do tempo, que era dado comumente como tempo perdido ou morto, àqueles referentes às viagens. Pelo novo paradigma da mobilidade, o tempo associado à mobilidade é “[...] significativo, sentido emocionalmente e emaranhado em questões de poder, política e justiça” (CRESSWELL, 2020, p.3). Com

essa alteração, contrária à ideia do tempo como custo, a pesquisa da mobilidade reconhece as experiências subjetivas e significados como forma para entender e explorar a mobilidade em uma perspectiva mais holística, possibilitando conexões antes improváveis (CRESSWELL, 2010; CASS; FAULCONBRIDGE, 2017)

Compreendendo que o tempo e espaço, no corte dado a este texto, vinculam-se à produção experiencial dos atores sociais, entendemos que essas dimensões também se aproximam da mobilidade, por serem capazes de explorar distintas qualificações do movimento. Sergot, Chabault e Loubaresse (2012) apontam para a interseção dos trabalhos relativos ao espaço e mobilidade. Essa aproximação teórica se dá, em medida, pelo paradigma da mobilidade que articula os significados em que o movimento está investido. Essa definição coaduna com os trabalhos de Henri Lefebvre sobre o espaço – investido de significados trazidos tanto de suas experiências quanto da influência das representações sociais dominantes.

Igualmente, Watts (2008) aproxima as posições de tempo e espaço à mobilidade, apontando para os rearranjos dinâmicos entre os aspectos materiais e sociais. O seu trabalho joga luz ao deslocamento como habilidade artística, compreendendo que o espaço e o tempo se constituem a partir dos movimentos do cotidiano. Em mesma esteira Lois González e Castro Fernández (2016) descrevem como a mobilidade dota os espaços de significados. Assim, há uma combinação do movimento dos corpos com o lugar, dando atenção, por exemplo, se o deslocamento é feito a pé ou com meios mecânicos de transporte. Essa mobilidade de corpos pode investir o espaço, em uma peregrinação – por exemplo, de sentido sagrado, de fé, ou devoção. Assim como o movimento, a própria via onde ele acontece, está envolto de interesses e expectativas, e com isso, rompe com a condição estritamente estática e material revelando complexas relações (DALAKOGLU; HARVEY, 2012).

Compreendendo que as práticas organizativas (CZARNIAWSKA, 2008) acontecem em diferentes lugares e também em movimento (CNOSSEN; VAUJANY; HAEFLIGER, 2020), é importante anotar a interseção entre o trabalho e espaço.

Desse entrecruzamento, o paradigma da mobilidade questiona a distinção entre espaços e pessoas. Em vez disso existe uma complexa relacionalidade de lugares e

peças conectadas através de performances. Assim, as atividades não estão separadas dos lugares que acontecem contingentemente (SHELLER; URRY, 2006).

Com vistas a estudar as práticas organizativas da mobilidade – pela via das dimensões espaço-temporal, articulamos no tópico seguinte o percurso metodológico da pesquisa. Este trabalho é atravessado pela pandemia do coronavírus (COVID-19), tornando as experiências de mobilidade mais acentuadas. Além disso, o processo organizativo da mobilidade vai articular como restrições à circulação, contato e questões de saúde pública interagem na mobilidade laboral - pessoas que precisam se deslocar em função do trabalho.

Deste modo, demonstramos como as mobilidades produzem espaços-tempos e como essa produção emerge de práticas organizativas. Em outras palavras, compreender a produção dos espaços e tempos dos atores sociais passa por compreender as práticas organizativas de mobilidade. Por esse motivo, o aeroporto deixa de lado uma condição estática e amorfa e se constitui em um organizar que produz e se insere em diferentes relações de espaço-tempo, constituído tanto de questões sociais quanto materiais.

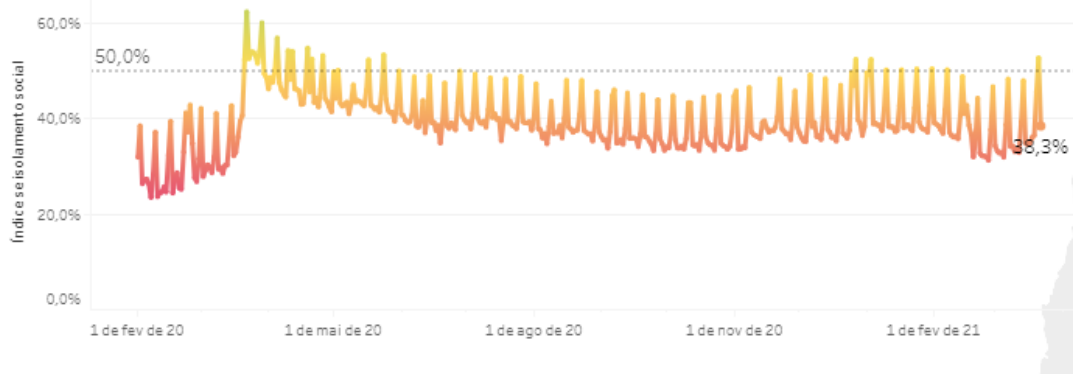
4. PERCURSO METODOLÓGICO

Ao reconhecer que as práticas de mobilidade que tecem o cotidiano e produzem novos espaços não são lineares e homogêneas, mas sim, um conjunto que envolvem jogos de força, rede de atores e experiências entendemos ser mais adequado o uso da abordagem qualitativa a fim de que possa examinar os significados de uma realidade socialmaterial – composta por temporalidades, espacialidades, objetos e práticas sociais que estão entrelaçados constitutivamente. A pesquisa qualitativa, por estar associada à produção de sentido subjetivo assim como a processos e experiências do sujeito investigado, nos permite compreender a manifestação dos fenômenos a eles relacionados (GONZÁLEZ REY, 2005). Ademais, a pesquisa qualitativa nos possibilita aproximar das relações sociais, acentuadas pela pluralização das esferas da vida (FLICK, 2009), se inserindo na teia de práticas que vão produzir este cotidiano (CERTEAU, 1998).

4.1 SELEÇÃO DOS SUJEITOS

Nós selecionamos para este estudo pessoas que tenham tido a necessidade de se deslocar de avião. Ou seja, buscamos pessoas que mesmo no período de isolamento social, demarcado neste trabalho pelo período de março a dezembro de 2020, conforme gráfico abaixo, tiveram que frequentar os aeroportos.

Gráfico 1: Índice de isolamento social: Espírito Santo



Fonte: Disponível em <<https://mapabrasileirodacovid.inloco.com.br/pt/>>. Acesso em/.

07.06.2021

O índice de isolamento social, apontado no gráfico 1, denota dados de localização de aparelhos celulares. Com a geolocalização dos telefones é possível visualizar se as pessoas estão em um raio alargado ou curto, e com isso saber se as pessoas estão

isoladas ou em movimento. As informações são obtidas graças as operadoras de telefonia móvel, de modo a monitorar os deslocamentos de usuários. Quanto maior o índice de isolamento menor a movimentação de pessoas, e com isso, menor a possibilidade de infecção pois a transmissão da COVID-19 acontece no contato com pessoas contaminadas, pela via aérea.

Vários cortes podem ser adotados para obter o número de entrevistas para a compreensão do fenômeno em estudo. Neste trabalho adotamos a saturação da informação. Nessa linha, há alguns textos que apontam um nível de saturação em entrevistas perto de 12, como descrito por Guest, Bunce e Johnson (2006) e Thiry-Cherques (2009). A partir da 6ª entrevista nós ficamos atentos, entrevista a entrevista, se o conjunto de informações que dispomos foi suficiente ou novas entrevistas eram necessárias para explorar o foco desta discussão. Percebemos que 9 entrevistas já representavam um significativo volume de dados para as discussões.

Nós utilizamos para a seleção de participantes desta pesquisa a técnica da bola de neve. Esse procedimento busca capturar os sujeitos participantes do fenômeno por meio de amigos, parentes, contatos pessoais e conhecidos (GODOI; BANDEIRA-DE-MELLO E SILVA, 2006). Esse recorte é adequado para atividades de foro íntimo ou de questões restritas a indivíduos e grupos, isto é, pessoas de mesmo perfil, como é o caso dos deslocamentos no período de isolamento social (VINUTO, 2016).

No quadro 2, a seguir, há a identificação de modo sintetizado dos entrevistados, demonstrando o motivo e o período de suas viagens, assim como os aeroportos pelos quais suas viagens passaram.

Quadro 2: Participantes das entrevistas

Identificação Entrevistado	Motivo da Viagem	Período de Viagem	Aeroportos Frequentados
N	Férias	Março de 2020	Vitória, Guarulhos, Congonhas e Florianópolis.
V	Férias/Visitar familiares	20/02/20 a 15/03/20	Lisboa, Guarulhos, Congonhas e Vitória
S	Férias	02/03/20 a junho de 2020	Porto, Lisboa, Guarulhos e Vitória.

LU	Férias	Outubro de 2020	Confins, Vitória, Santos Dumont e Recife
VI	Mudança para casa	Junho e setembro de 2020	Vitória, Guarulhos e Congonhas
LI	Férias	Setembro, outubro e dezembro de 2020	Aracaju, Viracopos, Guarulhos, Fortaleza, Salvador e Vitória
G	Visitar familiares	Quinzenalmente durante 2020	Guarulhos, Florianópolis e Vitória
A	Férias	Março de 2020	Vitória, Guarulhos, Congonhas e Florianópolis
SU	Férias	22/02/20 a 14/03/2020	Okinawa, Osaka, Tokyo (Haneda e Narita), São Francisco, Houston e Galeão

Fonte: Elaborado pelo autor.

Ao longo do texto identificamos as falas utilizando as siglas da primeira coluna desta tabela seguida de número, como por exemplo, LI3, A4, SU26 e assim sucessivamente. Os números que estão à frente das siglas de identificação do entrevistado denotam uma ordenação das falas nas entrevistas. Nós organizamos cada resposta do entrevistado com um dado número, que por sua vez representa a ordem que aquela resposta foi apresentada na entrevista. Em síntese, o entrevistado respondeu a 1ª questão, e sua sigla é representada como, por exemplo, G1. Na resposta seguinte do mesmo entrevistado, a sigla é G2 e assim sucessivamente.

4.2 COLETA DE DADOS

Inicialmente o trabalho dedicou-se a investigar pessoas que viajaram pelo aeroporto de Vitória/ES. No entanto, percebemos a partir das primeiras entrevistas, que os estranhamentos dos entrevistados relacionavam com outros aeroportos. Desta forma, adequamos os objetivos e questões desta pesquisa ao reconhecer que associar a mobilidade ao aeroporto de Vitória limitariam as possibilidades de apreender o processo organizativo das mobilidades. Nesse sentido a coleta/produção de dados

passou a considerar as narrativas sobre os diferentes aeroportos que os entrevistados utilizaram.

Essa produção e/ou coleta de dados aconteceu *ex-post-facto*, ou seja, as informações desta pesquisa referem-se a informações de eventos passados, com ocorrência entre fevereiro a dezembro de 2020. Com vistas a estudar e compreender o processo de organização da mobilidade espaço-temporal, a partir dos significados em que o movimento está investido, utilizamos como instrumentos: (a) entrevistas semiestruturadas; e, também (b) fotografias e imagens produzidas pelos entrevistados. Essas técnicas de produção de dados foram concatenadas pela narrativa dos eventos, de modo que, organizem, conectem e expliquem o significado da experiência do entrevistado (RIESSMAN, 2005)

Para Gerhardt e Silveira (2009) as entrevistas, enquanto técnica de interação social, partem de um diálogo assimétrico, em que uma das partes busca obter dados e a outra se apresenta como fonte de informação. Essa interação buscou compreender, em nosso estudo, as experiências dos entrevistados em relação à organização de sua mobilidade espaço-temporal. Brinkmann (2018) ressalta, nesse sentido, que a entrevista é um encontro intersubjetivo e dialógico e busca explorar opiniões e crenças. Com isso, a preocupação está em ir além da visão tradicional de contar histórias, articulando as experiências do narrador que são tecidas por diferentes dados narrativos. Nessa esteira a intenção não está posta na verdade constituída na narrativa, mas em apreender a lógica que faz o entrevistado pensar assim, o que permite explorar na entrevista questões além daquilo que está sendo dito.

Segundo Flick (2013), as questões que norteiam a entrevista são elaboradas no intuito de cobrir o escopo da pesquisa. A atenção não está situada no roteiro de questões *per sí*, o “[...] objetivo da entrevista é obter as visões individuais dos entrevistados sobre o tema” (FLICK, 2013, p. 115). Essas entrevistas foram transcritas e gravadas com o consentimento do entrevistado, sendo realizadas por meio de sistema que permitiu a interação online, levando em conta: (a) possibilidade de gravação; (b) acesso e facilidade de manuseio pelo entrevistado e (c) gratuidade para o uso. Dessa forma, contamos com o uso do Google Meet, como instrumento para mediar as entrevistas.

Por assumir uma perspectiva interpretativista, não nos ocupamos em encontrar um número de entrevistas que seja capaz de relativizar ou generalizar. Qualquer amostra, além de imputar aspecto totalizante e generalista, ignora os sujeitos em sua condição diferenciada (GONZÁLEZ REY, 2005).

Com relação ao uso da fotografia, como documento, buscamos demonstrar e vincular sua posição com o informante (PRIOR, 2008; COFFEY, 2014). Essas fotografias se delimitaram àquelas fornecidas pelos informantes e, que, segundo eles, relacionavam-se com os temas, da pandemia, da mobilidade e também dos aeroportos frequentados. Com isso, a intencionalidade está em usar a seleção de fotografias organizadas pelos entrevistados, para evidenciar, os sentidos atribuídos por eles ao contexto social no qual esta pesquisa se insere. Além disso, as fotografias registram as condições e intenções dos sujeitos, imersos no período atípico da pandemia da covid-19.

Riessman (2008) ainda assinala que a narrativa oral cotidiana pode ser operacionalizada de inúmeras formas, como em entrevistas e documentos, o que coaduna com o dinamismo da mobilidade para explorar a experiência passada. Além do aspecto narrativo de entrevista usamos também imagens e fotografias, como via para ampliar a comunicação do significado dos elementos da narrativa do entrevistado. Com isso buscamos integrar imagens produzidas, com vistas a evocar representações visuais das experiências junto do texto narrado (RIESSMAN, 2008).

As imagens foram disponibilizadas pelos entrevistados, durante a entrevista, e foram selecionadas para composição deste trabalho a partir da (i) vinculação do texto que reproduzimos da entrevista ou como (ii) forma de elucidação da discussão. No primeiro caso, a narrativa do entrevistado referenciava a imagem. No segundo caso, a imagem dava continuidade ao que foi dito pelo entrevistado, ou seja, ampliava, alongava a narrativa em curso. Em todos os casos, as imagens foram exploradas com o intuito de aprofundar a interpretação do fenômeno e, com isso, a discussão da categoria temática. É importante destacarmos ainda que as imagens foram produzidas pelos entrevistados, independentemente desta pesquisa, e disponibilizadas como forma de contribuir para a produção da narrativa.

É oportuno destacar que o aspecto imagético não é categoria acessória, mas expressa uma continuidade narrativa. Riessman (2008) destaca que a análise visual

deve explorar: (i) como e quando a imagem foi feita; (ii) a história que surge ao organizar as imagens e (iii) um texto escrito que orienta a visualização, um posicionamento ao espectador. Coadunamos com a autora, que defende o movimento para traçar conexões entre os aspectos falado e escrito junto do visual, a fim de construir uma história.

4.3 TRATAMENTO DE DADOS

Muito embora os interesses históricos possam, e devam perpassar os trabalhos sobre a tessitura da vida social organizada, é importante notar que ao recorrer ao informante obtém deste “menos do passado que daquilo que ele sabe ou pensa do passado. Ele não é um contemporâneo do acontecido que relata [...]”, descreve Augé (2012, p. 14-15). Com esse excerto do texto buscamos reafirmar que a fala do participante da entrevista contará muito mais de suas experiências envolvendo passado e presente do que propriamente uma enunciação.

Nós buscamos dar sentido ou interpretar os fenômenos em termos das significações que os sujeitos trazem para eles (DENSIN; LINCOLN, 2011). Dessa forma, julgamos ser possível compreender as experiências dos entrevistados e a produção espacial.

A partir das transcrições de cada entrevista, usei a análise de narrativa temática (RIESSMAN, 2005) com base na proposta de sistematização em espiral da análise dos dados produzidos por Creswell (2010; 2013). Assim, após as etapas de gestão de dados, leitura, memorização e descrição, nós organizamos a narrativa por tema de modo a encontrar elementos temáticos comuns entre os entrevistados (RIESSMAN, 2005). Na proposta de Creswell (2010; 2013) é indicado ao pesquisador o processo de movimento em círculos, que implica constantes idas e vindas, rompendo com uma perspectiva linear e sequencial de tratamento dos dados. Temos como objetivo nessa espiral codificar os dados e identificar temáticas com a categorização dos dados *a posteriori*.

Inicialmente realizamos o manuseio e tratamento das inúmeras entrevistas transcritas utilizando um software. Em seguida foram realizadas leituras, memorização e reflexões das entrevistas a partir da literatura que rege este estudo. Por fim,

realizamos a descrição, classificação e interpretação. Nós apresentamos as narrativas das entrevistas a partir de trechos que trazem início, meio e fim ou, quando não for possível, as narrativas foram editadas buscando construir o enredo da história ou questão elucidada. O modo com que as narrativas foram construídas pelos entrevistados, ou seja, a série de questões apresentadas no apêndice B deste trabalho, se colocam em segundo plano para destacarmos o que foi sendo lembrado em dimensões temáticas. Essas dimensões foram pensadas a partir das questões norteadoras de nosso estudo e sobretudo, aspectos comuns apresentados pela vivência de cada sujeito entrevistado.

Para elucidar os procedimentos utilizados sistematizamos, de modo mais detalhado as operações a seguir:

1. Gestão dos dados: separar entrevistas, documentos e imagens/fotografias;
2. Transcrição das entrevistas, por meio de software;
3. Leitura e memorização das entrevistas;
4. Manuseio e tratamento das entrevistas, comparando áudio e as transcrições de software;
5. Leituras e reflexões das entrevistas, isolando e ordenando por categoria;
6. Comparar conteúdo das entrevistas, documentos e imagens/fotografias;
7. Descrição, classificação e interpretação a partir da estrutura temática recorrente.
8. Construção da narrativa que apresenta os resultados com base na estrutura temática.

A análise narrativa (RIESSMAN, 2005; 2008) além de explorar a experiência pessoal, permite interpretar o passado, além de criar conexões entre histórias pessoais e estruturas sociais. De mesmo modo, o ato de narrar é sempre uma maneira de dizer o que nos permite compreender a tessitura do cotidiano, que envolve a mobilidade espaço-temporal. Ropo e Hoykinpuro (2017) assinalam ainda que a abordagem narrativa está cada vez mais próxima dos estudos de gestão e organizações.

4.4 QUESTÕES ÉTICAS

Neste estudo os protocolos éticos foram conduzidos durante todo o percurso. Com isso, inicialmente foram obedecidos os critérios éticos no desenvolvimento de pesquisa com seres humanos, com a elaboração do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (APÊNDICE A), com base na resolução nº 510/16 do Conselho Nacional de Saúde (CNS). Avaliada e aprovada esta proposta de projeto de pesquisa pelo Comitê de Ética em Pesquisa com Seres Humanos (CEPSH) da UFES, sob o Certificado de Apresentação de Apreciação Ética (CAAE) de número 45297320.1.0000.5542.

5. QUANDO DEI POR MIM TAVA AQUI³: DAS MUTAÇÕES DO VÍRUS À MOBILIDADE

Mover-se faz parte das nossas práticas sociomateriais. Nesse sentido, uma série de instrumentos e instituições suportam essas ações, entre elas estão os aeroportos. Os aeroportos além de se caracterizarem como partes do sistema que suporta o complexo de movimentos e amarrações dentro das mobilidades (SHELLER, 2017) são símbolos da mobilidade do contemporâneo (LLOYD, 2003), são formas de viagens, espaços de consumo – constituindo tecido da vida social. Toda essa relação, em diferentes escalas sociais, sofreu uma abrupta mudança com o contexto introduzido pela pandemia e isso trouxe acentuadas implicações tanto para o modo como nos movemos como para os espaços e a forma como esse movimento ocorre. Em outras palavras podemos sugerir alterações na mobilidade. A seguir articulamos pontos relativos à pandemia para, que em seguida possamos demonstrar como a relação entre a mobilidade e as condições sociomateriais nas práticas são intrinsicamente imbricadas e foram sendo alterados. Sob a lente da administração, concebemos que essas aproximações nos permitem compreender a noção de processo de organização da mobilidade dos atores sociais, que ocorre no aeroporto, e vai tecendo a vida social organizada.

