



UFES

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

LUIZ GUSTAVO GABLER

O ESPAÇO-MOVIMENTO DO CICLISTA:
segundo o ciclista anônimo

VITÓRIA
2017
LUIZ GUSTAVO GABLER

O ESPAÇO-MOVIMENTO DO CICLISTA:
seguindo o ciclista anônimo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes, da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientadora: Dra. Clara Luiza Miranda

VITÓRIA
2017

LUIZ GUSTAVO GABLER

O ESPAÇO-MOVIMENTO DO CICLISTA:

seguindo o ciclista anônimo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro de Artes, da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para a obtenção do grau de mestre em Arquitetura e Urbanismo.

BANCA EXAMINADORA

Aline Trigueiro

Marta Machado Campos

Clara Luiza Miranda

Dissertação de Mestrado aprovada em ____/____/____.

À memória de Detinha Son.

À minha mãe Marinalva, minha Avó Agustinha, meu Avô Ewaldo e meu Tio Edivaldo.

RESUMO

Atualmente, as mobilidades urbanas agitam o discurso político e recebem nova atenção dos estudos interdisciplinares, com foco no espaço das cidades contemporâneas. Os movimentos corporais, a escala humana e o direito à cidade adquirem importância devido à necessidade de pensar a cidade a partir de seus ritmos e dos sistemas complexos dos deslocamentos diários. Esta pesquisa busca identificar e investigar a subjetividade da relação cotidiana da prática de pedalar com o espaço urbano. A partir de uma exploração conceitual do binômio espaço-movimento, originalmente exposto por Paola B. Jacques, propõe-se uma investigação do caminho daqueles que pedalam pela cidade anonimamente e têm a bicicleta como meio de transporte num cotidiano de subsistência. Parte-se de uma concepção móvel da cidade e persegue-se o objeto nas relações do “entre”, do “enquanto”, do “mover-se”, valorizando o deslocamento como um modo de habitar a cidade, objetivando contribuir para estudos da mobilidade ativa e da produção do espaço urbano. Para tanto, foi desenvolvida uma metodologia de observação participativa dinâmica aos movimentos dos ciclistas anônimos e suas narrativas cotidianas.

Palavras-chave: espaço-movimento, ciclista, cidade, cotidiano, narrativas, mobilidade urbana.

ABSTRACT

Nowadays urban mobilities stir political discourses and receive new attention from interdisciplinary studies, focused on the space of contemporary cities. Body movements, the human scale and the right to the city acquire importance due to the need to think about the city from its rhythms and the complex systems of daily displacements. This research seeks to identify and investigate the subjectivity of the daily relationship of pedaling practice with urban space. From a conceptual exploration of the binomial space-movement, originally exposed by Paola B. Jacques, it is proposed an investigation of the path of those who pedal through the city anonymously and have the bicycle as a means of transport in a subsistence daily life. It starts with a mobile conception of the city and pursues the object in the relations of “between”, “while”, “moving”, valuing displacement as a way of inhabiting the city, aiming to contribute to studies of mobility and the production of urban space. For that, a methodology of dynamic participatory observation was developed to the movements of anonymous cyclists and their daily narratives.