O cenário de pandemia implicou em inúmeras mudanças na vida social organizada, não distante estão àquelas relativas às práticas de mobilidade, que envolvem viagens em família, fornecimento de suprimentos e infraestrutura de mobilidades – como navios, carros, aviões. Nesse contexto, dinâmico e mutável, um conjunto de práticas também emergiu (ADEY et al, 2021) capazes de organizar e suportar o novo cenário. Ocorre que entre a exposição do vírus à redução de circulação há um processo de mutação do sentido da covid-19 e também de mobilidade nas práticas da vida social. Assim, entre o que se desconhece e vai se descobrindo uma série de ajustamentos vão se desenhando que nos permite compreender o processo de reorganização das mobilidades e do contexto (CZARNIAWSKA, 2004). Abaixo, alguns trechos que mostram os primeiros contatos dos entrevistados acerca do vírus.

³ Referência à canção à primeira vista interpretada por Chico César.

Porque sempre **tudo muito novo, algo sem precedente e a gente passou por vários momentos**, né? Ao longo da pandemia, desde do início, que **tudo de fato era muito novo** (N1)

[...] a gente não tinha conhecimento que tinha que chegar pro Brasil, né? Que foi janeiro e fevereiro, **acreditava que chegaria, mas não tinha muita noção das coisas**. (S1)

No começo da pandemia, o que me chamava atenção é a, a **gravidade da doença. E, e nosso desconhecimento em relação a ela e tal**. As pessoas morriam sem saber o que estavam ocorrendo e os médicos também, os médicos fisioterapeutas quem tá lidando com a linha de frente, enfermeiras, eh isso me chamava muita atenção porque o que ficava com muito medo desconhecido [...] (A1)

[...] **you fica sempre entre estamos exagerando ou não, porque realmente a gente não tinha noção da doença?** Por que nossa primeira reação é negar ou reagir de forma a reduzir sua gravidade. (A16)

O que se depreende das transcrições dos entrevistados acima é a novidade com relação à pandemia, um caminho incerto, marcado por insegurança sobre o que estamos lidando e como vamos agir. Ou seja, organizar e produzir sentido para uma série de atividades, que recebe influência de uma variedade de fatores sociais. São sempre trocas recíprocas entre atores e seus ambiente que ao mesmo tempo em que produzem sentidos para seu contexto o (re)constroem continuamente (WEICK; SUTCLIFFE; OBSTFELD, 2005).

Os aeroportos também passaram a se revestir de novos significados. Antes, referindo-me ao momento anterior à covid-19, eles eram vistos como uma inflexão de múltiplas culturas, considerados como um hiperespaço – que transita entre o território nacional e a globalidade. Nas palavras de Lloyd (2003) o aeroporto se constitui como uma “zona juncional global-nacional-local”. Com o afloramento da pandemia no cotidiano, buscou-se reduzir a amplitude de múltiplos movimentos que a mobilidade do aeroporto expressa. Assim, passou-se a rastrear, controlar e manter sob vigilância o trânsito dos passageiros que incluiu, de início, o capital de rede (SHELLER, 2017). Esse capital, se traduz em como determinados elementos vão te incluir em uma rede de mobilidades. No caso do início da pandemia, estar vinculado à viagem internacional de contato com a China, país onde os primeiros casos pandemia foram expostos, restringia sua mobilidade. Essas questões são exploradas nas falas dos entrevistados abaixo:

Então, era uma falta de de noção, né, do que do que **já estava acontecendo em outros países, né, principalmente na China** e que tava chegando ainda ao Brasil, mas ainda era poucos, né, poucos casos. Então, por isso, esse certo desdém da minha parte. (N2)

Eu via que tinha alguma pressão, mas muito pouca, assim, tava meio que tranquila, que eu ainda tava carnaval, tal, tipo, com aquela coisinha, ah, mas será que, mas eh, será que não vai fechar, nem nada. **E a única restrição quando eu tive pra fazer o embarque, foi se eu tinha voltado dos últimos 14 dias da China**, disse que era o único, o único impedimento, mas não tava medindo temperatura não tava nada. (SU 5)

Similar às falas, as práticas sociais de sociabilidade como conversas na pandemia vão descortinando o cotidiano, permitindo a construção dos significados se tecendo a partir da mobilidade. Na imagem abaixo, um registro de um dos entrevistados desta pesquisa, que em março de 2020, ao abordar no aeroporto um famoso intelectual para registro fotográfico, perguntou, “posso tirar uma foto contigo?”, imediatamente esse artista e intelectual responde “Claro, só não pode dar a mão!”

Figura 4: Registro fotográfico onde a preocupação era o não contato das mãos.



Fonte: Instagram – reprodução autorizada pelo entrevistado

No início da pandemia percebemos a construção de sentidos mediada pelo incipiente grau de informações presente em diferentes práticas sociais do cotidiano. Ocorre, contudo, que essa relação vai se transformando ao envolver a comunicação, sociabilidades e os movimentos da mobilidade que de modo interativo, fazem emergir

representações que vão codificando simbolicamente cotidiano (WEICK, 1993; WEICK; SUTCLIFFE; OBSTFELD, 2005), que se desvelam na conversa com o motorista de aplicativo, no registro fotográfico com um fã e também com o funcionário da companhia aérea que solicita o passaporte. De um desconhecimento sobre o vírus ao vazio dos espaços no aeroporto, essas relações passam a marcar a mobilidade e também é alterado por ela. Abaixo, trechos dos entrevistados que apontam essa transformação.

[...] tanto que a gente pedia orientação, a gente chegava, eu lembro que quando cheguei lá, em Santa Catarina. Entramos no Uber, A gente perguntou, eh, é pra usar máscara, não é? Como é que tá? **Aí, ele falou, ó, não tem orientação do Uber, dos taxis, não tem orientação do Governo** (A28).

Guarulhos tinha um movimento absurdo, né? Porque é o maior Aeroporto do Brasil. Então, **imagina que vai uma loucura. No começo da pandemia era vazio**. Eu falei, caramba, eu fiquei impressionado com isso, assim, né, que era, realmente, muito pouca gente [...] (G11).

Outra manifestação relacionada à pandemia da covid-19 que permite compreender e criar sentido para as práticas organizativas está no uso de máscara. Seu uso ou sentido já era usual em sociedade, mas neste período endêmico, o símbolo da máscara uniu diferentes elementos culturais que resultou em algo diferente, representando segurança ou fraqueza, um ato político de resistência e algo essencial para conter a pandemia ou inútil.

5.1 UM VERDADEIRO BAILE DE MASCARA⁴

O símbolo da máscara sempre esteve presente na história humana. Com inúmeras significações foi apropriada em rituais religiosos, em teatro, nas manifestações e também por questões relativas à saúde pública. Com diferentes formas, cores e usos a máscara carrega em si uma infinidade de sentidos – pode investir o usuário de liberdade e coragem, como também evidencia preocupação, cuidado e descrédito, além de suas formas esconderem rostos e com isso sorrisos e emoções são encobertos requerendo assim em novas formas de comunicação.

⁴ Referência à fala do entrevistado A6

Figura 5: Diferentes representações de máscara – Filme V de vingança, Baile de máscara em Veneza e máscara utilizada na peste bubônica



Fonte: Google Imagens

Uma das primeiras medidas que passou a fazer parte do cotidiano nas mobilidades foi a obrigação quanto ao uso de máscaras. Seu uso tentou mitigar a contaminação, contágio e disseminação do coronavírus, uma vez que elas funcionam como barreira para a liberação de partículas expostas pela conversa, espirro ou tosse. Assim, o uso de máscaras nos locais passou exprimir cuidado com si e também com o outro, além de externar confiança na ciência, com cientistas insistentemente apelando para o uso da máscara como forma de reduzir contaminações e contágios do covid-19 (ORTELAN et al, 2021; BAE et al, 2020; EIKENBERRY et al. 2020; MA et al, 2020; GARCIA, 2020).

Assim, pode-se argumentar que para entender a posição de movimento, em diferentes mobilidades será preciso examinar também as materialidades envolvidas, como neste caso, o uso da máscara. Elas servirão como capital de rede (SHELLER, 2017) capaz de possibilitar o acesso a determinados espaços e também a sua possibilidade de circular, viajar e, assim, ajudar a compor uma nova tessitura social do cotidiano, onde estar em movimento implica em estar usando máscaras. Com isso, o processo de organização dos atores sociais passa a incluir a materialidade da máscara.

Essa organização da vida social acontece em temporalidades diferentes, assim, no aeroporto há o encontro de diferentes práticas. Exemplo disso é exposto pela entrevistada que saindo da Europa em março de 2020, preocupada com a pandemia e fazendo o uso da máscara se defronta com uma situação diferente no Brasil. A máscara é o símbolo de um cotidiano que vai se tecendo e o aeroporto é o lócus do encontro de práticas que vão produzindo esse cotidiano.

Mas aqui não tinha, nada de novo, né? Aqui eu eu fiz conexão em São Paulo. E, é como se eu não tivesse pandemia. Conexão em São Paulo como se nada tivesse acontecendo. Então eu saí de lá com aquela, eu tive meu filho lá da Irlanda, tinha comprado aquela máscara n-95? Então eu fui de Lisboa até São Paulo, com uma máscara, só tirei pra comer. E aí, quando eu cheguei em São Paulo, comprei lanche, comi, e joguei aquela máscara fora, botei outro pra chegar em Vitória, né? (V14)

A mesma entrevistada, do relato acima, produz um diário de fatos do seu cotidiano. Para este trabalho ela cedeu trecho de sua viagem da Europa para o Brasil, que segue abaixo:

Desembarquei, peguei a mala, o táxi e fui para casa, muito cansada e com um incômodo enorme depois de 21 horas de máscara. (trecho no dia da volta de Lisboa, 15/03/2020)

Figura 6: Registro do entrevistado no avião



Fonte: Imagem produzida pela entrevistada e cedida para este trabalho.

A figura acima foi capturada pela entrevistada e enviada a familiares, que estavam preocupados com a segurança nesse decurso de mobilidade. Para dirimir essas questões a entrevistada produziu essa foto e a enviou aos familiares. Com isso, podemos também ver, como o uso da máscara uniu as mobilidades imaginativas, comunicativa e corpórea (SHELLER, 2017; HANNAM et al, 2006). Isso é interessante para compreender que o cotidiano se faz tanto das relações corpóreas e materiais, como também une imagens, relatos e comunicação instantânea. Assim, compreendemos ainda que nem todas as interações, nas múltiplas mobilidades que ocorrem no cotidiano, exigem presença física entre as pessoas e as coisas (CZARNIAWSKA, 2008).

Importa ainda anotar, dada a imagem, relato do diário e entrevista acima, dois sentimentos que percorrem o cotidiano com o uso das máscaras. O primeiro relativo ao medo, insegurança, desconforto e também preocupação, que em certa medida são mitigados pelo uso da máscara – como se o objeto investisse o usuário de segurança. Além disso, o registro fotográfico captura e transmite, o mesmo sentimento a outros, que ao ver o familiar, amigo ou conhecido de máscara sente-se mais aliviado com a exposição que a mobilidade pode trazer.

Assim como na fala, expressa anteriormente, o cotidiano investiu-se desse símbolo como parte do que estava emergindo da organização social. Em outras palavras, para organizar a vida social foi preciso inserir a máscara, entre outros elementos, no cotidiano. Com isso, compreender a mobilidade implica em reconhecer a necessidade e importância da materialidade expressa na máscara e também apreender que as mudanças nas práticas sociais passam a fazer parte do cotidiano. Ou seja, compreender as práticas de mobilidade passa por compreender as relações de sociomaterialidade (LEONARDI, 2013; 2012; ORLIKOWSKI, 2007) que tecem o cotidiano em movimento. Abaixo, a foto de um dos entrevistados que em sua viagem mais recente inseriu a máscara para continuar viajando.

Figura 7: Registro do entrevistado antes de viajar, em frente ao aeroporto de Vitória/ES



Fonte: Imagem produzida pelo entrevistado e cedida para este trabalho.

Com os excertos de entrevistas e imagens compreendemos que a máscara é um elemento para compreender o imbricamento entre as condições sociomateriais na prática de mobilidade. Mais do que um símbolo associado à saúde, ela nos permite entender o cotidiano, que foi produzido em conjunto com a pandemia, pois ela passou a fazer parte dele como um de seus elementos e que passa necessariamente por novas práticas organizativas como as que envolvem o uso da máscara. O símbolo da máscara não é uniforme, vai se configurando a partir das condições sociomateriais da pandemia do coronavírus; ou seja, o sentido da máscara vai se desenhando em conjunto com o sentido do covid-19, que é produzido pelas maneiras que se conhece e interpreta o fenômeno.

Essa produção de sentido se constitui do encontro de práticas sociais de mobilidade que ocorre no aeroporto, uma vez que esse espaço é um ponto de inflexão de atores de diferentes lugares. Nessa esteira, o aeroporto além de símbolo da mobilidade, se configura como um espaço que representa a utopia da globalização e que é habitado por uma conexão emocional (URRY et al, 2016). Assim, medo da pandemia se encontra com a emoção da viagem de férias e do encontro com os familiares. Deste modo, as condições sociomateriais que ao mesmo tempo em que são produzidas pelas práticas de mobilidade também fazem parte da produção delas.

Além da máscara, o álcool e a limpeza passaram a ocupar um lugar de centralidade nas discussões envolvendo o novo coronavírus e, com isso, novas práticas foram sendo organizadas. Esses aspectos, embora comuns ao cotidiano foram

resignificados, em função de sua importância como medida de enfrentamento à pandemia, além de garantir suporte ao novo contexto que emergia.

5.2 “EU PASSAVA ÁLCOOL EM TUDO.”

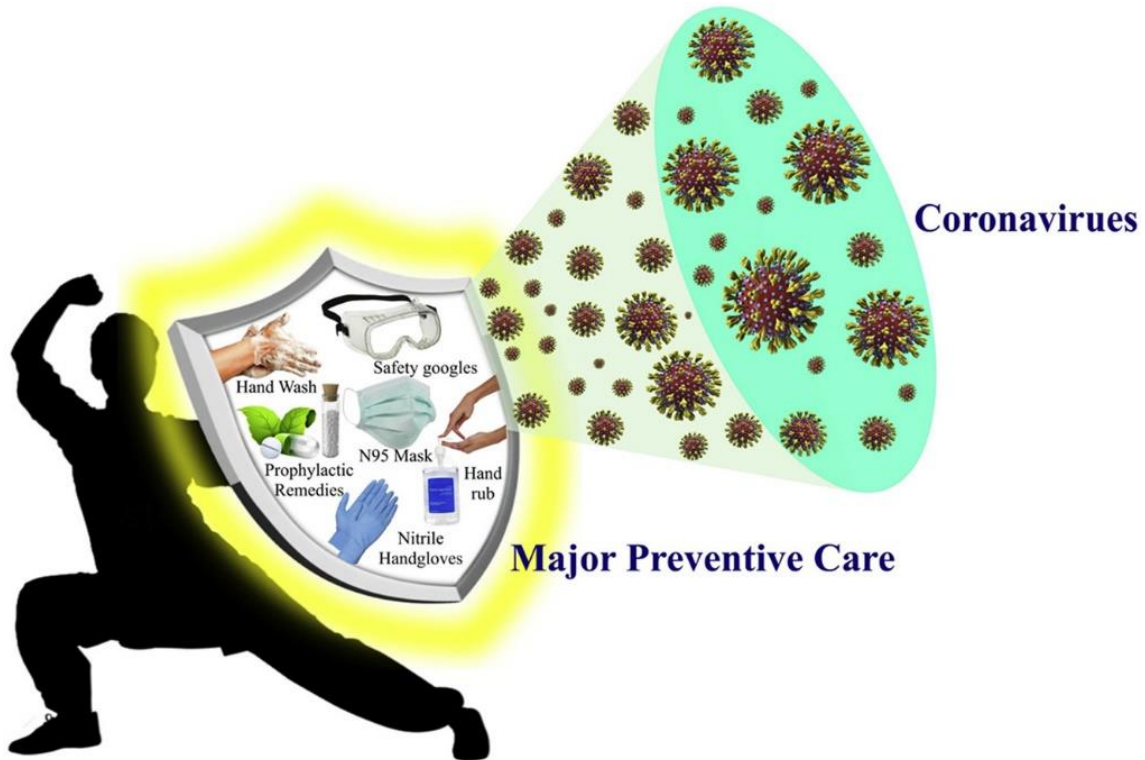
Aproximações entre aspectos culturais e práticas de higiene e limpeza não são formas recentes de compreender a organização da vida social. Laurentino Gomes, em sua obra 1808, reproduz o registro histórico do inglês Henry Koster sobre questões da vida social no Brasil entre 1809 e 1820. O inglês fez anotações de práticas sociais de higiene e limpeza, e descreveu que:

Apesar de certo hábitos que aproximam da vida selvagem os brasileiros da classe baixa, qualquer que seja a sua raça, é para notar que todos eles são notavelmente cuidadosos com a limpeza do corpo (GOMES, 2008, p. 153)

Esse registro nos permite compreender como as práticas de higiene e limpeza estão intrinsecamente relacionadas ao sistema cultural consonante com a realidade social (LANGDON; WIIK, 2010). Assim, a manifestação do inglês Henry Koster capta não só a manifestação cultural, que se decompõe em prática de limpeza e tantas outras, mas contribui para descortinar o contexto dos atores sociais. Sob essa mesma lente analítica importa destacar como as práticas de higiene e limpeza nos permitem compreender as práticas organizativas que compõe e atravessam aspectos relativos à mobilidade no período da pandemia do covid-19.

Como medida para mitigar a dispersão do novo coronavírus foram intensificadas questões como limpeza dos locais de circulação de pessoas e assepsia de objetos e nas mãos com álcool a 70% (PRADHAN, et al. 2020). Tais medidas buscam, como elucidado pela figura abaixo, a proteção da contaminação e a propagação do coronavírus.

Figura 8: Proteção contra o coronavírus



Fonte: PRADHAN, et al. 2020

Em função dessa relação de segurança, as práticas organizativas de higiene e limpeza passaram a se intensificar no período pandêmico. Assim, compreender o processo de organizar implica em entender como a limpeza e o álcool são investidos de sentido como segurança, proteção e saúde. A relação de estar limpo ou a assepsia das mãos e superfícies não se trata mais de uma questão estritamente cultural, mas algo que passa a ser incorporado às práticas para compreender o contexto da mobilidade.

A primeira manifestação que nos permite entender essa relação de alteridade está justamente elucidada em uma fala do entrevistado que viajou no mês de março de 2020, quando o vírus ganhou grande proporção no contexto de mobilidade do Brasil.

[...] foi pra, pra aí foi pra Osaka e ainda era primeiro de março, aí no aeroporto eu já tipo assim, mas eu vi, tipo, eu tava assim, já tinha essa preocupação, entendeu? Todo mundo de máscara, galera. Poxa, cê já via álcool em gel, pouco mas tinha. Não como final da viagem, que eu vou te contar (SU9).

Essa relação do álcool no cotidiano vai se acentuando e ganhando mais espaço nas práticas organizativas, passando de uma exigência relativa à saúde pública a uma

noção incorporada dos atores sociais que reificam saúde e segurança no uso do álcool em gel e na limpeza dos espaços nesse seu processo de mobilidade.

Eu comprei sanduíche também, mas eu passei álcool gel na mão, comi com papel, sabe? Porque nós não temos tanto hábito, né? De meter a mão no alimento como eles [os espanhóis]. (V14)

Tinha [em] Guarulhos, meteu um restaurante muito bom, que era *self-service*. O e, e, não tem mais. Ah, é, eles fazem tudo com, pra não ter contato, o álcool em todo lugar [...] (G20).

Ai, eu passava álcool em tudo. E tinha várias pessoas que faziam isso. A gente fica com uns cuidados a mais de higiene. Lavar a mão toda hora [...] (SU30).

Percebe-se que a higienização por meio do uso do álcool compõe uma prática cultural, que se acentua na transcrição V14, quando a entrevistada compara o seu consumo de um sanduíche com o modo como um espanhol consome o alimento no aeroporto, em contato direto, sem o uso de papel ou a preocupação com a higiene a partir do uso do álcool. Igualmente, na fala G20 percebemos como as práticas de consumo passaram a acentuar a preocupação com a higiene. Assim, essas duas transcrições caminham na elucidação do imbricamento entre o processo de mobilidade, que ocorre no aeroporto, práticas de consumo e noções de higiene e limpeza. Ao mesmo tempo em que esse imbricamento vai tecendo as condições sociomateriais na prática essas relações são reforçadas por ele, assumindo assim uma posição dialética entre a produção e o reforço às práticas contextuais.

Por fim, a fala SU30, quando comparamos à fala SU9, mostra as alterações com os cuidados de higiene com uso de álcool na composição das condições sociomateriais. Essa relação com a preocupação de higiene e limpeza vai se acentuando, e com isso, aproxima as práticas de mobilidade às relações de emoção. Desta forma, toda essa inquietação e apreensão com a higiene e limpeza nas mobilidades nos aeroportos passam a ser atravessadas também por emoções e sentimentos. Essa relação, que vai desenhando o contexto, está demonstrada na fala abaixo:

Geralmente tem um fiscal. Tinha lugares que tinha o pessoal lá fiscalizando. Se fosse pegar algo, tinha que botar luvinha, **passar álcool. É superchato, esse mundo pós-pandemia.** (SU53)

Assim, compreender a mobilidade passa em entender como as práticas emergem imbuídas de sentidos. Essas práticas refratam em um conjunto de relações entre passado e presente – por isso na fala do respondente pode-se julgar que antes era boa a relação com as mobilidades, e agora, “é superchato”. Com isso, se desenham os julgamentos valorativos nas práticas e suas condições sociomateriais relativas à mobilidade na pandemia.

Além dos aspectos materiais relatados até aqui, como o uso de máscara e as questões de higiene e limpeza, chama a atenção também a posição política para a construção do contexto das mobilidades. Assim, entender as práticas organizativas que tecem as condições sociomateriais na prática das mobilidades passa por compreender também os aspectos políticos que foram moldando inúmeros sentidos. Com o atravessamento político nas discussões podemos entender o processo de organizar como sistemas de atividade política, e com isso compreender como práticas que sustentam as mobilidade foram sendo (re)construídas.

5.3 POLÍTICA E MOBILIDADE

Na figura 09, a seguir, apresentamos um registro, manifestado pelo Presidente da República em março de 2020 (CASADO, 2021; SANCHES, 2020), ele evidencia a dinâmica na qual as discussões de caráter político atravessam a compreensão de como as organizações acontecem. Igualmente, também é possível apreendermos uma parte da produção das condições sociomateriais das mobilidades que se dá entre o discurso da pandemia e a posição políticas de agentes públicos nessa organização.

Segundo Morgan (2010), as organizações também podem ser lidas como sistemas de atividade política. Nessa seara, a política constitui-se como elemento mediador de interesses e poder, trata de tensões de pessoas que pensam de modos diferentes. Usando outro caminho com foco na prática e nas condições sociomateriais da mobilidade, podemos compreender que a relação política tratada por Morgan deve ser abordada com foco nas práticas organizativas e em suas condições sociomateriais, permitindo mostrar a relação de (co)produção entre os elementos que se inserem na prática da mobilidade, como o discurso político.

Essa relação em nosso estudo evidenciou um juízo valorativo dos atores sociais que passam a contestar: Devo estar em movimento? Essas medidas de segurança e saúde estão adequadas? Quando viajar? Esse contexto é exagero? Como devemos agir? Isso está correto? Assim, essas e outras questões acabam levando a reflexões que passam a fazer parte das práticas sociais de circulação e fluxo, que são conjugações entre inter-relações sempre em construções.

Boa parte dos cientistas que tratam do tema passaram a defender que a principal ação para conter a contaminação e a propagação do covid-19 está na iminente redução de circulação (AQUINO, et al, 2020; CANDIDO, et al., 2020; FISHER; WILDER-SMITH, 2020; KWOK, et al., 2020). Ou seja, conter a pandemia e os seus efeitos sobre a saúde pública consiste em uma ação direta nas mobilidades. Nesse sentido, a posição política no início da pandemia do presidente da república tenta minimizar a pandemia e seu efeito sobre a mobilidade, pois reconhece que esses efeitos prejudicam a economia. Essa posição pode ser expressa em uma de suas falas conforme figura abaixo.

Figura 09: Manifestação política contra a frase “a histeria prejudica a economia”, declarada pelo presidente sobre as ações para conter a pandemia em março de 2020.



Fonte: El Pais, 2020

Outras declarações, de mesmo tom, tentam dirimir a pandemia, ou seja, diminuir o grave cenário, e também as consequências, que a infecção e a propagação do vírus da covid-19 podem causar aos atores sociais. Ocorre que essa postura, em declarações e diferentes práticas, vai de encontro com as posições deliberadamente

taxativas dos organismos mundiais de saúde e epidemiologistas publicadas à época (GANEM, et al., 2020; KRAEMER, et al., 2020; WORLD HEALTH ORGANIZATION et al., 2020). Assim, tem-se que as práticas de mobilidades para os atores sociais passam por questionamentos da relação do indivíduo com seu mundo social, por meio de ação reflexiva (CUNLIFFE, 2003). Desta forma, uma série de questões perturbam pressupostos básicos e conduzem à insegurança.

Olha, o que mais me, me marca nesse nessa questão toda é que a gente não sabe no que acreditar. **Simplesmente, a gente fica meio perdido, né?** A imprensa, a gente pode procurar várias fontes pra se informar e no final de tudo a gente acaba sem saber, no que a gente acredita. (LI 30)

Essa fala, exposta em LI 30, remonta o desencontro entre a posição política e as orientações de saúde pública, em grande medida expostas nos veículos de comunicação. Isso se converte em desorientação, fragilizando a organização das ações de saúde pública para conter a infecção e propagação do vírus. Com isso, práticas sociais representadas pelos fluxos nos aeroportos vão destacar formas de mobilidades entre os que seguem as orientações de pesquisas sobre a pandemia e também as orientações expostas de organismos mundiais, aqueles próximos às posições políticas da gestão em nível federal e aqueles que estão perdidos em relação à organização de suas práticas. Essas diferentes manifestações dos atores sociais vão conduzir para uma visão de desorganização do enfrentamento à crise (LANCET, 2020) e também permitirá aproximar motivações para os fluxos diários pelos aeroportos.

Além dessa posição, outras manifestações irão permitir compreender como a questão política atravessa o contexto das mobilidades.

Esse que é o **problema da locomoção se atrapalha a mobilidade. E também a falta de políticas mesmo! De não ter controle, de negar vacina.** Acho que são vários fatores que atrapalham a mobilidade [...] (SU 26).

Eh então tem coisas assim que as pessoas levam pro lado da política que, né? Essa meia absurda, né? Eu particularmente ouvi de um parente inclusive que é *bolsominion*⁵, né? Uma conversa assim. Conversa nem falar disso, mas aí a conversa tomou esse rumo o cara

⁵ Referência às pessoas adeptas, ou simpatizantes, às práticas do Presidente da República Jair Messias Bolsonaro.

vira assim e fala, ah, o que que o são cento e sessenta mil pessoas⁶ do tamanho do Brasil? Eu olhei assim, puta que pariu. E eu pensando comigo, pô, cento e sessenta mil pessoas, são cento e sessenta mil pessoas aqui, eu são cento e sessenta mil pessoas no Vaticano, que é o menor país do mundo (LU 20).

Com esse atravessamento político, suscitado nas entrevistas percebemos desde a falta de informação ou descrédito em diferentes fontes, observado na LI 30, até a relação de perturbação da política na mobilidade – transcrita na fala SU 26. Há ainda a questão relativa à sensibilidade, aflorada na fala LU 20, que descreve como a evolução da pandemia levou a percepção de mortes. Com isso, buscamos reforçar como a condição sociomaterial das mobilidades vai se desenhando e provocando reflexões nos sujeitos sobre as suas práticas sociais e o próprio funcionamento das instituições. Essas relações entre política e mobilidades vão descortinar diferentes modos de estar em movimento, destacando representações que não são fixas, mas, vão sendo tecidas dependendo do que é feito, quem faz e quando é feito. Os pontos de contato entre a pandemia da covid-19, a relação política desse período e as mobilidades ajudam a entender o processo organizativo de instituições e atores sociais. Temos com isso a produção de práticas sociais, sempre dinâmica e contínua, para compreender o estar em movimento das mobilidades.

Reconhecendo as principais questões que atravessam a relação dialógica entre mobilidade e as condições sociomateriais, buscamos até aqui compreender o cenário nos quais as práticas sociais vão emergindo, suportando e sendo sentido à organização das mobilidades. Entendendo, nesse sentido, como as mutações relativas aos significados da máscara, das questões de higiene e limpeza e as posições políticas vão se reificar nas práticas sociais envolvendo o contexto das mobilidades. Em síntese, buscamos compreender os eventos de mobilidade no aeroporto a partir das mutações ao longo do tempo sobre o vírus e as mobilidades. Seguimos, agora, para compreender o organizar da mobilidade como ato e processo, dentro do contexto elucidado até aqui.

⁶ Referência a trágica marca alcançada em novembro de 2020 de 160 mil mortes por covid-19 no Brasil. <https://www1.folha.uol.com.br/equilibrioesaude/2020/11/brasil-passa-de-160-mil-mortes-pela-covid-19-mostra-consorcio-de-imprensa.shtml>

6. O ORGANIZAR NO AEROPORTO

Até o momento nossa atenção esteve centrada em aspectos que atravessam as discussões que perturbaram o ordenamento dos movimentos, buscando aproximar as condições sociomateriais relativas à pandemia e à mobilidade. Neste capítulo buscamos articular o processo organizativo das mobilidades no aeroporto, entre as chegadas e partidas de voos. Para tanto, identificamos uma série de atividades que vão constituir o processo de organização para as viagens – o check-in, as filas, o consumo de alimentos e bebidas e as relações de emoções e afetos que permeiam o cotidiano de embarques e desembarques. Direcionamos nossa atenção para uma rede de fragmentos sociomateriais com a intenção de descrever o organizar das mobilidades que tecem o cotidiano nos aeroportos.

6.1 FAÇA SEU CHECK-IN

O check-in se constitui como a emissão do cartão de embarque. Com o documento gerado, e às vezes impresso, o passageiro consegue acessar área restrita para o embarque, e em seguida, acessar a aeronave. No documento estão informações sobre o voo, seu assento na aeronave e dados pessoais. Essa operação pode ser realizada tanto no aeroporto, por meio de atendimento pessoal como também por totens da companhia dispersos no espaço. Se a viagem não for internacional e não houver a necessidade de despacho de bagagens, é possível fazer o check-in pela internet, ou seja, de casa ou do celular, por exemplo. A operação do check-in é anterior ao embarque, e sinaliza que o passageiro vai embarcar. Por isso, as companhias exigem que essa ação ocorra com antecedência que pode variar de 48h antes do voo, até os 60 minutos que antecedem a decolagem do avião.

Entendemos que essa operação, além de compor um elemento organizativo da mobilidade também se constitui como um marcador de rastreabilidade e vigilância (SHELLER, 2017). Sob o aspecto do processo organizativo, o check-in se constitui como uma prática coletiva onde diferentes atores obedecem a uma lógica semelhante – qual seja, organizar a mobilidade. Essa operação vai demandar conhecimentos compartilhados, materialidade como o bilhete e as bagagens e também a organização de atores humanos. Ou seja, organizar a mobilidade significa ordenar uma rede

heterogênea de atores, que podem ser tanto humanos quanto não-humanos (ALCADIPANI; TURETA, 2009)

Ao mesmo tempo em que o check-in organiza a mobilidade ele também representa, do ponto de vista da mobilidade, uma operação de vigilância, que governa, controla e faz uma leitura do indivíduo (ADEY, 2003). Essas relações vão implicar em diferentes e complexas experiências sociais (SHELLER; URRY, 2006), levando assim, a diferentes concepções de espaço-tempo no aeroporto.

Importa, ainda, destacar que o check-in é uma das manifestações que altera o cotidiano nos aeroportos, ele refrata como a mobilidade e o contexto foram se (re)desenhando. Nos trechos destacados pelos entrevistados vamos percebendo a alteração dessa operação nos aeroportos, que ao mesmo tempo reflete uma questão de saúde e proteção, também passa a constituir um novo contexto das práticas organizativas no processo de mobilidade.

Em março **você não observava nada diferente**, nem aqui no Espírito Santo, nem no aeroporto. (N10)

É, eu percebi ah o, o distanciamento entre as pessoas nesse espaço. **Então, os espaços eram demarcados pras pessoas ficarem distantes. Né? Em Portugal eh na volta e ida? Em Madri também.** Eh o aeroporto já tava, fazendo esse trabalho de distanciar as pessoas. Os dois, os dois aeroportos. (V5)

O que nos chama a atenção, nessas primeiras falas, é a noção de tempo. Embora os relatos sejam de períodos próximos as práticas com relação à organização do check-in são totalmente díspares. Essa relação mostra como as instituições agiram de forma distintas em mesmo contexto – o da propagação da covid-19. As falas, portanto, demonstram uma relação de múltiplos tempos nas práticas de organização da mobilidade. Essas relações de organização podem ser interpretadas sob o aspecto do espaço-tempo. Essa posição, demonstra que embora os tempos sejam unificados, ou seja, os momentos históricos estejam acontecendo paralelamente em diferentes lugares, o modo como experimentamos vai implicar na organização das práticas do cotidiano (ORLIKOWSKI; YATES, 2002; CZARNIAWSKA, 2004). Com isso, percebemos como Europa e Brasil responderam em tempos distintos em função da pandemia da covid-19.

Outras relações foram alteradas no check-in em função da pandemia, e isso implicou na organização da mobilidade.

Que agora eles mudaram, eles realmente fecham o check-in, eu acho que vai cinquenta minutos ou quarenta e cinco minutos, né? **Então, se você chegar em cima da hora, cê não consegue nem embarcar [...]** (VI 14)

Teve um que teve medição de temperatura, não sei onde. Se foi no Rio, se foi voltando. Foi no Rio, voltando. No Japão teve voo pra quem vinha... quem vinha de onde, gente? Tinha espaço separado, fila pra pessoa medir temperatura. Tinha umas coisas assim. **E, assim, pelo menos eu não vi os guichês cheio de pessoas. Não vi. Não vi nenhum guichê aglomerado. Nenhum, nenhum, nenhum.** Aquele monte de gente. Quando eu cheguei em Houston tava cheio as filas, eu não vi ninguém aglomerado. Todo mundo fazendo pra não dá fila, pra não dar aglomeração [...] (SU12)

Como medida para a organização do espaço, alargou-se o tempo necessário para fazer o check-in, ou seja, é necessário que o passageiro chegue o quanto antes para realizar o procedimento, o que leva a menos aglomeração caso as pessoas cheguem muito perto do horário de embarque. O que percebemos é a relação do tempo *Chronos* como forma de organizar a mobilidade e com isso, evitar aglomerações nos guichês. Temos, portanto, o tempo como agenciador de práticas organizativas e, com isso, indo ao encontro das medidas de segurança e proteção contra a covid-19.

Outra medida que passou a ser utilizada foi a mediação por tecnologia entre passageiros e as companhias aéreas no momento do check-in. Assim, percebemos que a organização da mobilidade não se volta apenas aos passageiros, mas também aos *steackholders* desse processo de mobilidade, evitando o contato entre pessoas. Além das questões de saúde, como o uso de máscara, o uso de álcool para higienização e o distanciamento em filas, as organizações buscaram medidas para preservar e guardar a saúde de seus colaboradores.

Me chamou na, na viagem de outubro, **ele tinha um check-in por vídeo, nunca tinha visto.** Setembro não tinha ainda, de outubro já tinha, a gente chegou no balcão e era uma televisãozinha com a moça atendendo a gente com a câmera. (LI4)

Figura 10: Check-in com interação digital



Fonte: Imagem produzida pelo entrevistado e cedida para este trabalho.

Com o uso das tecnologias como elementos das práticas organizativas podemos perceber que as organizações não acontecem em um mesmo lugar, mas em muitos lugares (CNOSSEN; DE VAUJANY; HAEFLIGER, 2020) e nem todas as interações exigem presença física (CZARNIAWSKA, 2008). A atendente do guichê, apontada na fotografia acima pode estar em qualquer parte do planeta e, mesmo assim compõe a prática de organização da mobilidade em um espaço que ela não está fisicamente.

Outra forma de organização da mobilidade nos aeroportos são as filas, que sob diferentes objetivos organizam pessoas, objetos e fluxos em um ordenamento para um dado fim. Além de uma perspectiva funcional, de volume, quantidade e tamanho, as filas podem expressar sentimentos, anseios e desejos que se passam nessa organização, esse motivo nos leva a estudar a fim de compreender a mobilidade.

6.2 A(S) FILA(S)

A organização em filas é algo comum no processo de mobilidade que se passa no aeroporto. Filas do check-in, de ingresso na sala de embarque, para entrar no avião e depois sair, além do consumo - para comprar alimentos, presentes ou objetos para o uso pessoal. A organização das filas está intimamente relacionada a diferentes fatores, como tempo de atendimento, questões de segurança, capacidade com recursos técnicos e de pessoal (STOLLETZ, 2011; DE LANGE; SAMOILOVICH; VAN DER RHEE, 2013). Esses fatores vão implicar no desempenho da qualidade dos serviços imputando a um sentido de demora, lentidão ou de celeridade e, com isso, nas experiências das mobilidades.

Além da sua função de organização, as filas enquanto uma produção sociomaterial refratam o cotidiano – muitas filas e longas esperas podem indicar desordem, por exemplo. Uma resposta ao cenário da pandemia foi o distanciamento social, com isso ordenar-se em fila exigia um espaçamento capaz de evitar contaminação. Na fala abaixo há o registro dessa experiência.

Quando eu cheguei no check-in da Gol, não tinha distanciamento, ninguém de máscara, quase ninguém de máscara, ninguém respeitando fila, pra eu conseguir manter um, um distanciamento, o que que eu fiz? **Eu botei, eu fiquei na frente do meu carrinho de bagagem pra poder ficar longe do que tava atrás e eu mantive o distanciamento**, do que tava na minha frente (S12)

Em um jogo de táticas (CERTEAU, 2002), a passageira rapidamente utiliza a sua mala como forma de distanciar-se das pessoas, uma vez que a organização da fila não respeitava os protocolos de manter-se longe um do outro. Assim, na ausência de controle do espaçamento entre pessoas, a passageira lança mão de uma organização espacial própria – ou espacialização (BEST; HINDMARSH, 2019; BEYES; STEYAERT, 2012), produzida a partir do seu objetivo em fazer o check-in associado às questões de saúde e higiene e materialidade, por meio do uso da máscara.

Como marcas do cotidiano, as filas estão sempre associadas ao espaço aéreo. Por esse motivo, parece comum referenciar e admitir a espera ou longos tempos associados à organização de pessoas em filas. Em oposição a isso, elas sinalizam na pandemia o perigo, risco ou mudança de cenário. Ou seja, filas menores e poucas

peças demarcam aos usuários algo avesso ao convencional no espaço do aeroporto. Temos com isso, que as filas pertencem ao espaço cotidiano do aeroporto, são parte do processo organizativo da mobilidade. Abaixo, transcrição de como a fila, ou a ausência dela, pode causar estranhamento em relação daquilo que se admite como cotidiano dos aeroportos.

Eu acho que talvez eu tenha percebido que não mudou, que são aquelas filas homéricas, como tem que despachar bagagem no voo tá um volume muito grande, né? **Com essa rotina da daquele check-in. É chata.** (S73)

[...] ah eu achei, achei que tava vazia, aquela fila, tirei uma foto, mandei pro meu amigo pra mostrar que o aeroporto tava vazio, ou então? Ah, cara, você falou isso pra ela, lembrei quando a gente foi pra Curitiba, cara, **quando a gente chegou lá, apareceu um aeroporto fantasma, ninguém naquele lugar. Impressionante, eu nunca tinha visto isso, ainda bem que na volta tava lotado, eu pensei, nossa, tá tudo normal** (LU54).

Ao mesmo tempo em que a fila rememora a concepção de cotidiano do aeroporto, nela estão os sentimentos e afetos. São as práticas de (des/re)organização em filas que ajudam a compor as experiências de mobilidade, percebidas neste trabalho, enquanto composição do processo afetivo. Alguns autores, inclusive, advogam por uma atmosfera afetiva, reforçando a necessidade dessa posição na pesquisa social (SHELLER; URRY, 2006; WATTS, 2008; SHELLER, 2017).

Só que quando eu cheguei no Brasil, **eu fiquei apavorada entendeu? Ninguém respeitava nada, não tinha fila, não tinha distanciamento** viajei pra ter ideia, eu cheguei em Porto pra, pra, pegar um voo, né? Pra Lisboa, só tinham três voos (S10).

[...] ah olha o tamanho da fila do do aeroporto ou não sei o que. Pô, a pessoa tá viajando na, numa pandemia e não quer ter fila, não quer ter aglomeração. Você tá fica em casa, né? **Pô, se você não quer ter problema nenhum, fica em casa ou paga um avião particular.** (V17)

Aí eu falei, nossa tenho um outro voo às nove e meia. **Eu falei, meu Deus do céu, será que vai dar tempo que eu tava demorando muitas filas, muita gente, com uma confusão de gente,** porque tava período de carnaval, o pessoal ia, tá beleza aí cheguei no Japão. (SU6)

Entendemos, assim, que tanto a organização como a (des/re)organização, estão sempre ancoradas em sentimentos e afetos – ou seja, afetamos e somos afetados por esse processo que a todo tempo busca na estabilidade a produção de contexto.