Keywords: space-movement, cyclist, city, everyday, narratives, urban mobility.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – <i>Time</i> (1). Trabalho de montagem fotográfica realizado pelo artista John Clang, em 2009 _____	32
Figura 2 – <i>Time</i> (2). Trabalho de montagem fotográfica realizado pelo artista John Clang, em 2009 _____	33
Figura 3 – <i>Time</i> (3). Trabalho de montagem fotográfica realizado pelo artista John Clang, em 2009 _____	33
Figura 4 – Compilação de fotos de ciclistas publicadas por Ciclovias Invisíveis ____	60
Figura 5 – Compilação de fotos de ciclistas publicadas por Bicicleteiros Suburbanos _____	61
Figura 6 – Registro da intervenção do dia 19 de agosto de 2014 – Dia Nacional do Ciclista _____	62
Figura 7 – Registro de conclusão da ciclovia do cais _____	63
Figura 8 – Gabriela Kato e Thalita Noguchi _____	64
Figura 9 – Fotografia Felipe Baenninger _____	
Figura 10 – Seguindo o ciclista Marcio _____	79
Figura 11 – Bicicleta utilizada na pesquisa. Remendo de câmara no bairro Vale Encantado _____	80
Figura 12 – Ciclista anônima _____	81
Figura 13 – Mapa José Maria _____	82
Figura 14 – José Maria atento e sinalizando seus movimentos _____	83
Figura 15 – José Maria no cruzamento aguardando a mudança do sinal _____	84
Figura 16 – Durante o percurso, enquanto esperava em outro cruzamento, José Maria cumprimenta uma família de amigos que passava também de bicicleta ____	85
Figura 17 – Mapa Roseane Azevedo _____	86
Figura 18 – Momento da entrevista de Roseane no bairro Santa Mônica _____	86
Figura 19 – Momento que pesquisador perseguia a ciclista, antes da abordagem _	87
Figura 20 – Mapa José Wesley _____	88
Figura 21 – Travessia. O ciclista José Wesley em primeiro plano _____	89
Figura 22 – O ciclista José Wesley sendo seguido quando convergia numa bifurcação e passava por carros e pedestres _____	90
Figura 23 – José Wesley chegando e o pesquisador chegando ao pé do morro de Ataíde _____	90

Figura 24 – Ciclista anônimo subindo o morro do bairro Ataíde _____	91
Figura 25 – Ciclistas anônimos alcançando o topo do morro do bairro Ataíde ____	91
Figura 26 – Momento da ultrapassagem feita pelo ônibus _____	92
Figura 27 – Mapa Jussara Legassi _____	93
Figura 28 – Momento de encontro com a ciclista Jussara _____	93
Figura 29 – Seguindo a ciclista Jussara _____	94
Figura 30 – Bicicleta de Jussara e Rua José Ribeiro no momento da entrevista ____	95
Figura 31 – Bicicleta de Jussara e Rua José Ribeiro no momento da entrevista ____	96
Figura 32 – Mapa Braz Cosme _____	97
Figura 33 – Começando a seguir o ciclista Braz _____	98
Figura 34 – Ciclista Braz na entrevista _____	98
Figura 35 – Ciclista Braz pedalando pelas ruas do bairro Nossa Senhora da Penha _____	99
Figura 36 – Braz Cosme mostra imagem de Nossa Senhora da Aparecida _____	100
Figura 37 – Mapa Renilton de Oliveira _____	100
Figura 38 – Momento que pesquisador aborda o ciclista Renilton _____	101
Figura 39 – Renilton e pesquisador esperando o semáforo abrir _____	101
Figura 40 – Ciclista Renilton passando pela calçada da Rodovia Darly Santos ____	102
Figura 41 – Mapa Johnny Patricio _____	103
Figura 42 – Começando a seguir Johnny Patricio _____	103
Figura 43 – Carroça na ciclovia da Rodovia Carlos Lindemberg _____	104
Figura 44 – Ciclista anônimo desviando de obstáculos _____	104
Figura 45 – Johnny e pesquisador pedalando pela Rua Maria do Carmo Divino _	105
Figura 46 – Mapa Marcio da Silva Araújo _____	1066
Figura 47 – Ritmos entre ciclistas e motoristas _____	108
Figura 48 – Marcio cumprimentando outra ciclista no caminho _____	108
Figura 49 – Mapa Sérgio de Sousa Lins _____	109
Figura 50 – Sérgio e pesquisador param para atravessar uma rua movimentada	110
Figura 51 – O ciclista Sérgio ao final da perseguição _____	111

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	9
1. A CIDADE <i>MOBILIS</i> E O ESPAÇO-MOVIMENTO: UM PERCURSO TEÓRICO	15
1.1 Habilidade e veículo	22
1.2 Onde estamos quando estamos viajando?	28
1.3 Ritmo/Ritmanálise	37
2. O ESPAÇO-MOVIMENTO DO CICLISTA ANÔNIMO	44
2.1 Espaços móveis.....	46
2.2 Do ciclista propositivo ao ciclista anônimo	52
2.2.1 <i>Ciclovias Invisíveis</i>	59
2.2.2 <i>Bicicleteiros Suburbanos</i>	61
2.2.3 <i>Ciclistas Urbanos Capixabas</i>	62
2.2.4 <i>Chave Quinze</i>	63
2.2.5 <i>Os/as brasileiros/as e suas bicicletas</i>	64
2.2.6 <i>Ciclocidade: mulheres ciclistas</i>	67
3. SEGUINDO O RITMO DO CICLISTA ANÔNIMO	69
3.1 A deriva.....	72
3.2 Entrevista narrativa	75
3.3 As narrativas	79
CONSIDERAÇÕES FINAIS	112
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	116