Ainda neste mesmo sentido, temos a posição relacional de mobilidade e imobilidade. Entre ficar parado, evitando contato e também estar preocupado e movendo-se para não perder conexões, escalas, voos. O processo de organizar, em filas, nos aeroportos se conjuga com a posição levantada por Adey (2006), em sua posição relacional, não há imobilidades absolutas, mas imobilidades relativas. Ou seja, ora estamos em movimento, ora estamos inertes, e todo esse processo compõe o organizar que tece o cotidiano em uma rede de reificações temporárias, uma vez que o organizar nunca cessa (CZARNIAWSKA, 2004).

Chama ainda a atenção a integração da tecnologia para a organização de filas, reforçando mais uma vez a concepção de ordenamento, entre humanos e elementos materiais, para produzir uma tradução plausível de organização (WEICK, 2015; ALCADIPANI; TURETA, 2009) em meio a pandemia – que requereu isolamento e distanciamento nos espaços de circulação de pessoas.

[...] a gente vai e aí fez conexão no Santos Dumont. E aí, tentando explicar pra você tentar visualizar, é como se tivesse, assim, retroprojeter, né? Tipo, data show mesmo. Ah, no teto voltado pro chão, né? Vamos supor, na faculdade, né? A gente normalmente coloca cinquenta vezes e projeta na parede, não é? Mas lá tava no teto virado pro chão, voltava pro chão e aí ele fazia uma espécie de esteira, digamos assim, né? E aí a orientação era olha! Quando você vir o o número do seu assento, você entra naquela esteira, né? E faz o, o, o, o, e a acessa, né? ali, aquele procedimento de mostrar o bilhete e o documento. (LU26)

Na imagem abaixo conseguimos visualizar a narrativa trazida pelo entrevistado. A ilustração mostra como a tecnologia foi utilizada para suportar o processo de organização e apoiar o isolamento de pessoas em aglomerações para o embarque. Segundo a companhia aérea Azul, a implementação da tecnologia é uma inovação e busca diminuir problemas com filas e aglomerações

Figura 11: Tapete virtual de companhia aérea para organização de filas.



Fonte: Google Imagens

Percebam que na parte superior da imagem há projetores direcionados para o chão que indicam os assentos no avião. Com isso, basta ao passageiro observar se o seu número e projetado para que passe a compor a fila. Essa medida garante certo distanciamento e também que as pessoas fiquem esparsas no espaço, o que configura uma medida de enfrentamento à covid-19. Entretanto, por se tratar de inovação, como explicitamente colocado pela companhia Azul em sua página, essa medida não alcançou plenamente seus objetivos. Isso pode ser observado na continuação da fala do entrevistado que observou *in loco* a inovação.

E as pessoas ficavam ao longo dessa projeção. Olhando o número passar, só que algumas pessoas na hora que o número da [pessoa] passava, ela simplesmente assim, ia pra dentro da projeção e esperava quem sabe que ela se movimentasse, sabe? Como na estreia do supermercado, acho que é o psicológico, porque o número ia passando, assim, e aí a pessoa ia fazendo a projeção e ficava parado aí quando a ficha cair ela, opa, tem que andar. (LU26)

Por se tratar de algo novo, a prática social precisa ser ensinada e socializada. O cenário de pandemia junto da implementação de novas medidas de distanciamento trazida na fala do entrevistado, mostrou que a prática de organização da fila por meio

da esteira digital se constituiu como uma aprendizagem não canônica (BROWN; DUGUID, 1991). Ou seja, à medida que a ação é executada acontece o processo de aprendizagem. Aquilo não pertence ao cotidiano daqueles que viajam, foi necessário aprender à medida que o processo de organização para viajar se constituía. Em outras palavras, o processo de organização da mobilidade também vai requerer a aprendizagem na prática ao mesmo tempo em que as organizações acontecem. Aprender e organizar estão intimamente relacionadas para que o processo de mobilidade aconteça.

Além das relações descritas até aqui, chamamos a atenção para as relações de consumo e sociabilidade que estão imbricadas no processo de mobilidade. Quando estamos nos deslocamos conversamos, interagimos e também realizamos inúmeras operações de consumo no espaço do aeroporto. Essas questões estão relacionadas tanto com as práticas de espaço-tempo como também com as nossas experiências nos deslocamentos.

6.3 CONSUMO

Uma das formas de compreender a mobilidade está em explorar como o tempo é percebido e utilizado no(s) movimento(s). Nesse sentido, muitos atores sociais utilizam o seu tempo, no processo de mobilidade em aeroportos, com o consumo de alimentos, na compra de itens para presentear terceiros, na aquisição de objetos para si mesmo, ou ainda como estratégia de distração e entretenimento, visitando diferentes lojas.

Figueiredo e Uncles (2015) descrevem que o consumo é influenciado por diferentes formas de mobilidade. Nesse sentido, estudar como mercados, objetos e pessoas estão a todo tempo em movimento nos permite compreender a aproximação das relações de consumo, e os processos de mobilidades (BREMBECK; COCHOY; MOISANDER, 2015).

Ademais, entendemos que ao dedicar atenção ao consumo poderemos encontrar pistas dos processos de organização das mobilidades, uma vez que esse processo acontece entre um aeroporto e outro, entre conexões e até mesmo de um país a outro. Isso faz com que os passageiros sejam expostos a diferentes estruturas temporais

que modificam a forma a forma como se sentem ao se inserirem nas práticas sociais (FIGUEIREDO; UNCLES, 2015).

Como a noção de espaço e tempo estão intimamente vinculadas, o espaço do aeroporto, como um conjunto de articulações materiais e sociais, está a todo tempo sendo (re)constituído, uma vez que diferentes experiências são produzidas pelos milhares de passageiros que percorrem saguões, check-in, lojas, cafés, Duty-free. Reconhecendo essa importância, articulamos a seguir algumas experiências de consumo no processo de mobilidades de passageiros em diferentes aeroportos.

Aeroporto é um troço mágico. A não ser que cê esteja trabalhando, indo viajar a trabalho, tipo assim, você está de férias, então **cê vai ficar uma hora lá**, a não ser que aconteça uma cagada mas nada muito. Um atraso fenomenal. **É tipo curtindo, você vai, toma seu cafezinho, acessa o wi-fi deles [...]** (A19)

Eh, não é o sentimento, o meu comportamento de antes da pandemia era que **eu gosto de ficar um pouco, não muito, mas um pouco no aeroporto, eu gosto de ver as lojas**, eu gosto de ver as novidades, eh não me importo de de esperar, eu tenho uma característica de que eu não gosto de fazer nada em cima da hora, mas correndo. Então, eu sempre chego um pouco mais cedo mesmo. E **quando o voo é internacional, eu gosto de dar uma passada no freeshop, mesmo que eu não compre nada**, eu gosto de lá, eu gosto de olhar, pitucar, e **dessa vez no retorno eu tentei encaixar os horários com mais justo possível pra eu não ficar tempo o mínimo de tempo dentro dos aeroportos.**(S42)

Sabe aquele Duty-free? Eu fui com uma amiga comprar um... num sei, um whisky, alguma coisa numa loja, né? E aí a gente entrou na loja, eu tava super receosa, sabe? **Não tinha ninguém bisbilhotando. Ela foi porque ela foi comprar mesmo, né? Ela ia trazer uma lembrança pra alguém, sabe? Mas, ir bisbilhotar? Não vi nesse período, então, assim, ou seja, todo mundo tava como risco.** Eu acho que nesse momento o pessoal começou a entender, na segunda semana de março, acho opa! E a gente precisa tomar todo o cuidado [...] (S51)

Percebam como a noção de tempo foi drasticamente modificada no processo organizativo da mobilidade da passageira em função da covid-19. Antes da pandemia, constituía parte do itinerário, ficar algum tempo no aeroporto a fim de visitar algumas lojas, ainda que sem consumo de produtos. Circular pelos espaços e conhecer as novidades expostas compõe o processo que vem sempre associado à ideia de “eu

não gosto de fazer nada em cima da hora”, o que denota um tempo próprio, relativo ao sujeito, que é apontado por Czarniawska (2004) como tempo kairótico. Nesse sentido, depreendemos que a mobilidade do sujeito está sempre associada a um tempo próprio, ainda que haja um tempo regulador que possa unir as práticas – como por exemplo o horário do voo. O tempo sentido vai conduzir as experiências dos atores sociais em sua organização de mobilidade. Observamos ainda que o tempo se constitui como vetor da ordenação social (COLETTA; RÖHL; WAGENKNECHT, 2020). Os regimes temporais, kairótico e cronológico, sempre em conflito vão funcionar como suporte para a ordem social; com isso, os atores ficam mais tempo em uma loja, preferem minimizar seu tempo nos aeroportos ou mesmo vivenciar as experiências com calma.

Nesse conjunto de tempos e experiências, os espaços de consumo que compõe esse processo de organização das mobilidades nos permitem capturar a percepção das pessoas. Na fala S51 e S42, as lojas vazias refratam o clima de insegurança e medo provocados pelo contexto da pandemia. Assim, compreendemos que a organização social está intimamente ligada à questão do tempo, uma vez que lojas estão vazias indicam algo fora do cotidiano e expressam aos atores: vamos ficar pouco tempo aqui, há riscos.

Outra manifestação que os espaços de consumo podem expressar no itinerário de mobilidades está no consumo das manifestações das culturas. Na espera do embarque, entre uma conexão e outra há espaço para visitação em lojas que apresentam artigos da cultura local. Nos trechos abaixo a passageira indica isso.

[...] eh eu tive num aeroporto, mas...Onde eu futucava tudo, mas o muito interessante as coisas, as lojas muito bonitas, **muito artesanato, local** diferente, entendeu? **Eu já tenho aqui, eu fiquei encantada com tudo. Muita peça de, de, de arte assim. Ah, todo mundo tá legal, eu gostei muito. Era tudo em dólar?** E o olho da cara? No olho da cara. **Aí eu acho que a moça percebeu que eu não ia comprar nada.** Ela já começou a olhar meio de lado. (S49)

É, isso aí é o que **eu sempre tô rodando, não significa que eu vou comprar**, mas eu gosto de ver, por exemplo, eh o aeroporto da Argentina tem um tempinho que eu não vou agora, acho que já tem uns três anos, quatro anos que eu não vou à Argentina. Três anos eu acho. **Mas tem bastante loja de bolo, coisa interessante do do da cultura deles lá, entendeu?** (S50)

Mais uma vez, independente da relação de aquisição de produtos, interessa ao passageiro o choque cultural que a visitação às lojas pode trazer. Ou seja, visualizar coisas estranhas ao seu cotidiano e típicas do país/local chama a atenção e compõe o itinerário de sua viagem. O espaço, nesse relato, é uma produção entre o comércio de artefatos da cultura local na loja de arte com a condição globalizada do aeroporto, e por esse motivo, está a todo tempo sendo reproduzida nas práticas dos movimentos de chegadas e partidas.

Outra vinculação importante é a noção de que as lojas expõem traços culturais dos locais, e por isso, acessá-las significa recorrer às condições de cultura daquela país/local. Independente do tempo que se tem, para acessar esse conjunto de práticas culturais, interessa ao passageiro a experiência.

As lojas são muito parecidas com a rua, no local que você tá, né. Aquelas coisas culturais, né? E café é uma coisa que eu gosto de provar todo tipo que eu vejo, né? Ó, tem um café novo aqui, eu vou lá e provo. E no aeroporto nos aeroportos cê tem, cafezinho diferente, alguma coisa diferente. E como eu fico feliz, com pouca coisa. Café é uma das coisas que me deixa feliz, né? (A26)

Ou seja, quando práticas de mobilidade se associam às experiências de consumo, como apontado na fala A26, as experiências desses espaços se constituem pela junção de tempo kairótico e a aproximação cultural, que o consumo pode oferecer. Nesse sentido, entendemos que compreender práticas de organização de mobilidades passa por entender pontos de contato que esse ator tem ao longo do processo de movimentação.

É oportuno destacar ainda que o consumo no processo de mobilidades está também vinculado às sociabilidades. Por sociabilidade entendemos os encontros, permanentes ou temporários, que podem se manifestar nas interações como as conversações. Além disso, a expressão nos permite compreender como as experiências são organizadas (FANTINEL; CAVEDON; FISCHER, 2012). Por sua vez, as mobilidades são formas de sociabilidades em virtude do movimento decorrer de momentos que requerem proximidade física (URRY, 2002). Os cafés, como apontado na experiência do entrevistado A26, são uma forma de consumo, além de oportunidades para a sociabilidade. Nesse sentido, segundo Fantinel, Cavedon e

Fischer (2012), as organizações cafés se constituem como expressões de sociabilidades organizacionais na contemporaneidade.

Com a pandemia essas relações passaram a se fragilizar e mudaram as formas de organização social. Essa relação pode ser percebida na fala abaixo, que descreve a experiência de como seria o consumo e como o foi, durante a pandemia.

Em Houston [...] **Eu peguei meu lanchinho, meu copinho de suco, sem marcar sem nada. Como seria o meu comportamento, eu ia sentar na mesa, iria ficar no meio do povo.** De repente ia ter um brasileiro lá, eu ia ficar trocando ideia. Conversei com ela, mas a gente conversou assim. **Com a máscara com todo cuidado? Já tava naquele processo de distanciamento. Troquei máscara.** A máscara molhou, fui lá e troquei. Então, **os espaços mais divididos naquele momento. E quem tava nesses espaços e tava incomodado, ia pra outro lugar. Eu tava incomodado aconteceu comigo.** Então, eu vi que os lugares tinham pouquíssimas pessoas. **Ah, é muito comum aqueles lugares que o pessoal para, para beber cerveja, e tava também supervazio, que é quando o pessoal vai fazer *happy hour*.** (SU37)

[...] eles tentaram nos aeroportos, de lá, eles tentaram eh **distanciar as cadeiras** de assim, alternando, onde podia ocupar, outra que não podia, as cadeiras de de embarque na sala de espera de embarque. E no, **no café, que eu só fui a um, era o único que tava aberto, tinha distanciamento das mesas.** (S19)

Percebemos que a conversa e a aproximação com as pessoas, típico do consumo e das relações de sociabilidade desses espaços, passa a ser mediada pelo distanciamento social. Nesse sentido, a vida social passa a enfatizar a materialidade em função dos elementos sociais que vão constituir o organizar. Por sua vez, o espaço passa a explorar elementos que visem a garantir o afastamento entre pessoas e se refletindo como o produto dessas inter-relações (SHELLER, 2017; MASSEY, 2005). Percebemos ainda que ao estudar as experiências dessas mobilidades precisamos estar atentos ao corpo como veículo das relações afetivas, por meio do qual “sentimos o lugar e movimento” segundo Hannam, Sheller e Urry (2006).

Assim, nesse processo de organização da mobilidade, com implicações nas relações de espaço-tempo, estão também as questões de afeto e emoções descritas como medo, aflição, estresse, paixão. Sheller (2004) aponta como pessoas e seus sentimentos estão entrelaçados na mobilidade cotidiana. Nesse sentido, entendemos ser relevantes pensar na co-constituição de movimento e emoção para entender os

significados em que o movimento está investido (SERGOT; CHABAULT; LOUBARESSE, 2012).

6.4 EMOÇÕES E AFETOS NA ORGANIZAÇÃO DA(S) MOBILIDADE(S)

No filme “Into the Wild” uma das célebres frases que inspiram a trajetória do personagem Christopher McCandless é “Se admitirmos que a vida humana pode ser governada pela razão, toda a possibilidade de vida é destruída”. O trecho expressa, no contexto do filme, uma relação de que as escolhas e ações do sujeito nem sempre passam somente pela racionalidade. Assim, impulsos, paixões, sonhos e desejos governam a organização da vida social. Na obra cinematográfica, inspirada em fatos reais, o jovem Christopher abandona carreira, estudos e família para uma busca existencialista por milhares e milhares de quilômetros. No decurso de sua mobilidade ele encontra e compartilha algumas histórias e sentimentos que compõe o processo intersubjetivo de reflexividade. Ou seja, entender a relação do personagem e sua mobilidade passa por compreender que o movimento que ele o faz é resultado de emoções e sentimentos com relação à vida – em suas experiências anteriores e aquelas do aqui e agora.

Como a metáfora, instigada pelo filme, as emoções têm implicações nos processos de mobilidade. Seguindo Bissell (2010), Watts (2008) e Sheller (2004) entendemos que a teorização das emoções e afetos nos permitem acessar as experiências que ocorrem no movimento do corpo. Tais manifestações ocorrem nem sempre entre corpos, mas também nas relações entre corpos, objetos e tecnologia.

As relações de afetos e emoções, como expressões corporificadas, nos permitem sentir o lugar e o movimento assim como explorar as relações entre os passageiros (HANNAM; SHELLER; URRY, 2006; BISSELL, 2010). Compreendendo ainda a mobilidade como um processo no qual inúmeros corpos se encontram, o afeto pode ser transmitido (BRENNAN, 2004; BORCH, 2010) e isso implica na capacidade do corpo em afetar e ser afetado. O cansaço de um trabalhador, o medo de um passageiro em contaminar-se e a euforia de um pai para reencontrar os seus filhos vão se encontrar no espaço e passam a constituir um importante elemento para compreender as experiências dos movimentos.

No aeroporto de Guarulhos, eu, eu, eu, não tem **nada a ver com a pandemia isso**, ainda acho que num, num tem a ver com a resposta. **Eu sinto uma insegurança muito grande no aeroporto de Guarulhos**, coisa que eu não nunca senti em outros aeroportos, entendeu?

- Mas por quê? Sentimento, pressentimento ou algo?

Não, é medo de, de, de, de, de, de, eu acho que quando eu volto não, na ida eu também sinto. **Tem medo de assalto, medo de sei lá, o aeroporto é muita gente estranha, muito esquisita e o próprio Brasil eh a gente tem medo de tudo aqui, né?** (S44)

Pensando assim, mas não dá pra descrever, cara, mas é um negócio assim, **pra gente que tá bem apreensivo**, ó, não vamos, **vamos evitar eh, ambientes aglomerados e tal. Aí, pô, na hora de voltar pra casa chega ali aquela muvulca, meu irmão.** [...] não sei se embaraçosa seria a palavra certa, assim, **insegurança, que mais deixou a gente, eh, não, não deixou a vontade**, foi nesse momento, né? Na hora de embarcar no aeroporto de Recife [...] **Aglomerou com força, doido. Distanciamento zero.** (LU 35)

Na transcrição S44 percebemos que o espaço do aeroporto evoca na passageira um sentimento de medo, que independe do período pandêmico. Essas relações de insegurança e medo acabam por influenciar seu processo de mobilidade, que passa a ser mais atento e vigilante diante da multidão de pessoas que percorrem os espaços do Aeroporto de Guarulhos, um dos mais expressivos aeroportos do Brasil em razão do seu volume de passageiros e suas ligações com inúmeras rotas aéreas pelo mundo.

No apontamento levantado na fala LU35 percebemos como a organização do espaço também é capaz de transmitir os sentimentos de medo e insegurança. É oportuno destacar que nesse caso, a sensação é mediada pela pandemia uma vez que a propagação da covid-19 acontece pela transmissão de partículas – em uma conversa, espirro, por exemplo. Outrossim, é interessante notar, o paradoxo entre a comunicação organizacional sempre voltada para o distanciamento social e a organização da mobilidade, que culmina com ações de aglomeração de pessoas em determinadas fases do processo. Com isso, temos a relação de aflição, medo e insegurança, que emergem por meio da organização da mobilidade, por meio do espaço – que confina várias pessoas demasiadamente perto umas das outras e aumenta o risco de contaminação da covid-19.

Nos dois casos relatados acima vemos como a organização do espaço imputa sentimentos nos sujeitos, que por vezes têm dificuldade em descrever suas sensações diante do evento. Ainda que sem manifestação verbal de descontentamento, segundo Brennam (2004), os afetos podem ser transmitidos em grupo através do feromonas que atuam por toque e cheiro num efeito comunicativo. Borch (2009) explica que o estado de alguém é percebido pela olfação, e por isso cria-se uma atmosfera afetiva.

Ainda sob a égide das emoções e afetividades, é importante notar como a estrutura temporal também implica nessa relação. Ou seja, a forma como sentimos o tempo implica em como somos afetados e afetamos o outro nesse processo. Abaixo, uma transcrição que revela a posição do tempo no processo de mobilidade.