INTRODUÇÃO

No cotidiano das cidades, milhares de pessoas interagem a partir de seus deslocamentos e modos de vida, em momentos de ócio ou de negócios, de esporte ou de transporte. Nessa interação, apesar da existência e desenvolvimento de múltiplas formas mecânicas de mobilidade, a “mobilidade física” – corporal – é ainda crescente e constitui tema de alta relevância para as ciências sociais (URRY, 2002), sendo ela inerente ao homem (LEMOS, 2009). O ciclista, a partir de seu veículo – a bicicleta –, que potencializa seus movimentos de maneira singular, constitui tal processo e é considerado, aqui, o protagonista de um estudo da relação de movimento entre sujeito e espaço.

Considerando essa relação, a presente dissertação se constitui de uma proposta exploratória do conceito binominal espaço-movimento, a partir de sua apresentação original, feita por Paola Berenstein Jacques (2003a), bem como busca aproximar tal discussão da prática cotidiana de pedalar do sujeito investigado: o ciclista anônimo. Para tanto, inclui uma sugestão metodológica de investigação dessa relação a partir da observação participativa e de narrativas cotidianas.

E, nesse sentido, o objeto se insere numa abordagem e numa problematização anterior aos desdobramentos de estudos tecnicistas acerca da Mobilidade Urbana; uma interpretação para além do discurso tecnocrático. Mais precisamente, quer tratar a Mobilidade Urbana numa dimensão interpretativa que busca captar as subjetividades de seus sujeitos, agrupados ou não, numa interação com o espaço.

Tradicionalmente, os sistemas de transporte urbano e suas racionalidades subjacentes são explicados a partir de uma perspectiva tecnocrática que raramente deixa margem para compreensão da vida, cultura e relações de poder. Ao compreender o modo como as mobilidades são produzidas e reproduzidas entre as pessoas em suas cidades, torna-se possível lidar com isso e desenvolver uma compreensão mais profunda das formas como as mobilidades enquadram muitas das oportunidades de hoje. Esta questão mostra apenas algumas perspectivas sobre o tecido da cidade que se cruzam com as mobilidades, mas elas claramente tornam visível o poder das mobilidades que moldam a vida moderna e a condição urbana (FREUDENDAL-PEDERSEN; CUZZOCREA, 2015, p. 7).

Aproxima-se, portanto, dessa possibilidade de compreensão do espaço do transeunte, considerando a complexidade que envolve as mobilidades e

imobilidades urbanas (SILVA; LIMA, 2013), bem como considera a mobilidade física, na dimensão do corpo, dentro do processo de controle e dominação a partir do espaço e das interações rítmicas/arrítmicas dos fluxos cotidianos (LEFEBVRE apud SILVA; LIMA, 2013).

Uma divisão prática, habitualmente composta de motorista, pedestre, motociclista e ciclista, é encarada, nesta pesquisa, como uma exposição das diferentes formas de experimentar o espaço urbano, através das condições técnicas e das condições materiais da mobilidade. A partir da perspectiva que vamos desenvolver nesta dissertação, cada sujeito pode ser identificado por uma forma predominante de deslocamento, e que possui, portanto, seu “espaço-movimento”.

Direcionado às possibilidades de uma sociologia do sensível, é no cotidiano urbano que buscamos as fronteiras, os territórios em movimento e as experiências urbanas relativas aos modais de locomoção, avultando um a relação do sujeito e do veículo com espaço e seus ritmos. O “meio”, o “dentro”, o “enquanto”, o “durante” e a “duração” passam a ser a condução deste processo investigativo; processo este que também quer se valer de uma denúncia de desigualdades dos espaços móveis e da fragilidade das relações socioespaciais, levando aos limites de uma subsistência daqueles que coexistem na cidade.