Quando eu vou, é um negócio, é uma pressa afetiva, eu quero chegar perto para os meus filhos, eu quero chegar logo por causa dos meus filhos, mas não tenho compromisso. Sim, sim, se se o avião atrasar, se o voo for cancelado, eu tenho um estresse emocional por por questão que eu queria mas isso não, isso é assim, tá? **Agora, na segunda quando cê tá voltando, ou domingo de noite, quando cê tá voltando, aí, o estresse é outro, porque se cê perder o avião, cê cê perde o compromisso de trabalho.** Aí, a coisa fica mais chata, né, fica bem mais ou pelo menos pra mim. Eu fico no estresse, mil vezes mais. (G23)

Percebemos como a espera pode ser sentida de diferente maneiras, dependendo e vinculam-se com o evento que motivou nossa mobilidade. Com isso, depreende-se que as práticas de mobilidade não estão isoladas em uma relação de espaço-tempo, mas vinculam-se com o cotidiano externo ao sujeito. No caso acima, atraso na viagem podem implicar em menos tempo com os filhos – o elemento motivador de mobilidade do ator e considerado importante em sua organização social. Além disso, vemos que os eventos desencadeiam sentimentos distintos, sendo o trabalho considerado como “chato” e o contato com os filhos uma relação “emocional”. Reforçamos com esse aspecto a posição relacional das práticas de mobilidade, que vinculam o seu sentido e experiência às relações que provocaram a mobilidade.

Outra relação destacada pelos entrevistados associa-se ao tédio e estresse provocado pelos longos períodos de espera por conexões e embarque. Como modo

de mitigar esse sentimento os atores apropriam-se de entretenimento, transformando o tempo sentido.

Sexta-feira mesmo, quando eu voltei de Brasília, o voo atrasou uma hora, quarenta e cinco, mais ou menos. **Se eu não tivesse um livro, eu ia ficar extremamente entediada, de ficar parada ali, né?** Então, eu sempre carrego ali. (N10)

Se eu vou passar muito tempo, é livro debaixo do braço que eu carrego. Sempre. Ou se não levo livro, levo no celular, alguma coisa baixada pra ler ou levo o filme no tablet. Eu sempre baixo muito filme [...] (S66)

Sempre levo um livro ou tablet, né? Sempre, sempre, sempre, sempre. Isso também eu aprendi. E se eu não, e se por, por acaso eu não levo, **eu vou na livraria e compro uma revista, alguma coisa. Porque se eu acho que ah, isso no aeroporto eu acho bacana.** Então um espaço maravilhoso pro cê ler. Que às vezes esse dia mesmo que eu fiquei, **esse dia mesmo que eu fiquei doze horas lá, eu, tinha um livro que eu tava na metade, eu terminei de ler, era um catatal assim, deste tamanho. Senhor, isso pra mim foi ótimo, foi, foi num cantinho lá,** de vez em quando ia no banheiro, pegava um café e... (G29)

A noção do tempo no aeroporto invoca os sentimentos de tédio e cansaço e a forma de lidar com essa relação é respondida de modo recursivo com o uso do livro, que ocupa e entretém o passageiro nesse seu processo de mobilidade. O livro nos permite compreender as respostas aos sentimentos que os atores têm em seu processo de mobilidade. Com isso, conseguimos entender o arranjo entre o social e o material no processo organizativo. O uso do livro ainda trabalha a categoria dinâmica de movimento e fixidez no processo de mobilidade – ou seja, o sujeito em movimento está concentrado e fixo à leitura como resposta ao tempo que precisa esperar seu voo.

Além do entretenimento, outras operações são articuladas pelos atores para ressignificar os seus sentimentos em relação ao tempo que passam no aeroporto. Em função da pandemia, o próprio sentido de mobilidade e os sentimentos que estavam associados a ela passaram por um processo de alteração, que implicou nas práticas de organização. Essa relação pode ser observada no sentimento de liberdade que mediava os processos de mobilidade.

Acho que a questão da liberdade, qualquer interação que você podia fazer [...]. Você não tem essa liberdade. Acho que viajar depois dessa pandemia é passar por constrangedor, porque você não

fica à vontade com ninguém. Acho que é uma liberdade muito resguardada [...] (SU32)

Então, é uma coisa que **pra mim é importantíssima, é, é a minha liberdade de ir e vir. Eu acho que talvez até por isso eu goste tanto de viagem.** Olha, porque eu viajo, eu ando a qualquer hora do dia, ó, da noite, sozinha na né? Com máquina fotográfica pendurada, com celular, ninguém nem olha. Então, isso aí é uma coisa que, que pra mim, é muito importante. **Eu não gosto de me sentir presa num lugar, tá?**

[...]

E eu, eu acho que guardando as devidas proporções, eu penso isso, **do avião, quando o avião passa, eu penso, eu podia estar ali indo para algum lugar.** Né? Que eu não, não sei nem qual, mas qualquer um tá, eu tô, sou fã, entendeu? **E, o aeroporto, avião, viagem, isso tudo pra mim é sinônimo de liberdade,** de voar, de, de fazer coisa diferente[...]. (V11)

Ao aproximar nossas discussões dos sentimentos de liberdade para tratar das mobilidades, precisamos destacar que o movimento é sempre desigual e contingente, motivo pelo qual alguns estudos os vinculam à ontologia de poder – pois mover-se não é necessariamente uma relação igual para todos (HANNAM; SHELLER; URRY, 2006; SHELLER, 2017; BIANCHI; STEPHENSON; HANNAM, 2020;). Por isso, quando vinculamos as práticas de mobilidade ao sentido de liberdade estamos partindo de um lugar de privilégio. Essa situação se acentua pois no período da pandemia mover-se reforçou ainda mais essa assimetria de poder: Quem pode e quem precisa viajar? Entendemos, nesse sentido, a liberdade como um capital de rede (SHELLER, 2017), que demarca quem precisa e quem pode viajar. Ontologicamente o espaço do aeroporto se reforça, no período da pandemia, como marcador social e rompe, ao olhar para os passageiros nesse período, com o sentido de não lugares que comumente os espaços do aeroporto se situam.

Além dessa posição, e atendo-se aos trechos das entrevistas, destacamos ainda as relações de movimento e liberdade, que paradoxalmente foram minimizadas com a pandemia. Assim, ao investigar as práticas de mobilidade estamos também próximos do sentido de liberdade que se vinculam os movimentos. Desse modo, é importante compreender em que medida esse sentimento é importante para o ator a fim de entender como isso afeta as práticas de mobilidade. Considerando esses aspectos, o

processo de organização das mobilidades se constitui como um importante instrumento para avaliar a liberdade e como elas se vinculam às práticas cotidianas. Outras duas relações de emoção que destacamos são de amor à viagem e também de insegurança e respeito à circulação no período pandêmico. Embora aparentemente díspares elas se vinculam, pois à medida que o amor por viajar move as pessoas, essa circulação ao mesmo tempo amedronta e reflete na circulação mais cautelosa, com ênfase no respeito à vida do outro e a insegurança nos movimentos. Esses sentimentos denotam forças que motivam e sustentam o processo de mobilidade e, com isso, vão compor as práticas de organizar.

Olha, sim, porra, **a gente ama viajar e então, eu [não] queria deixar de fazer. Mas, pelo menos, tomou o cuidado de fazer o que seria possível**, não é? É, por isso, esse cuidado, talvez, demasiado eu acho que é válido, né? (LU 25)

[...] **eu amo viajar, adoro viajar. Então, quando falava assim, andar de avião pra mim, me encontrava que eu tava indo pro lugar onde eu ia curtir muito**, seria alguma coisa, que eu teria programado, que eu tava a fim de fazer, coisa e tal. (S30)

Viajar é sempre um motivo de alegria, né? Mas não deixei de ficar alegre, indo viajar durante a pandemia não, mesmo com as restrições. (LI15)

Ao mesmo tempo em que viajar, uma manifestação da mobilidade, vincula-se à liberdade, prazer e êxtase, a pandemia desacelera a circulação como forma de contágio e propagação do vírus. Nesse sentido, as práticas se encontram nas fronteiras entre a liberdade e a fixidez, nos limites entre andar e conhecer o novo ao lado da contaminação pelo vírus. Dessa relação emerge a posição de respeito nos movimentos. Mobilizar-se requer respeito aos protocolos de saúde, atenção e esforço para evitar a circulação e movimentos. Essa posição de respeito ao outro e insegurança, foi destacada entre os entrevistados:

Então, a gente, **dependendo da sociedade, eu acho que a sociedade como a nossa, a gente num tem um respeito pelo outro, sabe? E a partir do momento que cê não tem respeito pelo outro, a questão da locomoção, ela fica muito ruim, porque quem tem consciência, ela não vai sair de casa**. Porque tem um monte de gente inconsciente que vai estar sem máscara, vai tá aglomerando,

vai tá fazendo um monte de coisa que não é legal. Esse que é o problema da locomoção se atrapalha a mobilidade.

[...]

Acho que o que me **define hoje é insegura**. Hoje eu não consigo viajar segura. **Tanto a pessoa que é perigo, a pessoa é perigo pra mim, eu sou um perigo pra pessoas**. (SU44)

Aí, quando eu desembarco aqui no no Brasil, e eu desembarquei em um horário, que o aeroporto já tem um movimento pequeno, porque já era dez e pouca da noite. **Tava cheio, tava lotado. E tudo certo. Aquilo eu já fiquei com a sensação assim, meio insegura**. Aí eu fui pro hotel, dormi, no outro dia de manhã, fui pra embarcar pra cá (Vitória/ES). (S13)

Observamos que os sentimentos fazem parte das práticas de mobilidade. Ao mesmo tempo em que as mobilidades permitem o movimento elas podem produzir entusiasmo e alegrias, o mesmo movimento transmite e propaga doenças – causando insegurança, tristeza e dor. Por esse motivo, entendemos que os sentimentos se conjugam às práticas de mobilidade e, que em algumas medidas eles fazem parte do processo de produção de restrições na prática – em função da relação de segurança, explorada por Aradau (2016).

7. DISCUSSÕES DOS RESULTADOS

A maneira de estudar o processo de organização das mobilidades neste trabalho articulou os pontos de contato que os atores tiveram no aeroporto – no check-in, nas áreas de consumo, nas filas etc. Nessa esteira, esses contatos são descritos a partir da abordagem sociomaterial, ou seja, para compreender o organizar da mobilidade é necessário pôr a atenção no ordenamento entre pessoas e objetos. Dessa relação é que podemos defender que os pontos de contato são arranjos sociomateriais que estão a todo tempo em rearranjo, organizando o cotidiano.

Dessa forma, buscamos sintetizar as discussões trazidas até o momento elaborando, a seguir, um quadro de referência que articula os achados empíricos deste estudo, convergentes com contribuições teórico-empíricas anteriores. Em seguida, demonstramos como este trabalho trouxe avanços para além das contribuições atuais, no tocante às interpretações para a prática de movimentação. No quadro 3, nas três colunas à esquerda sintetizamos os achados empíricos deste estudo com contribuições de autores que tratam do tema. Nas duas colunas à direita trouxemos os avanços deste trabalho.

Quadro 3: Síntese das discussões dos resultados

ARTICULAÇÕES COM A LITERATURA EXISTENTE			CONTRIBUIÇÕES DESTE TEXTO		
Categorias analíticas do texto	Autores que já tratavam do tema	Relação com as mobilidades	Novas articulações para o tema	Evidência empírica da prática de mobilidade	Teorizações a partir da prática de mobilidade
Política e administração	Morgan (2010);	As organizações lidas como sistemas de atividade política. As articulações entre política e administração evidenciam a dinâmica na qual as discussões de caráter político atravessam a compreensão de como as organizações acontecem. Permite compreender a política como mediador de interesses e	A relação política tratada por Morgan deve ser abordada com foco nas práticas organizativas e em suas condições sociomateriais, permitindo mostrar a relação de (co)produção entre os elementos que se inserem na prática da mobilidade, como o discurso político.	1. Manifestação discursiva do presidente da república comparando as ações de combate à pandemia ao prejuízo na economia.	<ol style="list-style-type: none"> 1. O desencontro entre a posição política e as orientações de saúde pública, convertendo-se em desorientação, fragilizando as práticas de organização de saúde pública; 2. Perturbação da política na mobilidade a partir do descrédito em diferentes fontes de informação, até a construção da relação de desinformação; 3. A condição sociomaterial das mobilidades vai se desenhando e provocando reflexões nos sujeitos sobre as suas práticas sociais e o próprio funcionamento das instituições.

Quadro 3: Síntese das discussões dos resultados

ARTICULAÇÕES COM A LITERATURA EXISTENTE			CONTRIBUIÇÕES DESTE TEXTO		
Categorias analíticas do texto	Autores que já tratavam do tema	Relação com as mobilidades	Novas articulações para o tema	Evidência empírica da prática de mobilidade	Teorizações a partir da prática de mobilidade
		poder – e, com isso, as relações com os movimentos nas organizações.			
.Check-in	Alcadipani; Tureta (2009); Adey (2003).	O organizar a mobilidade significa ordenar uma rede heterogênea de atores, que podem ser tanto humanos quanto não-humanos Ao mesmo tempo em que o check-in organiza a mobilidade ele também	A relação do tempo <i>Chronos</i> como forma de organizar a mobilidade e com isso, evitar aglomerações nos guichês do check-in. Temos, portanto, o tempo como agenciador de práticas organizativas de mobilidade. As organizações não acontecem em um mesmo lugar, mas em muitos	1. Organização da fila do check-in 2. Operação do check-in por vídeo.	1. Através do alargamento do tempo para fazer o check-in percebemos a condição do tempo como um organizador das práticas; 2. Por meio do Check-in por vídeo compreendemos como as organizações acontecem em muitos lugares e a partir de condições sociomateriais.

Quadro 3: Síntese das discussões dos resultados

ARTICULAÇÕES COM A LITERATURA EXISTENTE			CONTRIBUIÇÕES DESTE TEXTO		
Categorias analíticas do texto	Autores que já tratavam do tema	Relação com as mobilidades	Novas articulações para o tema	Evidência empírica da prática de mobilidade	Teorizações a partir da prática de mobilidade
		representa, do ponto de vista da mobilidade, uma operação de vigilância, que governa, controla e faz uma leitura do indivíduo.	lugares, e nem todas as interações exigem presença física.		
Filas	Stolletz, (2011); De Lange; Samoilovich; Van Der Rhee (2013).	A organização das filas está intimamente relacionada a diferentes fatores, como tempo de atendimento, questões de segurança, capacidade com recursos técnicos e de pessoal.	Uso de táticas (CERTEAU, 2002) para garantir o ordenamento dos espaços, como em fila, a fim de evitar aglomeração; Elas podem sinalizar o perigo, risco ou mudança de cenário. Ou seja, filas menores e poucas pessoas demarcam aos usuários algo.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Uso de mala para garantir o distanciamento social em fila. 2. A organização do espaço, com muitas ou poucas filas. 3. Organização da fila com a esteira digital. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Estratégias e táticas para organizar as práticas de mobilidade; 2. A espacialização do aeroporto, a partir das filas, quando demarca diferenças do habitual, imprime sentidos aos atores que estão/produzem/organizam aquele espaço; 3. A esteira digital/ Tapete Virtual, permite evidenciar o papel da tecnologia para a organização do espaço – a

Quadro 3: Síntese das discussões dos resultados

ARTICULAÇÕES COM A LITERATURA EXISTENTE			CONTRIBUIÇÕES DESTE TEXTO		
Categorias analíticas do texto	Autores que já tratavam do tema	Relação com as mobilidades	Novas articulações para o tema	Evidência empírica da prática de mobilidade	Teorizações a partir da prática de mobilidade
			<p>avesso ao convencional no espaço do aeroporto;</p> <p>Tecnologia e aprendizagem foram utilizadas para suportar o processo de organização e apoiar o isolamento de pessoas em aglomerações para o embarque.</p>		partir da compreensão do organizar como um evento em movimento.
Consumo	Figueiredo e Uncles (2015); Brembeck; Cochoy; Moisander (2015).	O consumo é influenciado por diferentes formas de mobilidade. Nesse sentido, estudar como	O estudo do consumo permite encontrar pistas dos processos de organização das mobilidades;	1. Práticas de Consumo nos aeroportos – do cafezinho, às lojas de artesanato e <i>Duty free</i> ;	<ol style="list-style-type: none"> 1. O consumo integra parte do itinerário e compõe e produz o tempo no aeroporto; 2. Lojas podem indicar algo avesso ao cotidiano e expressam mensagem aos atores, a fim de que

Quadro 3: Síntese das discussões dos resultados

ARTICULAÇÕES COM A LITERATURA EXISTENTE			CONTRIBUIÇÕES DESTE TEXTO		
Categorias analíticas do texto	Autores que já tratavam do tema	Relação com as mobilidades	Novas articulações para o tema	Evidência empírica da prática de mobilidade	Teorizações a partir da prática de mobilidade
		mercados, objetos e pessoas estão a todo tempo em movimento nos permite compreender a aproximação das relações de consumo, e os processos de mobilidades.	<p>A organização, incluindo questões de consumo, está intimamente ligada à questão do tempo de suas mobilidades;</p> <p>No itinerário de mobilidades está o consumo das manifestações das culturas – os atores são expostos a diferentes manifestações culturais no espaço do aeroporto;</p> <p>O consumo está vinculado às sociabilidades sendo um veículo no processo de organizar das mobilidades.</p>	2. Comércio de artefatos da cultura local na loja de arte.	<p>organizem seu tempo naqueles espaços;</p> <p>3. Consumo cultural como composição das práticas de mobilidade;</p> <p>4. O espaço do café como experimentação de algo culturalmente novo e também como sinônimo de aglomeração – sentimento de estranhamento e aversão.</p>

Quadro 3: Síntese das discussões dos resultados

ARTICULAÇÕES COM A LITERATURA EXISTENTE			CONTRIBUIÇÕES DESTE TEXTO		
Categorias analíticas do texto	Autores que já tratavam do tema	Relação com as mobilidades	Novas articulações para o tema	Evidência empírica da prática de mobilidade	Teorizações a partir da prática de mobilidade
Emoções e afetos	Bissell (2010), Watts (2008) e Sheller (2004)	A teorização das emoções e afetos nos permitem sentir o lugar, acessar as experiências que ocorrem no movimento do corpo e explorar as relações entre os passageiros.	<p>A organização do espaço, no processo de mobilidade, imputa sentimentos nos sujeitos;</p> <p>As práticas de mobilidade vinculam-se com os eventos do cotidiano do sujeito, articulando-se às relações de afeto e emoções;</p> <p>A sociomaterialidade como resposta recursiva aos sentimentos do processo de mobilidade;</p> <p>Sentimentos de liberdade para</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Aglomeração no embarque do voo no aeroporto; 2. Atraso no voo para ver os filhos e atraso para retornar à sua cidade para dia de trabalho. 3. A prática de leitura - o uso do livro como instrumento de entretenimento em resposta ao tempo (sentido como tédio) em que é preciso esperar o voo. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Condição relacional das emoções e afetos inseridos nas práticas de mobilidade; 2. A forma como sentimos o tempo implica em como somos afetados e afetamos aos outros. Denotando a posição relacional das práticas de mobilidade; 3. Mover-se traz consigo sentido de liberdade, contudo é uma manifestação desigual, vinculando-se à ontologia de poder – quem pode e quem teve que se mover nesta pandemia?

Quadro 3: Síntese das discussões dos resultados

ARTICULAÇÕES COM A LITERATURA EXISTENTE			CONTRIBUIÇÕES DESTE TEXTO		
Categorias analíticas do texto	Autores que já tratavam do tema	Relação com as mobilidades	Novas articulações para o tema	Evidência empírica da prática de mobilidade	Teorizações a partir da prática de mobilidade
			tratar das mobilidades e sua vinculação ao poder		

Fonte: Elaborado pelo autor

As três colunas à esquerda evidenciam os pontos de contato dos passageiros em seu processo de mobilidade que ocorreu no aeroporto. Eles representam elementos de ordenação da vida social que passa pelo aeroporto. As categorias lidas de maneira interconectadas permitem a compreensão das viagens em uma análise da mobilidade cotidiana em aeroportos. Dessa forma, para além de chegadas e partidas, os elementos evidenciam o processo organizativo da mobilidade. Nas duas colunas à direita estão representações que fogem à prática generalizante e totalizante da mobilidade, buscando a dissipação da objetividade, reconhecendo nas condições sociomateriais elementos de um cotidiano que está a todo tempo em ordenamento. Longe de uma abordagem inteiramente funcional, a mobilidade é apresentada a partir de diferentes elementos que trazem uma visão dinâmica que inclui humanos, ideias e objetos. Esses elementos nos ajudam a estudar e entender modos de organizar em diferentes arranjos que produzem diferentes experiências.