O “movimento”, portanto, vai compor o eixo de análise do espaço citadino, bem como inspirar a proposta metodológica a ser apresentada na última parte desta dissertação, a qual se dedicará a explorar a figura do ciclista anônimo. A proposta se encontra, então, nas relações teóricas e metodológicas do estudo dos sujeitos da mobilidade urbana, nas suas relações interativas espaciais e de sociabilidade, a partir do homem simples, ordinário – o ciclista anônimo –, e suas narrativas.

Esta dissertação se baseia no entendimento de que há necessidade constante de aprender sobre as relações sensíveis do sujeito que pedala na cidade, acreditando que nesse caminho se desvelarão histórias dessa relação entre o sujeito e a cidade. Buscando “recompor, continuamente, os saberes sobre a cidade para enfim a tornar legível, sem, no entanto, torná-la decifrável (no sentido positivista, quantitativo)” (BIASE, 2012, p. 201).

Sendo esse o foco, alerta-se que este estudo não hierarquiza ou desvaloriza outras formas de deslocamento no espaço urbano. Nosso sujeito é encarado como sujeito participante, constituinte e constituído; e o objetivo reside no que concerne ao modo de participação na complexidade de relações de movimentos cotidianos da cidade.

O objeto é, na verdade, o meio investigativo, a partir de uma característica estendida nas relações do movimento do ciclista no espaço urbano. Portanto, o objeto é o processo interativo do movimento do ciclista com a cidade – seu “mudar de lugar”, locomover/mover-se/circular/viajar. Ou, dito de outra forma, o objeto é o “espaço-movimento” do ciclista, um conceito desenvolvido por Paola Berenstein Jacques, que acolhemos nesta pesquisa.

Estima-se que ao tratar do espaço-movimento, mesmo que neste momento não se alcance abrir todas suas possibilidades, atentar-se-ia aos processos de deslocamento pela cidade, que não se baseiam, necessariamente, em estímulos de trajetos mais curtos, mais seguros ou mais rápidos. Sendo assim, é possível, nesse sentido, incorporar aos estudos da mobilidade urbana uma perspectiva que valoriza aspectos investigativos do sujeito desses deslocamentos.

Ademais, partimos da hipótese de que uma abordagem especialmente comprometida em pensar o “espaço-movimento” do sujeito urbano, o sujeito em deslocamento, formaliza mais uma contribuição das ciências sociais para um desdobramento de políticas públicas mais contributivas, no que diz respeito à busca por cidades mais humanas. Portanto, buscamos entender o processo de experiências sensitivas do sujeito no espaço urbano, para contribuir na eficiência de artifícios participativos e inclusivos da produção espacial. Além disso, desejamos aproveitar um crescimento das discussões inerentes à bicicleta como um instrumento para enfrentar os desafios nas cidades motorizadas – ou como anúncio de um sistema pós-carro (SILVA; MELLO, 2014) –, fortalecendo a análise de uma crise de mobilidade.

Embora a mobilidade seja historicamente significativa, e, portanto, não só aos tempos contemporâneos, o mundo está sem dúvida em movimento de forma diferente e de forma mais dinâmica, complexa e rastreável do que nunca, enquanto enfrenta novos desafios da mobilidade forçada e

mobilidade desigual, limites ambientais e alterações climáticas e o movimento imprevisível de riscos (SHELLER, 2011, p. 1).

Isso está somado a uma forma de encarar a mobilidade como um fato geográfico centralizado nas relações de poder, nas relações criativas de identidade e na vida cotidiana (CRESSWELL, 2011). Portanto, o estudo das mobilidades, em suas múltiplas dimensões, como se apresenta mais adiante, faz parte de uma virada espacial nas ciências sociais, na qual “presta-se muita atenção nas infraestruturas, objetos técnicos, próteses e práticas” (SHELLER, 2011, p. 4).

Essa virada interpretativa dos sistemas de locomoção, que aponta crises e saídas para as cidades, tem a bicicleta como um importante símbolo dos espaços potencialmente sustentáveis. Isso se dá, hipoteticamente, não só pelo aumento dos ciclistas nas grandes cidades, mas também por sua pluralidade, conectando-se a diferentes questões socioespaciais. Diversas manifestações ativistas e científicas vêm se desenvolvendo por todo o mundo, o que contribui para um interessante amadurecimento do tema e para o desenvolvimento desta pesquisa.