Dito isso, a seguir retomamos o objetivo central desta dissertação e apresentamos as conclusões do trabalho, articulando os elementos teóricos às evidências empíricas para responder as questões que motivaram este estudo. Além disso, trazemos as limitações do texto e uma agenda para pesquisas futuras.

8. CONCLUSÕES: E ASSIM, CHEGAR E PARTIR⁷

Ao falar de mobilidades não se cabe definir, no singular, a mobilidade a ser analisada. Segundo o paradigma das mobilidades (SHELLER, 2017; SHELLER; URRY, 2006; HANNAM; SHELLER; URRY, 2006) existe um conjunto de movimentos e amarrações dentro das mobilidades que vão tecer um sistema. Estamos sempre envoltos e conectados em múltiplas mobilidades. Se vamos viajar de avião, utilizamos o carro para nos dirigir até o aeroporto, podemos utilizar a bicicleta ao chegar na cidade e ainda andar a pé. É importante lembrar que no paradigma das mobilidades, além da viagem corpórea há o movimento de objetos, a viagem imaginativa, virtual e também a comunicativa (SHELLER, 2017).

Temos, portanto, mobilidades múltiplas e interdependentes implicando em diferentes combinações. Sabendo dessa complexidade que envolve o campo das mobilidades, em nossa investigação repousamos nas múltiplas mobilidades que cruzam o aeroporto em seus movimentos. Buscamos apreender o processo de organização no(s) espaço(s)-tempo(s) do aeroporto dessas mobilidades.

Por essa linha, é importante anotar que os aeroportos se constituem como parte do modal aeroviário. Esse modal consiste no transporte tanto de pessoas como de mercadorias em aeronaves, utilizando o tráfego aéreo como meio de locomoção. O modal aeroviário é tão extenso e significativo que Charles et al. (2007) o propõe pensar a partir do conceito “aerotrópole”, o que justifica o denso e relevante campo para estudos. Em nosso trabalho o aeroporto, componente da estrutura desse modal, é lido a partir de práticas organizativas – constituindo-se a partir de uma série de elementos materiais e sociais a fim de, ao mesmo tempo, produzir e organizar o contexto.

O cotidiano dos aeroportos é constituído pelos sentimentos que permeiam a mente ao ficar paralisado olhando (e esperando) a porta de desembarque abrir, do (re)encontro de amigos e parentes, da espera por quem nunca se viu aguardando por um abraço, por um olhar. Da despedida de quem vai tentar a vida em outro lugar longe da família; daqueles que irão voltar para a terra de origem, esperar o companheiro que está a

⁷ Referência à letra Encontros e despedidas de Milton Nascimento na voz de Maria Rita

trabalho e buscar o grande amor de sua vida (ou despedir-se dele). É sobre as relações efetivas que envolvem chegadas e partidas.

Como na canção de Milton Nascimento na Voz de Maria Rita, sobre “gente a sorrir e a chorar”. O texto é também sobre choros, abraços, cafés de despedida, flores e muitas malas (com roupas, presentes e experiências). É também sobre passaporte e bilhete de embarque; é sobre canções que embalam chegadas e partidas. É sobre fotos, vídeos e *stories* que eternizam os momentos e produzem *likes*, compartilhamentos e comentários. É sobre tudo aquilo que o olhar não capta, mas o corpo sente. É sobre sentimentos, afetividade e emoções.

Nesse sentido, este trabalho reconhece a mobilidade como fenômeno que articula tanto o movimento como as experiências, ou seja, tanto o campo social como o material. Desse encontro trazemos a abordagem sociomaterial (LEONARDI, 2013, 2012; ORLIKOWSKI, 2007) como estratégia para compreender o processo organizativo (WEICK; SUTCLIFFE; OBSTFELD, 2005; CZARNIAWSKA, 2004) que acontece nas relações de tempo-espço (BEYES; STEYAERT, 2012; WATTS, 2008; ORLIKOWSKI; YATES, 2002) nos aeroportos. Para este estudo o marcador temporal utilizado foram as viagens realizadas em aeroportos no período de março a dezembro de 2020, uma vez que esse interstício ficou demarcado como primeiro ano da pandemia – e isso, permite capturar posições acentuadas dos eventos, uma vez que se trata de uma condição sociomaterial atípica. Ou seja, capturamos àquilo que está para além da curva normal dos eventos, desvios e tendências importantes para extrair conclusões de uma nova tessitura do cotidiano, que foi catalisada e acelerada pela pandemia.

Nessa esteira, o objetivo deste trabalho foi **compreender o processo organizativo da mobilidade espaço-temporal dos passageiros no aeroporto**. Assim, discutimos o conceito de mobilidades, o processo organizativo a partir das sociomaterialidades e por fim, as relações de espaço-tempo. Nesse sentido, temos como produto desta pesquisa que o organizar da mobilidade não se constitui como um evento uníssono, mas como uma série de práticas organizativas que vão sendo tecidas no movimento. Por essa via, o organizar da mobilidade se constitui em uma série de pontos de contato em que os atores sociais têm no aeroporto. Esses encontros são produto de relações sociomateriais e estão a todo tempo em um ordenamento, produzindo arranjos temporárias de organização, uma vez que a organização nunca cessa (ORLIKOWSKI,

2007). Empiricamente utilizamos as categorias do consumo, do check-in e das filas como forma de compreender o processo organizativo, uma vez que esses temas foram suscitados de modo mais latente nas entrevistas.

A partir desses pontos de contato em que os passageiros tiveram é que entendemos a aproximação com as noções de espaço-tempo. Nesse organizar das mobilidades diferentes relações de espaço-tempo passam a ser produzidas no aeroporto. É importante anotar que o espaço, neste trabalho, é tido a partir da experiência. Com isso, diferentes experiências dão origem a espaços distintos (TAYLOR; SPICER, 2007). Na mesma esteira, o tempo se conjuga tanto como uma relação interna como externa ao sujeito. Nesse sentido o tempo é tanto uma medida intervalar que comanda e organiza os eventos (horas, minutos, segundos), assim como representa algo próprio do sujeito, indeterminado, percebido e qualitativo por ocupar-se de questões próprias ao sujeito, alheias às questões estruturais e externas a si.

Dito disso, entendemos que as evidências empíricas trazidas ao longo desta pesquisa nos permitem demonstrar o processo organizativo da mobilidade espaço-temporal. Essas relações estão expressas no check-in, nas filas e também nas formas de consumo no aeroporto. Além disso, o processo de organização contou com o uso de máscaras, questões relativas à limpeza e uso de álcool e também na vinculação entre política e mobilidade, essas últimas representam marcadores do novo cotidiano pandêmico.

No tocante ao check-in, é um processo que articulou a tecnologia, evidenciou como as organizações que acontecem em vários lugares, demonstrou a relação do tempo *chronos* na organização do processo e, ainda, representou uma refração do novo cotidiano pandêmico. Nesse sentido, muito além de um procedimento de identificação e despacho de bagagens, o check-in enquanto prática de organização da mobilidade trouxe a tecnologia em substituição à relação pessoa-pessoa e, ainda, evidenciou como as organizações podem acontecer em muitos lugares, uma vez que a atendente que interage na tela de computador com o passageiro pode estar em qualquer lugar do planeta fazendo aquela atividade. Temos ainda, nessa prática organizativa, que o alargamento do tempo para executar a operação de check-in buscou organizar o procedimento com vistas a dirimir conato e aglomeração de pessoas. Não menos importante, todo esse conjunto de práticas refrata um novo organizar do cotidiano, que teve como catalisador a pandemia. Assim, o check-in é apenas uma atividade em meio

a tantas outras que responde a um novo cenário – desenhado por vários elementos sociomateriais.

Ainda demonstrando como algumas atividades descritas neste texto mostram empiricamente a organização da mobilidade temos o exemplo das filas que são feitas para ordenar inúmeras operações no aeroporto. Nesse caso, temos o uso de materialidades como bagagens e malas para ordenar o distanciamento em filas, usando a tática Certeuniana em resposta à desatenção e/ou descrédito aos protocolos de saúde para o distanciamento social. Há ainda a impressão da fila como indicador de novos cotidianos, rompendo com a rotina de aeroportos em longas filas. Assim, poucas filas indicavam surpresa e espanto aos passageiros, produzindo um espaço de medo e insegurança com relação àquela situação atípica. É importante anotar que o espaço é uma produção de nossa percepção e experiência, implicando assim, tanto uma noção material como social (TAYLOR; SPICER, 2007). Por fim, observamos ainda o uso da tecnologia como forma de ordenar as filas, manifestando contundentemente as relações sociomateriais na organização da mobilidade no aeroporto.

Uma terceira evidência das práticas organizativas está no consumo que acontece nos aeroportos. A relação do tempo com os espaços de consumo foi drasticamente alterada uma vez que os sentimentos de medo e insegurança passaram a ordenar compras e passeios em lojas. Essas atividades passaram a constituir eventos cada vez mais raros, e quando realizados, a relação de tempo suprimia o prazer em função da agilidade das práticas – para que o sujeito ficasse o menor tempo possível exposto a possíveis contaminações da covid-19. Outra questão importante a ser anotada está em como os espaços de consumo expõem os atores a diferentes estruturas culturais, permitindo o consumo de manifestações das culturas – seja do país/cidade no qual o aeroporto está ou de outra parte do planeta, reforçando a ideia dos aeroportos como ponto de imbricamento de múltiplas culturas. Por fim, assinalamos ainda como o consumo articula-se às sociabilidades, seja favorecendo as interações durante o consumo de alimentos e bebidas, ou ainda ordenando o espaço com mais afastamentos de mesas e pessoas em função do estado pandêmico.

Através das experiências empíricas expostas, compreendemos que a relação de espaço-tempo rompe com a lógica que as associa a uma estrutura: fixa, homogênea e de plano de fundo das ações. Ao contrário, o processo organizativo da mobilidade

vai produzir múltiplas relações de espaço e tempo, integrando concomitantemente àquilo que é planejado, as rotinas e as concepções vividas. Tendo a todo tempo um reordenamento do organizar – marcado pelos encontros fugazes, pelas rotinas, pelas relações afetivas e impulsos. Por isso, podemos concluir que a mobilidade se constitui como um processo organizativo composto a partir de uma relação sociomaterial.

Por essa esteira e, a partir das discussões trazidas neste trabalho, compreendemos que trazemos como **avanço** ao campo dos estudos organizacionais: (1) aproximação entre estudos organizacionais e o paradigma da mobilidade, entendendo que essa relação é possível a partir das práticas organizativas como lente analítica para compreensão do fenômeno da mobilidade em aeroportos. Outra contribuição está na compreensão que (2) esse processo organizativo é uma composição de relações sociomateriais, como por exemplo bagagens e passaportes, e também de ideias, interesses e intenções que variam da posição e disposição dos diferentes elementos que compõe o organizar. Este texto ainda reforça (3) a ideia das organizações como entidades em movimento, além de somar-se à literatura de espaço organizacional como lócus dinâmico.

Temos ainda que o trabalho contribui para (4) entender o dinâmico campo da vida social organizada, uma vez que nosso texto aproxima os estudos da mobilidade à dinâmica de instituições e pessoas que estão a todo tempo em organização de seu cotidiano – em viagens de lazer, de trabalho etc. Em mesmo sentido, mas próximas às discussões de espaço e tempo, outra contribuição do trabalho está nas (5) reflexões trazidas sobre o cotidiano do aeroporto, permitindo tecer histórias do que costuma ser teorias abstratas de espaço-tempo. Com isso, temos (6) a aproximação dos estudos relativos ao espaço-tempo para compreender as práticas organizativas no processo de mobilidade.

Como **ineditismo**, este trabalho permite (1) compreender como a política, a tecnologia e as redes sociais se inserem nas condições sociomateriais em relações que afetam a organização das práticas de mobilidade. Não menos importante temos que (2) a partir do consumo podemos encontrar pistas dos processos de organização da mobilidade. Além disso, este trabalho joga luz à compreensão do organizar, pensando-o a partir do movimento. Ou seja, (3) o processo de organizar como algo que está a todo tempo em produção e, também em movimento. Entendemos que o silenciamento, com relação ao movimento, dos estudos que tratam do organizar

prejudicam o potencial de se discutir aquilo que está sendo construído ao mesmo tempo em que se move. Temos, portanto, que o dinamismo do organizar volta-se para um movimento duplo que envolve o mover-se e, também aquilo que está em produção, sendo construído.

Como aspectos limitantes, entendemos que as pesquisas de mobilidade não podem ser minimizadas, generalizadas ou reduzidas ao aeroporto. No entanto, ao descrever a mobilidade é preciso que tenhamos sempre um recorte de modal uma vez que vida em movimento é um campo largo e denso – incapaz de ser registrado em sua completude. Isso porque requereria muito esforço de aspectos que são limitantes à pesquisa – como o caso do tempo.

Além disso, é importante observar que nenhum texto dá conta de traduzir, representar ou capturar a vida – tanto em seus aspectos sociais quanto materiais. Assim, o social representado nas linhas deste texto são recortes trazidos pela lembrança e selecionado tanto pelo entrevistado quanto pelo pesquisador por suas intenções – que implicam em silenciamentos e amplificações de discussões.

Para agenda de pesquisas futuras, sugerimos investigar as condições sociomateriais em atenção ao discurso político, articulando-a como via para compreender o processo de organização da mobilidade. Há ainda a possibilidade de explorar como táticas e estratégias são articuladas para a organização do espaço no processo de mobilidade. Outra sugestão está assentada em compreender o organizar da mobilidade a partir do consumo, trazendo discussões sobre a sociabilidade, pouco suscitada em nosso estudo. Por fim, sugerimos discussões que engendrem mobilidades e imobilidades que impliquem na capacidade do movimento, como trazido por Costas (2013). Com isso, alarga-se o presente trabalho ao trazer às discussões elementos que contrastam ao movimento e, que muitas vezes, são necessários à organização da vida social. Essas sugestões foram articuladas nesta dissertação, mas constituem-se elementos que podem ser adensados em pesquisas futuras, tendo como partida as maneiras que as relações de estratégias e táticas se inserem na produção do espaço e organização da mobilidade; além disso, explorar como discursos políticos permitem compreender a organização da mobilidade. Outrossim, verificar a partir do consumo, como em organizações cafés, modos de compreender o organizar da mobilidade. As contribuições trazidas neste trabalho, como articulação da mobilidade aos discursos

políticos e organizações de consumo, nos permitem ampliar as possibilidades dos estudos sobre mobilidade em interseção aos processos de organização.

9. REFERÊNCIAS

- ADEY, P. Secured and Sorted Mobilities: Examples from the Airport. **Surveillance & Society**, v. 1, n. 4, 2003.
- ADEY, Peter et al. Mobilidades pandêmicas (Im). 2021.
- ADEY, Peter. If mobility is everything then it is nothing: towards a relational politics of (im) mobilities. **Mobilities**, v. 1, n. 1, p. 75-94, 2006.
- ADEY, Peter. Secured and Sorted Mobilities: Examples from the Airport. **Surveillance & Society**, v. 1, n. 4, 2003.
- ALCADIPANI, R.; TURETA, C. Teoria Ator-Rede e Análise Organizacional: contribuições e possibilidades de pesquisa no Brasil. **Organizações & Sociedade**, v. 16, n. 51, art. 3, p. 647-664, 2009.
- AL-KURAI SHY, Hayder M. et al. The Potential Role of Renin Angiotensin System (RAS) and Dipeptidyl Peptidase-4 (DPP-4) in COVID-19: Navigating the Uncharted. In: **Selected Chapters from the Renin-Angiotensin System**. IntechOpen, 2020.
- AMARAL, M. C do. A mobilidade da cidade aos pedaços: espaço-tempo-corpo dos deslocamentos em Belo Horizonte. 2015. **Tese de Doutorado** – Departamento de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais. Belo Horizonte, 2015.
- ANDRADE, A. C. J. S. Para Além do Parto: a Manutenção-Mudança das Práticas Obstétricas. **Tese** (Doutorado em Administração) - Centro de Ciências Jurídicas e Econômicas, Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 143f, 2019.
- ANTP – Associação Nacional do Transporte Público. **Os Desafios da Mobilidade Urbana**. Contribuição para o Debate Eleitoral de 2010. São Paulo: 2010.
- AQUINO, Estela ML et al. Medidas de distanciamento social no controle da pandemia de COVID-19: potenciais impactos e desafios no Brasil. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 25, p. 2423-2446, 2020.
- ARADAU, Claudia. Political grammars of mobility, security and subjectivity. **Mobilities**, v. 11, n. 4, p. 564-574, 2016.
- AUGÉ, M. El viaje como ilusión y como promesa. **AIBR: Revista de Antropología Iberoamericana**, v. 13, n. 1, p. 11-21, 2018.
- AUGÉ, M. **Não-lugares**. Papyrus Editora, 2007.
- AUGÉ, M. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: EDUFAL: UNESP, 2010.
- BAE, Seongman et al. Effectiveness of surgical and cotton masks in blocking SARS-CoV-2: a controlled comparison in 4 patients. *Annals of internal medicine*, v. 173, n. 1, p. W22-W23, 2020.

BANISTER, D. The sustainable mobility paradigm. **Transport policy**, v. 15, n. 2, p. 73-80, 2008.

BARROS, A.; CARRIERI, A. de P. O cotidiano e a história: construindo novos olhares na Administração. **RAE-Revista de Administração de Empresas**, v. 55, n. 2, março-abril, p.151-161, 2015.

BARROS, A; DE TOLEDO CARNEIRO, A; WANDERLEY, S. Organizational archives and historical narratives. **Qualitative Research in Organizations and Management: An International Journal**, 2019.

BENEDET, R. O desafio da mobilidade urbana. **Câmara dos Deputados, Centro de Estudos e Debates Estratégicos. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara**, 2015.

BERSHIDSKI, L. Engarrafamento nas grandes cidades indica desigualdade de renda. **EXAME**. Disponível em < <https://exame.com/economia/engarrafamento-nas-grandes-cidades-indica-desigualdade-de-renda/> > Acesso em 16.07.2020

BEST, K.; HINDMARSH, J. Embodied spatial practices and everyday organization: The work of tour guides and their audiences. **Human Relations**, 72(2), 248–271, 2019.

BIANCHI, Raoul V.; STEPHENSON, Marcus L.; HANNAM, Kevin. The contradictory politics of the right to travel: mobilities, borders & tourism. **Mobilities**, v. 15, n. 2, p. 290-306, 2020.

BIANCHI, Raoul V; STEPHENSON, Marcus L .; HANNAM, Kevin. As contraditórias políticas do direito de viajar: mobilidades, fronteiras e turismo. **Mobilidades** , v. 15, n. 2, pág. 290-306, 2020.

BIBLIOTECA NACIONAL. Revista Ilustrada (RJ) - 1876 a 1898. Ano 1880\Edição B00189. Disponível em < <http://memoria.bn.br/docreader/DocReader.aspx?bib=332747&pagfis=1342> > Acesso em 31 Ago 2020.

BISPO, M. de S. Estudos Baseados em Prática: Conceitos, História e Perspectivas. **RIGS**, v.2 n.1 p. 13- 33, 2013.

BISPO, M. de S. Tourism as practice. **Annals of Tourism Research**, v. 61, p. 170-179, 2016.

BISPO, M. de S; SANTOS, I. S. A. A organização do cotidiano na orla de João Pessoa: um olhar etnometodológico da prática do voluntariado. **Farol- Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade**, v. 1, n. 2, p. 379-416, 2014

BISSELL, David. Passenger mobilities: affective atmospheres and the sociality of public transport. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 28, n. 2, p. 270-289, 2010.

BOAS, L. F. V.; ICHIKAWA, E. Y. Migrantes Cortadores de Cana-De-Açúcar no Paraná: Práticas Cotidianas e Processos de Territorialização em meio ao Trabalho Precário. **Cadernos EBAPE.BR**, v. 18, n. 1, p. 172-183, 2020.

BOOUTON, S; HANNON, E; KNUPFER, S; RAMKUMAR, S. **The future(s) of mobility: How cities can benefit**. Disponível em <<https://www.mckinsey.com/business-functions/sustainability/our-insights/the-futures-of-mobility-how-cities-can-benefit#>> Acesso em 20.06.2020.

BORCH, C. Organizational atmospheres: Foam, affect and architecture. **Organization** v.17, no. 2 , p. 223-241, 2010.

BORCH, Christian. Organizational atmospheres: Foam, affect and architecture. **Organization**, v. 17, n. 2, p. 223-241, 2010.

BREMBECK, Helene; COCHOY, Franck; MOISANDER, Johanna. **Moving consumption**. 2015.

BREMBECK, Helene; COCHOY, Franck; MOISANDER, Johanna. Moving consumption. 2015.

BRINKMANN, Svend. The Interview. In: DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna S. **The SAGE Handbook of Qualitative Research**. 5th edition. London: SAGE, 2018. (cap 30).

BROWN, J. S.; DUGUID, P. 'Organizational Learning and Communities of Practice: Toward a Unified View of Working, Learning and Bureaucratization'. **Organization Science**, v. 2, n. 1, p. 40–57, 1991.

CANDIDO, Darlan S. et al. Evolução e disseminação epidêmica do SARS-CoV-2 no Brasil. **Science** , v. 369, n. 6508, pág. 1255-1260, 2020.

CARRIERI, A. de P.; _____; PERDIGÃO, D. A; AGUIAR, A. R. C. A gestão ordinária dos pequenos negócios: outro olhar sobre a gestão em estudos organizacionais. **Revista de Administração**, v. 49, n. 4, p. 698-713, 2014.

CARRIERI, A. de P.; CORREIA, G. F. A. Estudos organizacionais no Brasil: construindo acesso ou replicando exclusão? **Revista de Administração de Empresas**, v. 60, n. 1, p. 59-63, 2020.

CARRIERI, A. P. As gestões e as sociedades. **Farol - Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade**, v. 1, n. 1, p. 21-64, 2014.

CASADO, J. A pandemia pelo olhar de Jair Bolsonaro. **VEJA**. Disponível em <https://veja.abril.com.br/blog/jose-casado/a-pandemia-pelo-olhar-de-jair-bolsonaro/> Acesso em 16/05/2021.

CASS, Noel; FAULCONBRIDGE, James. Satisfying everyday mobility. **Mobilities**, v. 12, n. 1, p. 97-115, 2017.

- CAVALCANTE, E. D. C.; BISPO, M.. Sustentabilidade como prática: Um olhar etnometodológico e sociomaterial a partir da orla marítima de João Pessoa, Paraíba. **Organizações e Sustentabilidade**, v. 2, n. 2, p. 80-113, 2014.
- CERTEAU, M. de. **A invenção do cotidiano**. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. 3. ed. Petrópolis: Vozes, 1998.
- CHAERKI, K. F; FERREIRA, J. M. Uma proposta de “classificação” para os estudos organizacionais no Brasil a partir de publicações entre 1997 e 2013. **Farol-Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade**, v. 3, n. 6, p. 121-176, 2016.
- CHANLAT, J.-F. O ser humano, um ser espaço-temporal. In: CHANLAT, J.-F. (Org.). **O indivíduo na organização: dimensões esquecidas**. V. 3. São Paulo: Atlas, 2009.
- CHANLAT, J.-F. Space, organisation and management thinking: a socio-historical perspective. In: CLEGG, S. R.; KORNBERGER, M. (Org.). **Space, Organizations and Management Theory**. Copenhagen: Liber & Copenhagen Business Scholl Press, 2006. p. 8-16.
- CHARLES, Michael B. et al. Airport futures: Towards a critique of the aerotropolis model. **Futures**, v. 39, n. 9, p. 1009-1028, 2007.
- CHOUDHURY, P. Innovation outcomes in a distributed organization: Intrafirm mobility and access to resources. **Organization Science**, v. 28, n. 2, p. 339-354, 2017.
- CNOSSSEN, B; VAUJANY, F-X; HAEFLIGER, S. The Street and Organization Studies. **Organization Studies**, p. 0170840620918380, 2020.
- COHEN, E; COHEN, S. A. Current sociological theories and issues in tourism. **Annals of Tourism Research**, v. 39, n. 4, p. 2177-2202, 2012.
- CORSO, K. B; CAVEDON, N. R; FREITAS, H. Mobilidade espacial, temporal e contextual: um estudo de inspiração etnográfica sobre o trabalho móvel em shopping center. **Revista de Administração da Universidade Federal de Santa Maria**, v. 8, n. 1, p. 141-156, 2015.
- COSTAS, J. Problematizing mobility: A metaphor of stickiness, non-places and the kinetic elite. **Organization Studies**, v. 34, n. 10, p. 1467-1485, 2013.
- CRESSWELL, T. Mobilities I: catching up. **Progress in human geography**, v. 35, n. 4, p. 550-558, 2011.
- CRESSWELL, T. Valuing mobility in a post COVID-19 world. **Mobilities**, p. 1-15, 2020.
- CRESWELL, J. W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativo, quantitativo e misto**. 5. ed., Porto Alegre: Artmed, 2010.
- CRESWELL, J. W. _____. **Qualitative inquiry and research design: choosing among five approaches**. 3. ed. Thousand Oaks, CA: Sage, 2013.
- CUNLIFFE, A. L. Reflexive inquiry in organizational research: Questions and possibilities. **Human relations**, v. 56, n. 8, p. 983-1003, 2003.

CZARNIAWSKA, Barbara. On time, space, and action nets. **Organization**, v. 11, n. 6, p. 773-791, 2004.

CZARNIAWSKA, Barbara. Organizing: how to study it and how to write about it. **Qualitative Research in Organizations and Management: An International Journal**, v. 3, n. 1, p. 4-20, 2008.

DAVEL, Eduardo; VERGARA, Sylvia Constant. Desafios relacionais nas práticas de gestão e de organização. **RAE-Revista de Administração de Empresas**, v. 45, n. 1, p. 10-13, 2005.

DE FARIA, J. H.; Estudos organizacionais no Brasil: arriscando perspectivas. **Revista Brasileira de Estudos Organizacionais**, v. 1, n. 1, p. 55-63, 2014.

DE LANGE, Robert; SAMOILOVICH, Ilya; VAN DER RHEE, Bo. Virtual queuing at airport security lanes. **European Journal of Operational Research**, v. 225, n. 1, p. 153-165, 2013.

DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvonna S. (Ed.). **The Sage handbook of qualitative research**. sage, 2011.

DUARTE, Márcia de Freitas; ALCADIPANI, Rafael. Contribuições do organizar (organizing) para os estudos organizacionais. **Organizações & Sociedade**, v. 23, p. 57-72, 2016.

EIKENBERRY, Steffen E. et al. To mask or not to mask: Modeling the potential for face mask use by the general public to curtail the COVID-19 pandemic. **Infectious Disease Modelling**, v. 5, p. 293-308, 2020.

EL PAIS. Projeção crítica atuação de Bolsonaro durante a pandemia. Disponível em < <https://brasil.elpais.com/brasil/2020-03-22/na-luta-contr-a-coronavirus-bolsonaro-se-perde-em-guerra-politica-e-resiste-a-pacto-nacional-com-governadores.html>> Acesso em 16/05/2021.

FAIST, T. The mobility turn: a new paradigm for the social sciences?. **Ethnic and Racial Studies**, v. 36, n. 11, p. 1637-1646, 2013.

FANTINEL, L. D.; CAVEDON, N. R. A cultura organizacional do restaurante Chale da Praça XV em Porto Alegre: espaços e tempos sendo revelados. **RAM. Revista de Administração Mackenzie (Online)**, v. 11, n. 1, p. 6-37, 2010.

FAUCI, A. S.; LANE, H. C; REDFIELD, R. R. Covid-19—navigating the uncharted. **New England Journal of Medicine**. Volume: 382, Edição: 13, Páginas: 1268-1269. 2020.

FELDMAN, M. S.; ORLIKOWSKI, W. J. Theorizing Practice and Practicing Theory. **Organization Science**, v. 22, n. 5, p. 1240-1253, 2011.

FIGUEIREDO, Bernardo; UNCLES, Mark. Moving across time and space: temporal management and structuration of consumption in conditions of global mobility. *Consumption Markets & Culture*, v. 18, n. 1, p. 39-54, 2015.

FISHER, Dale; WILDER-SMITH, Annelies. The global community needs to swiftly ramp up the response to contain COVID-19. *Lancet (London, England)*, v. 395, n. 10230, p. 1109, 2020.

FLICK, U. **Introdução à metodologia de pesquisa**: um guia para iniciantes. Porto Alegre: Penso, 2013.

FRANK, A. **O diário de Anne Frank**. Edição integral. Rio de Janeiro: Ed. Record, 2015.

FREIRE-MEDEIROS, B; TELLES, V. da S; ALLIS, T. Apresentação: Por uma teoria social *on the move*. *Tempo Social*, v. 30, n. 2, p. 1-16, 2018.

GANEM, Fabiana et al. The impact of early social distancing at COVID-19 Outbreak in the largest Metropolitan Area of Brazil. *MedRxiv*, 2020.

GARCIA, Leila Posenato. Uso de máscara facial para limitar a transmissão da COVID-19. *Epidemiol. Serv. Saúde*, Brasília, v. 29, n. 2, e2020023, 2020.

GASPARINI, G. **Tempo e trabalho no ocidente**. In: CHANLAT, Jean-François. O indivíduo na organização: dimensões esquecidas. V. 3. São Paulo: Atlas, 2010.

GEIGER, D. Revisiting the concept of practice: toward an argumentative understanding of practicing. *Management Learning*, v. 40, n. 2, p. 129-44, 2009.

GERHARDT, T. E; SILVEIRA, D. T.; (Organizadores). **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2009.

GHERARDI, S. _____ Prática? É uma Questão de Gosto! *Revista Interdisciplinar de Gestão Social*, v.2, n.1, pp 107-124, 2013.

GHERARDI, S. _____ To start practice theorizing a new: The contribution of the concepts of agencement and formativeness. *Organization*, [Published online before print, September 21, 2015]. Disponível em: <
<http://org.sagepub.com/content/early/2015/09/18/1350508415605174.full.pdf+html> >
Acesso em: 04 ago. 2020.

GHERARDI, S. Introduction: the critical power of the “practice lens”. *Management Learning*, v. 40, n. 2, p. 115-128, 2009 a.

GODOI, C. K.; BANDEIRA-DE-MELLO, R.; SILVA, A. B. **Pesquisa Qualitativa em Estudos Organizacionais**: Paradigmas, Estratégias e Métodos. São Paulo: Saraiva, 2006.

GOMES, L. **1808**. São Paulo: Planeta, 2007.

GONZÁLEZ REY, F. L. **Pesquisa qualitativa e subjetividade**: Os processos de construção da informação. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2005.

- GOTTSCHALK, S; SALVAGGIO, M. S. Inside of mobile: Ethnography in non-places. **Journal of Contemporary Ethnography**, v. 44, n. 1, p. 3-33, 2015.
- GUEDES, P. R. N; Discurso de encerramento do Seminário de Abertura do Legislativo de 2020. Brasília (Distrito Federal), 12 fev. 2020. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bLGlc4cVP8Q>. Acesso em: 30 ago. 2020.
- GUEST, G; BUNCE, A; JOHNSON, L. **How many interviews are enough?** Field Methods - FIELD METHOD, 18, 59-82, 2006. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/249629660_How_Many_Interviews_Are_Enough>. Acesso em 06 ago 2020.
- HANNAM, K; SHELLER, M; URRY, J. Mobilities, immobilities and moorings. **Mobilities**, v. 1, n. 1, p. 1-22, 2006.
- HARDY, Cynthia.; NORD, Walter R. Handbook de Estudos Organizacionais: reflexões e
HARRISON, David. Tourists, mobilities and paradigms. **Tourism Management**, v. 63, p. 329-337, 2017.
- HARVEY, D. Mundos urbanos posibles. In **Lo Urbano en 20 autores contemporáneos**. Barcelona, UPC. 2004
- HASSARD, J. Commodification, construction and compression: a review of time metaphors
HASSARD, J. **Imagens do tempo no trabalho e na organização**. In: CLEGG, Stuart R.;
- HATCH, M. J. **Organizations**: A very short introduction. Oxford: Oxford University Press, 2011. (Capítulo 1).
- HERNES, Tor; BAKKEN, Tore; OLSEN, Per Ingvar. Spaces as process: Developing a recursive perspective on organisational space. **Advances in Organization Studies**, v. 17, p. 44, 2006.
- HUI, Allison. Moving with practices: the discontinuous, rhythmic and material mobilities of leisure. **Social & Cultural Geography**, v. 14, n. 8, p. 888-908, 2013.
- INLOCO . Mapa Brasileiro da COVID-19. Disponível em <<https://www.inloco.com.br/covid-19>> Acesso em 29 out 2020.
- JEANES, E. et al. Mobilities in contemporary worlds of work and organizing. **Ephemera**, v. 15, n. 4, p. 705, 2015.
- KAKIHARA, M.; SORENSEN, C. Mobility: an extended perspective, in proceedings of the Hawai'i International Conference on system sciences. 2002.
- KALLEBERG, A. L; MOUW, T. Occupations, organizations, and intragenerational career mobility. *Annual Review of Sociology*, v. 44, p. 283-303, 2018.
- KESSELRING, S. Corporate mobilities regimes. Mobility, power and the socio-geographical structurations of mobile work. **Mobilities**, v. 10, n. 4, p. 571-591, 2015.

- KNEIB, E. C. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. **Revista UFG**, v. 14, n. 12, 2012.
- KNOX, H. et al. Enacting airports: Space, movement and modes of ordering. **Organization**, v. 15, n. 6, p. 869-888, 2008.
- KORSTANJE, M. E. The anthropology of airports, criticism to non place theory. *Advances in **Hospitality and Tourism Research (AHTR)***, v. 3, n. 1, p. 40-58, 2015.
- KRAEMER, Moritz UG et al. The effect of human mobility and control measures on the COVID-19 epidemic in China. **Science**, v. 368, n. 6490, p. 493-497, 2020.
- KRIEGER, M. M.; LEBLANC, E. A Consolidação do Termo Direito à Cidade na Cidade de São Paulo a Partir das Jornadas de Junho: Uma Articulação Hegemônica?. **Revista de Administração Pública**, v. 52, n. 6, p. 1032-1055, 2018.
- KWOK, K. O. et al. Comparing the impact of various interventions to control the spread of COVID-19 in twelve countries. **The Journal of hospital infection**, v. 106, n. 1, p. 214, 2020.
- LANCET, The. COVID-19 in Brazil: "So what?". *Lancet (London, England)*, v. 395, n. 10235, p. 1461, 2020.
- LANGDON, E. J; WIJK, F. B. Antropologia, saúde e doença: uma introdução ao conceito de cultura aplicado às ciências da saúde. **Revista Latino-Americana de Enfermagem**, v. 18, n. 3, p. 459-466, 2010.
- LE BRETON, E. **Bouger pour s' en sortir: mobilité quotidienne et intégration sociale**. Armand Colin, 2005.
- LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão : início - fev.2006
- LEHMANN, H; SCORNAVACCA, E. Grounding mobility research—ideas for a research agenda. In: 2010 Ninth International Conference on Mobile Business and 2010 Ninth Global Mobility Roundtable (ICMB-GMR). IEEE, 2010. p. 410-415.
- LEITE-DA-SILVA, A. R. **As práticas sociais e o "fazer estratégia" um estudo dos comerciantes de hortifrutícolas no Mercado da Vila Rubim**. 2007. Tese de Doutorado. Tese de doutorado, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, MG, Brasil.
- LENINE; FALCÃO, Dudu. Paciência. In: LENINE. *Na pressão*. São Paulo: Sony BMG Brasil, 2000. CD, digital, estéreo. Acompanha livreto.
- LEONARDI, Paul M. Materiality, sociomateriality, and socio-technical systems: What do these terms mean? How are they different? Do we need them. *Materiality and organizing: Social interaction in a technological world*, v. 25, p. 10.1093, 2012.

LEONARDI, Paul M. Theoretical foundations for the study of sociomateriality. **Information and organization**, v. 23, n. 2, p. 59-76, 2013.

LIMA, C. M. A. de O. Informações sobre o novo coronavírus (COVID-19). **Radiol Bras**, São Paulo, v. 53, n. 2, pág. V-VI, abril de 2020.

LIMA, G. C. L. de S. et al. **Objetivos de política para a promoção da mobilidade sustentável**. 2019. Disponível em < <https://ceri.fgv.br/publicacoes/objetivos-de-politica-para-promocao-da-mobilidade-sustentavel>> Acesso em 08.09.2020.

LIMA, M. C.; SILVA, C. C. D. S.; TORINI, D. M. Métodos Móveis no Contexto do Paradigma das Novas Mobilidades. **Internext - Revista Eletrônica de Negócios Internacionais da ESPM**, v. 14, n. 2, p. 145-160, 2019.

LLOYD, J. Airport technology, travel, and consumption. **Space and culture**, v. 6, n. 2, p. 93-109, 2003.

MA, Qing-Xia et al. Potential utilities of mask-wearing and instant hand hygiene for fighting SARS-CoV-2. **Journal of medical virology**, v. 92, n. 9, p. 1567-1571, 2020.

MAC-ALLISTER, M. A cidade no campo dos estudos organizacionais. **Organizações & Sociedade**, Salvador, v. 11, edição especial, p. 171-181, 2004.

MACHFEE, J. D. **Milhares de manifestantes cruzam a avenida Paulista durante novo protesto contra o aumento das passagens**. 18.jun.2013. Fotografia. Disponível em: < <https://noticias.uol.com.br/album/2013/06/20/protestos-em-sao-paulo.htm?foto=66>> Acesso em 30 ago 2020.

MACLEAN, M; HARVEY, C; CLEGG, S. R. Organization theory in business and management history: Present status and future prospects. **Business History Review**, v. 91, n. 3, p. 457-481, 2017.

MAGALHÃES, Marcos Thadeu Queiroz; ARAGÃO, Joaquim José Guilherme; YAMASHITA, Yaeko. Definições formais de mobilidade e acessibilidade apoiadas na teoria de sistemas de Mario Bunge. **Paranoá: cadernos de arquitetura e urbanismo**, n. 9, 2013.

MARCHALIK, D; PETROV, D; Seeing COVID-19 through José Saramago's Blindness. **The lancet**, V. 395, Edição 10241, Página 1899. Disponível em <[https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736\(20\)31352-0/fulltext](https://www.thelancet.com/journals/lancet/article/PIIS0140-6736(20)31352-0/fulltext)>. Acesso em 21.06.2020.

MARINS, S. R; IPIRANGA, A. S. R. O organizar ampliado de práticas cotidianas. **Farol-Revista de Estudos Organizacionais e Sociedade**, v. 4, n. 9, p. 148-204, 2017.

MAWDSLEY, J. K.; SOMAYA, D. Employee mobility and organizational outcomes: An integrative conceptual framework and research agenda. **Journal of Management**, v. 42, n. 1, p. 85-113, 2016.

MERRIMAN, Peter et al. Landscape, mobility, practice. **Social & Cultural Geography**, v. 9, n. 2, p. 191-212, 2008.

- MERRIMAN, Peter. Mobilities I: departures. **Progress in Human Geography**, v. 39, n. 1, p. 87-95, 2015.
- MISOCZKY, M. C.; OLIVEIRA, C. M. A Cidade e o Urbano como Espaços do Capital e das Lutas Sociais: Notas sobre a Duradoura Contribuição de Henri Lefebvre. **Revista de Administração Pública**, v. 52, n. 6, p. 1015-1031, 2018.
- MORGAN, G. **Imagens da organização**. São Paulo: Atlas, 2010.
- MORGAN, G. Paradigmas, metáforas e resolução de quebra cabeças na teoria da organização. *Revista de Administração de Empresas*, v.45, n.1, p.58-71, 2005.
- MORGAN, G., FROST, P. ; PONDY, L. Organizational symbolism. In: PONDY, L. et al. (eds.). **Organizational symbolism**. Connecticut: Jay Press, 1983. p. 3-35.
- MUNRO, I; JORDAN, S. 'Living Space' at the Edinburgh Festival Fringe: Spatial tactics and the politics of smooth space. **Human Relations**, v. 66, n. 11, p. 1497-1525, 2013.
- NICOLINI, D. Articulating Practice through the Interview to the Double. **Management Learning**, 40(2), 195–212, 2009a.
- NICOLINI, D. Zooming In and Out: Studying Practices by Switching Theoretical Lenses and Trailing Connections. **Organization Studies**. 30(12), 1391-1418, 2009b.
- novas direções. V. 2. São Paulo: Atlas, 2009
- OLIVEIRA, Alessandro Vinícius Marques de; FERRAZ, Renée Baptista. Overbooking, gerenciamento de receitas e previsão de demanda: estudo empírico das posições em sistemas de reservas de companhias aéreas. **Revista de Administração Contemporânea**, v. 12, n. 2, p. 481-506, 2008.
- OLIVEIRA, J. S.; MENDES, E.; LOPES, B. F. Práticas de Organização na (Re)Organização da Cidade: Etnografando a Procissão do Fogaréu na Cidade de Goiás. **Pensamento & Realidade**, v. 34, n. 1, p. 45-67, 2019.
- ORLIKOWSKI, W. J. Knowing in practice: enacting a collective capability in distributed organizing. **Organization Science**, v. 13, n. 3, p. 249–273, 2002.
- ORLIKOWSKI, W. J. Sociomaterial practices: Exploring technology at work. **Organization studies**, v. 28, n. 9, p. 1435-1448, 2007.
- ORLIKOWSKI, Wanda J.; SCOTT, Susan V. What happens when evaluation goes online? Exploring apparatuses of valuation in the travel sector. **Organization Science**, v. 25, n. 3, p. 868-891, 2014.
- ORTELAN, Naiá et al. Máscaras de tecido em locais públicos: intervenção essencial na prevenção da COVID-19 no Brasil. **Ciência & Saúde Coletiva**, v. 26, p. 669-692, 2021.