Acredita-se, também, que os desenvolvimentos tecnológicos exigirão a constância de esforços ininterruptos de pesquisa, e o grande desafio das ciências sociais será enlaçar essas dinâmicas, uma vez que “a cultura da mobilidade entrelaça questões tecnológicas, sociais e antropológicas” (LEMOS, 2009, p. 28). Assim, esta dissertação se faz ainda mais viva e necessária, quando os caminhos para entender e trabalhar essas dinâmicas ainda estão compostas de lacunas. Justifica-se, então, a partir da necessidade de considerar as (i) mobilidades cotidianas para estudar os espaços urbanos e explorar os “espaços-movimento”, como desenvolveremos adiante; bem como demonstra-se o interesse de contribuir para as pesquisas interdisciplinares contemporâneas e de múltiplas possibilidades sobre as mobilidades.

Considerando que o tema Mobilidade Urbana passa a ocupar mais espaço em discursos políticos e em representações sociais, ele entra neste debate obtendo, de imediato, o importante papel simbólico [e também propositivo] das disputas de forças que se deflagram no meio urbano. A mobilidade urbana pode ser:

Um atributo do território que diz respeito ao acesso fácil a diferentes áreas de uma cidade; deve ser entendida de uma forma ampla, articulada com a própria forma da cidade, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte, de circulação, de acessibilidade e de trânsito (PEREIRA, 2014, p. 74).

Para tanto, o delineamento teórico-metodológico da pesquisa desenvolve um percurso que se inicia com o tópico “Cidade *Mobilis*”, em que são tecidas considerações da cidade a partir de uma leitura de sua condição móvel. Essa mesma parte quer contribuir para a introdução de uma perspectiva que valoriza o movimento e encara a cidade como um espaço de concentração de múltiplas dimensões de mobilidades.

Em seguida, no tópico “O espaço-movimento”, propõe-se uma exploração interpretativa do conceito espaço-movimento, de Paola B. Jacques, a partir das relações do corpo com usos do instrumento/veículo e dos ritmos interativos. Nesse propósito, encontra-se uma valorização da capacidade sensorial, a partir de seus movimentos, e uma aproximação com o trabalho de Tim Ingold (2015) sobre as relações de habilidades e instrumentos.

A partir disso, aproxima-se do sujeito que faz uso da bicicleta cotidianamente nos espaços móveis, as ruas urbanas. E, ao fim, para propor uma possibilidade de investigação prática do espaço-movimento, apresenta-se uma metodologia de abordagem com seus resultados.

Para o cumprimento do objetivo, foi adotada uma metodologia aplicada, qualitativa-exploratória, tendo como procedimentos a pesquisa bibliográfica e um estudo de caso com os ciclistas anônimos da cidade de Vila Velha - ES. Foi adotada a revisão bibliográfica a partir de artigos científicos publicados em revistas nacionais e internacionais, teses de doutorado e dissertações de mestrado, e *sítes* oficiais. A busca por esse material se deu via internet, Biblioteca Central da Universidade Federal do Espírito Santo, periódicos Capes e acervo pessoal.

Com o objetivo de dar voz ao ciclista anônimo da cidade de Vila Velha, no estado do Espírito Santo, foi utilizada uma metodologia que busca apreender o espaço e a mobilidade a partir do sujeito. A fim de pensar na prática e introduzir a proposta

metodológica, indicada também por Certeau (2002), buscou-se dissolver o estrangeirismo quando não existe fora, ou seja, sem negligenciar a participação do pesquisador, concentrando-se num percurso que preparasse e conduzisse o pesquisador até o ciclista anônimo.

Para tal proposta de alcance, foi realizado um estudo de caso com nove ciclistas, escolhidos de forma aleatória a partir de elementos do método da deriva, no município de Vila Velha. Os ciclistas abordados foram convidados a participar de uma entrevista narrativa. Em todas as entrevistas, os ciclistas foram questionados quanto: (1) à experiência deles em aprender a pedalar; (2) ao percurso que habitualmente fazem com a bicicleta e suas qualidades; (3) a situações ocorridas no percurso. Ao final das narrativas construídas pelos ciclistas, foi realizada uma “perseguição” autorizada para fins de registro dos caminhos percorridos pelo entrevistado. O caminho por onde seguimos os ciclistas foi registrado a partir de aparelho celular, e posteriormente produziu as rotas dos ciclistas no mapa da cidade, bem como quadros de imagens que visam representar os detalhes dos caminhos percorridos pelos ciclistas.