- PALO, T; MASON, K; ROSCOE, P. Performing a myth to make a market: The construction of the 'magical world' of Santa. **Organization Studies**, v. 41, n. 1, p. 53-75, 2020.
- PÉRICO, A. E.; SANTANA, N. B; REBELATTO, D. A. do N. Eficiência dos aeroportos internacionais brasileiros: uma análise envoltória de dados com bootstrap. *Gestão & Produção*, v. 24, n. 2, p. 370-381, 2017.
- PRADHAN, Deepak et al. A review of current interventions for COVID-19 prevention. **Archives of medical research**, v. 51, n. 5, p. 363-374, 2020.
- RAMOS, A. F. C. Barricadas em rodapés de jornais: revolta popular e cidadania política na gazeta de notícias (1880). **Rev. Hist.** (São Paulo), São Paulo, n. 179, a11118, 2020.
- RIBEIRO, A. **Movimento Passe Livre (MPL) – SP**. 20 jun. 2013. Fotografia. Disponível em: < <https://folhapress.folha.com.br/foto/1620972>> Acesso em 30 ago 2020.
- RIESSMAN, C. K. **Narrative Analysis**. In: Narrative, Memory & Everyday Life. University of Huddersfield, Huddersfield, 2005.
- RIESSMAN, C. K. **Narrative methods for the human sciences**. Sage, 2008.
- ROPO, A; HÖYKINPURO, R. Narrating organizational spaces. **Journal of Organizational Change Management**, 2017.
- SAADI TOSI, L. J. Augé, Marc. Não lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade. **Revista Aurora**, v. 8, n. 01, 2014.
- SANCHES, M. 'É muito mais fantasia', diz Bolsonaro sobre crise nos mercados causada por epidemia de coronavírus. **BBC News Brasil**. Disponível em <https://www.bbc.com/portuguese/internacional-51823908> Acesso em 16/05/2021
- SANTOS, L. L. S.; ALCADIPANI, R. Por uma epistemologia das práticas organizacionais. **Organizações & Sociedade**, v. 22, n. 72, p. 79-98, Jan./Mar. 2015.
- SANTOS, M. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. Edusp, 2002.
- SARAIVA, L. A. S.; CARRIERI, A. P. Organização-cidade: proposta de avanço conceitual a partir da análise de um caso. *Revista de Administração Pública*, Rio de Janeiro, v. 46, n. 2, p. 547-576, dez. 2012.
- SARAIVA, L. A. S; CARRIERI, A. de P. Organização-cidade: proposta de avanço conceitual a partir da análise de um caso. **Revista de Administração Pública**, v. 46, n. 2, p. 547-576, 2012.

SARAIVA, L. A. S; CARRIERI, A. P. Organização-cidade: proposta de avanço conceitual a partir da análise de um caso. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 46, n. 2, p. 547-576, abr. 2012.

SERGOT, B; CHABAUT, D; LOUBARESSE, É. Mobilités spatiales et dynamiques organisationnelles. **Revue française de gestion**, n. 7, p. 77-90, 2012.

SHELLER, M. **From spatial turn to mobilities turn**. *Current Sociology*, v. 65, n. 4, p. 623-639, 2017.

SHELLER, M. **Sociology after the mobilities turn** In: *The Routledge handbook of mobilities*, p. 45-54, 2014.

SHELLER, M; URRY, J. The new mobilities paradigm. **Environment and planning A**, v. 38, n. 2, p. 207-226, 2006.

SHELLER, Mimi. Automotive emotions: Feeling the car. **Theory, culture & society**, v. 21, n. 4-5, p. 221-242, 2004.

SHIPILOV, A; GODART, F. C.; CLEMENT, J. Which boundaries? How mobility networks across countries and status groups affect the creative performance of organizations. **Strategic Management Journal**, v. 38, n. 6, p. 1232-1252, 2017.

SILVA NETO, Casimiro Pedro da. **Desbravadores do Brasil**. Brasília: SESC, 2018. 447p

SILVA, A. R. L. da; CARRIERI, A. P; JUNQUILHO, G. S. A estratégia como prática social nas organizações: articulações entre representações sociais, estratégias e táticas cotidianas. **Revista de Administração**, v. 46, n. 2, p. 122-134, 2011.

SILVA, C. L. R. da; SILVA, A. R. L. da. Sociomaterialidade, Poder e Conexões em Redes de Ação no Organizar do Artesanato. **Revista de Administração Contemporânea**, v. 23, n. 4, p. 454-475, 2019.

SLAVOVA, K; FOSFURI, A; CASTRO, J. O. Learning by hiring: The effects of scientists' inbound mobility on research performance in academia. **Organization Science**, v. 27, n. 1, p. 72-89, 2016.

SMIRCICH, L. Concepts of culture and organizational analysis. **Administrative Science Quarterly**, v.28, p. 339-358, 1983.

STANLEY, P. Unlikely hikers? Activism, Instagram, and the queer mobilities of fat hikers, women hiking alone, and hikers of colour. **Mobilities**, v. 15, n. 2, p. 241-256, 2020.

STOLLETZ, Raik. Analysis of passenger queues at airport terminals. **Research in Transportation Business & Management**, v. 1, n. 1, p. 144-149, 2011.

SUBBARAMAN, N; The quest to address inequality during the pandemic. **Nature**. Vol 581, 28 Maio 2020, p. 366-367. Disponível em <
<https://www.nature.com/articles/d41586-020-01470-x>> Acesso em 21.06.2020

TAIPALE, Sakari. The dimensions of mobilities: The spatial relationships between corporeal and digital mobilities. **Social Science Research**, v. 43, p. 157-167, 2014.

TASSITANO, R. M.; FEITOSA, W. M. N.; TENÓRIO, M. C. M. Fatores associados ao deslocamento ativo e indicadores de saúde em trabalhadores da indústria. **Revista Brasileira de Atividade Física & Saúde**, v. 18, n. 4, p. 483-483, 2013.

TAYLOR, S.; SPICER, A. Time for space: A narrative review of research on organizational spaces. **International Journal of Management Reviews**, v. 9, n. 4, p. 325-346, 2007.

THE GUARDIAN. **The Guardian view on Covid-19 and transport: walk to the future**. Disponível em <

<https://www.theguardian.com/commentisfree/2020/apr/21/the-guardian-view-on-covid-19-and-transport-walk-to-the-future>> Acesso em 22.06.2020.

THIRY-CHERQUES, H. R. **Saturação em pesquisa qualitativa**: estimativa empírica de dimensionamento. *Revista Brasileira de Pesquisas em Marketing (PMKT)*, 2009, p. 20-27.

TISOTT, P. B. et al. Motivadores e Dificuldades do Processo de Expatriação de Executivos Brasileiros para a Índia. **Revista ESPACIOS**, Vol. 35 (Nº 10) Año 2014, 2014.

TURETA, C.; ARAUJO, B. F. V. B. Escolas de Samba: trajetória, contradições e contribuições para os estudos organizacionais. **Organizações & Sociedade**, v. 20, n. 64, p. 111-129, 2013.

TURETA, César; TONELLI, Maria José; ALCADIPANI, Rafael. O gerente-ciborgue: metáforas do gestor" pós-humano". **Organizações & Sociedade**, v. 18, p. 467-486, 2011.

URRY, J. Mobility and proximity. **Sociology**, v. 36, n. 2, p. 255-274, 2002.

URRY, John et al. Globalisations utopia? On airport atmospherics. **Emotion, Space and Society**, v. 19, p. 13-20, 2016.

VANNINI, P. Mobile cultures: From the sociology of transportation to the study of mobilities. **Sociology compass**, v. 4, n. 2, p. 111-121, 2010.

VERGARA, S. C; CALDAS, M. P. Paradigma interpretacionista: a busca da superação do objetivismo funcionalista nos anos 1980 e 1990. **Revista de Administração de Empresas**, v. 45, n. 4, p. 66-72, 2005.

VERGARA, S. C; VIEIRA, M. M. F. Sobre a dimensão tempo-espaço na análise organizacional. **Revista de Administração Contemporânea**, v. 9, n. 2, p. 103-119, 2005.

VIEGAS, G. C. F. S; SARAIVA, L. A. S. Discursos, práticas organizativas e pichação em Belo Horizonte. **RAM. Revista de Administração Mackenzie**, v. 16, n. 5, p. 68-94, 2015.

VINUTO, J. **A amostragem em bola de neve na pesquisa qualitativa: um debate em aberto.** *Temáticas*, n. 44, 2016.

WASSERMAN, V.; FRENKEL, M., Organizational Aesthetics: Caught Between Identity Regulation and Culture Jamming. **Organization Science**, v. 22, n. 2, p. 503 - 521, 2011.

WATTS, L. The art and craft of train travel. **Social & Cultural Geography**, v. 9, n. 6, p. 711-726, 2008.

WEGENER, M. The future of mobility in cities: Challenges for urban modelling. **Transport Policy**, v. 29, p. 275-282, 2013.

WEICK, K. E.; SUTCLIFFE, K. M.; OBSTFELD, D. Organizing and the process of sensemaking. **Organization Science**, v. 16, n. 4, p. 409-421, 2005.

WEICK, K. E.; SUTCLIFFE, K. M.; OBSTFELD, D. Organizing and the process of sensemaking. **Organization Science**, v. 16, n. 4, p. 409-421, 2005.

WEICK, Karl E. 1979 *The social psychology of organizing*, 2nd edn. New York: Random House

WEICK, Karl E. The collapse of sensemaking in organizations: The Mann Gulch disaster. **Administrative science quarterly**, p. 628-652, 1993.

WEICK, Karl E. The social psychology of organizing. **M@ n@ gement**, v. 18, n. 2, p. 189, 2015.

WEINFURTNER, T; SEIDL, D. Towards a spatial perspective: An integrative review of research on organisational space. **Scandinavian Journal of Management**, v. 35, n. 2, p. 101009, 2019.

WORLD HEALTH ORGANIZATION et al. Overview of public health and social measures in the context of COVID-19: interim guidance, 18 May 2020. **World Health Organization**, 2020.

WRIGHT, M. et al. Knowledge worker mobility in context: Pushing the boundaries of theory and methods. **Journal of Management Studies**, v. 55, n. 1, p. 1-26, 2018.

APÊNDICE

APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO



Universidade Federal
do Espírito Santo

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO**

Página 1 de 3

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO (TCLE)

O(A) Sr.(a) _____
(*NOME COMPLETO DO PARTICIPANTE*) está sendo convidado(a) a participar da pesquisa intitulada *ENTRE CHEGADAS E PARTIDAS: O ORGANIZAR DA MOBILIDADE ESPAÇO-TEMPORAL NO AEROPORTO*, sob a responsabilidade do pesquisador Arthur Gabriel Guedes Rocha e orientação do pesquisador e prof. Dr. Alfredo Rodrigues Leite da Silva.

JUSTIFICATIVA

Esta pesquisa vincula-se ao Programa de Pós-Graduação em Administração (PPGAdm) da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES) e está sendo desenvolvida como subsídio para uma dissertação de Mestrado em Administração. Justifica-se a sua importância por buscar analisar a mobilidade como um processo que é organizado e que também organiza, e que com isso permite a compreensão acerca dos mais variados fenômenos organizacionais

OBJETIVO(S) DA PESQUISA

Compreender o processo organizativo da mobilidade espaço-temporal dos passageiros do aeroporto de Vitória/ES.

PROCEDIMENTOS PARA A ENTREVISTA

Você participará, por sua própria vontade, oferecendo-nos informações relacionadas às suas experiências vinculadas à mobilidade – estudada a partir de sua última viagem de avião, compreendida no período de março a junho de 2020. Os dados a serem coletados, por meio de entrevista conduzida individualmente, serão utilizados exclusivamente para fins deste estudo. Por meio do seu apoio a entrevista será conduzida de forma *on-line*.

Quanto ao uso das informações, esclareço que a sua identidade será preservada, e os arquivos da transcrição da entrevista serão acessados somente pelo pesquisador. Todo material resultante será guardado sob o poder do pesquisador durante 05 (cinco) anos, sendo então destruído.

DURAÇÃO E LOCAL DA PESQUISA

O tempo médio de duração da entrevista é de 1 hora.

As entrevistas serão conduzidas de forma *on-line*. Por meio do seu apoio a entrevista será agendada individualmente com cada participante para ser realizada por meio de alguma plataforma virtual. O local para a realização da entrevista ficará à escolha do participante.

RISCOS E DESCONFORTOS

A participação nesta pesquisa não traz complicações legais, pois apenas será solicitado o relato voluntário verbal de suas experiências no aeroporto de Vitória/ES, compreendida no período de março a junho de 2020. A sua participação poderá envolver riscos mínimos, como os seguintes: conflitos entre o que pensa e o que imagina que deve ser respondido; insegurança quanto à melhor resposta que deve ser fornecida; desconforto por ser perguntado sobre assuntos que podem lhe gerar certo acanhamento ou constrangimento. Para amenizar tais riscos, antes de iniciar a pesquisa, você será esclarecido sobre o teor dos questionamentos. Você tem o direito de não respondê-los, se assim desejar. Durante a nossa

conversa, caso algum tema lhe cause constrangimento, irei retirá-lo de pauta de forma imediata. Caso fique cansado (a), irei interromper a coleta de dados. Ao concordar em participar, você tem a liberdade de se recusar a continuar, em qualquer momento, sem qualquer prejuízo. Percebida qualquer possibilidade de dano ao participante, asseguro que interrompere a coleta de dados, e as medidas cabíveis serão discutidas, incluindo o informe ao Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) e à Coordenação Nacional de Pesquisa Envolvendo Seres Humanos (CONEP). Não haverá qualquer penalidade ou prejuízo decorrentes de sua desistência na participação da pesquisa.

Página 2 de 3

BENEFÍCIOS

Almeja-se contribuir para entender tanto o processo (*organizing*), quanto o ato de organizar (*organization*) a partir de ideias, interesses e intenções no cotidiano dos atores sociais que utilizaram o aeroporto de Vitória/ES, durante o período de março a junho de 2020. Assim, os resultados identificados trarão benefícios indiretos posteriores para os participantes, e garantirão conhecimentos e informações importantes para a comunidade científica e para a sociedade em geral. 59

ACOMPANHAMENTO E ASSISTÊNCIA

As informações obtidas serão analisadas em conjunto com a de outros participantes, sendo garantido o sigilo, a privacidade, a retirada do consentimento em qualquer fase da pesquisa, a indenização em caso de eventual dano dela decorrente e a confiabilidade dos resultados obtidos.

O participante tem direito de acompanhar esta pesquisa, em qualquer tempo, via contato com o pesquisador principal. Além disso, ao encerrar esta pesquisa, a Dissertação de Mestrado em Administração estará disponibilizada via *site* do PPGAdm/UFES para toda a comunidade. É também garantida a assistência imediata e integral gratuita por danos decorrentes desta pesquisa.

GARANTIA DE RECUSA EM PARTICIPAR DA PESQUISA E/OU RETIRADA DE CONSENTIMENTO

O(A) Sr.(a) não é obrigado(a) a participar da pesquisa, podendo deixar de participar dela em qualquer momento de sua execução, sem que haja penalidades ou prejuízos decorrentes de sua recusa. Caso decida retirar seu consentimento, o(a) Sr.(a) não mais será contatado(a) pelos pesquisadores.

GARANTIA DE MANUTENÇÃO DO SIGILO E PRIVACIDADE

O pesquisador se compromete a resguardar sua identidade durante todas as fases da pesquisa, inclusive após publicação.

GARANTIA DE RESSARCIMENTO FINANCEIRO

O(A) Sr.(a) não terá nenhum tipo de despesa, bem como nada lhe será pago por sua participação; entretanto, caso haja alguma despesa com a participação na pesquisa, haverá ressarcimento.

GARANTIA DE INDENIZAÇÃO

O(A) Sr.(a) terá garantia ao direito de buscar indenização diante de eventuais danos decorrentes da pesquisa, de acordo com as diretrizes do item IV.4.c da Res. CNS 466/12.

ESCLARECIMENTO DE DÚVIDAS

Em caso de dúvidas sobre a pesquisa, o(a) Sr.(a) pode contatar o pesquisador Arthur Gabriel Guedes Rocha nos telefones 27 99611-2193 ou *e-mail* arthurggrocha@gmail.com.

Para relatar algum problema com a pesquisa ou fazer denúncia, o(A) Sr.(a) pode contatar o Comitê de Ética e Pesquisa (CEP) / UFES / Campus Goiabeiras por meio do telefone (27) 3145-9820, *e-mail* cep.goiabeiras@gmail.com, endereço: Av. Fernando Ferrari, 514, Campus

Universitário, sala 07 do Prédio Administrativo do CCHN, Goiabeiras, Vitória - ES, CEP 29.075-910.

O aceite do entrevistado, tanto da entrevista quanto à cessão de imagens/fotos/vídeos ou registros pessoais dar-se-á pelo atendimento ao: relato de aceite positivo de modo audível antes do início da entrevista e/ou; resposta por e-mail, sinalizando autorização/transcrição da entrevista e/ou; assinatura e encaminhamento do TCLE por e-mail. Tais medidas procuram preservar o

Página 3 de 3

distanciamento social entre entrevistado e pesquisador, buscando minimizar a circulação e contágio do covid-19.

O participante poderá solicitar por e-mail e/ou telefone e/ou aplicativo de mensagens o presente TCLE, cabendo ao pesquisador disponibilizar o envio por e-mail em tempo aprazível às partes.

_____, _____ de _____ de 20____.

(LOCAL, DATA)

Participante da Pesquisa

Na qualidade de pesquisador responsável pela pesquisa ENTRE CHEGADAS E PARTIDAS: O ORGANIZAR DA MOBILIDADE ESPAÇO-TEMPORAL NO AEROPORTO, declaro ter cumprido as exigências da Resolução CNS 466/12, a qual estabelece diretrizes e normas regulamentadoras de pesquisas envolvendo seres humanos.

Pesquisador Arthur Gabriel Guedes Rocha

APÊNDICE B – ROTEIRO DE ENTREVISTA

Roteiro semiestruturado de entrevista semiestruturada

Contextualização

- 1) Identificação do entrevistado (nome, idade).
- 2) Fale um pouco sobre você, sua história: Onde mora, trabalha, sua formação.
- 3) Com que frequência usa o aeroporto?

A pandemia

- 4) Descreva experiências de eventos, notícias, imagens ou relatos que mais te marcaram com relação ao coronavírus?
- 5) Com a pandemia o que passou a chamar a sua atenção nos lugares que frequenta (cafés, padarias, aeroportos)?

Mobilidade

- 6) O que significa mobilidade para você e como ela se relacionou com a pandemia?
- 7) Como era a experiência de viajar de avião antes e durante a pandemia? (O que te preocupou, o que lhe chamou a atenção; Algo se diferenciou entre chegar e partir nessa viagem? Como foram as interações com as outras pessoas? Como você se organizava e como passou a se organizar para as viagens de avião, durante a pandemia?)

Espaço

- 8) De que forma os usos que você e as outras pessoas faziam dos espaços/lugares no aeroporto, sofreram alteração com a pandemia? (Investigar como o espaço organiza o movimento – analisando também como as filas, escadas, guichês alteraram o cotidiano da organização)
- 9) Como você descreveria suas experiências mais marcantes no aeroporto: antes da pandemia e com relação às últimas viagens que fez? (Por experiência considerar: vivenciar um acontecimento único e marcante, envolvendo lembranças do passado, alimentação, cheiros, sentimentos e relações com outras pessoas)
- 10) Como você descreveria o espaço do aeroporto de Vitória/ES, e o que mais lhe chamava a atenção nos espaços antes e durante a pandemia? Por que motivo? (Explorar as relações entre as dimensões de espaço vivido/percebido e o concebido)
- 11) Como você descreveria a organização do aeroporto de Vitória/ES antes e durante a pandemia? (informações, espaço, atendimento, despacho de bagagem, balcões de check-in/check-out, filas, segurança, temperatura, limpeza)

Tempo

- 12) Como você organiza e define o tempo em que passa no aeroporto? Como isso foi alterado pela pandemia? Qual o motivo?
- 13) Tem alguma foto, vídeo, trecho de um livro, música ou algo que te marcou ao se deslocar na pandemia? Pode me contar ou me mostrar? Você me autoriza a inserir no trabalho?