1. A CIDADE *MOBILIS* E O ESPAÇO-MOVIMENTO: UM PERCURSO TEÓRICO

Pensar os deslocamentos e a mobilidade como relações entre sujeito e espaço é pensar, para a presente proposta, a cidade como um agrupamento de diferentes dimensões de mobilidades, portanto, considerar sua condição plural e móvel. Nesse sentido, faz-se necessária uma prévia apresentação dessa perspectiva, que também estará presente no decorrer da dissertação.

As cidades possuem configurações complexas a partir de suas redes sociais, tecnológicas, geográficas, culturais e digitais de mobilidade (LEMOS, 2009). Acaba por reunir “as representações das relações de forças sociais, como lugar de contenção e atração, como lugares de circulação e de dispersão, de exterioridade, privacidade e indiferença, um lugar de ‘inquietude’ e turbulência” (p. 28).

E, ainda em acordo com o sociólogo André Lemos, entende-se que a mobilidade, além de diferentes escalas, possui dimensões. Este autor sinaliza para três fundamentais: “o pensamento, a desterritorialização por excelência para Deleuze e Guattari; a física (corpos, objetos, commodities); e a informacional-virtual” (LEMOS, 2009, p. 28). Essa pluralidade de interações de mobilidade nas cidades pode estar ligada à própria condição destas e às suas origens – uma condição cultural móvel e que se amplia, em formatos e complexidades, na sociedade industrial.

A questão da mobilidade é central para a discussão sobre o espaço urbano já que está no cerne de sua evolução, desde as primeiras necrópoles, passando pelos burgos medievais e a idade industrial no século XX, com a expansão dos meios de transporte e das mídias de massa (LEMOS, 2009, p. 28).

Isso nos encaminha para uma observação das possibilidades interativas dos sujeitos envolvidos e de como isso se deu ao longo da história, buscando entender, a partir dessa leitura, processos de transformação, em que se observam as crises, as turbulências conflitivas e as dificuldades, principalmente num contexto das complexidades contemporâneas.

Essa perspectiva é considerada assim pois aqui se acolhe a possibilidade de pensar as mobilidades em suas características multidimensionais, como foi apresentado, e, principalmente, ambivalente. Ou seja, ao mesmo tempo que se ligam intimamente

com os efeitos econômicos e sociais positivos, estão na base da causa das questões de desigualdade, das mudanças climáticas e dos desafios de sustentabilidade (FREUDENDAL-PEDERSEN; HANNAM; KESSELRING, 2016). Isso alcança outra dualidade relativa à gênese plural da cidade, na qual, segundo Massimo Cacciari (2010), tencionam-se exigências conflitantes. Da mesma forma que se clama que a cidade seja o lugar do *Otium* – lugar de troca humana, lugar ativo e um lugar para morar –, também se deseja que os *Negotia* se desenvolvam da melhor maneira possível (CACCIARI, 2010).

Ademais, conforme propõe o filósofo italiano (CACCIARI, 2010), existe um equívoco ao se consolidar um saudosismo referente à concepção da cidade *polis*, quando a composição de um “DNA” das cidades ocidentais contemporâneas se basearia, na verdade, na *civitas* romana. A *polis* grega seria o lugar do *éthos*, a sede de uma gente (*génos*) com os mesmos costumes, tradições, que possuem residência; *polítes* seria derivado de *polis*, o cidadão da *polis*. O termo *civitas*, no entanto, teria o sentido contrário. Este seria derivação de *civis*, *cives*, quando se reúnem num lugar e se submetem às mesmas leis, sem especificar qualquer etnia ou religiosidade (CACCIARI, 2010).

Esse mesmo autor, que define as cidades como “aglomerações urbanas”, acrescenta que a cidade é confluência, é convergência de pessoas muito diferentes – diferenças estas ligadas à religião e às etnias, por exemplo –, que só concordam entre si em virtude da lei (CACCIARI, 2010). Essa característica da cidade se consolidou, segundo ele, pela expansão do império romano, que solidarizava, entre suas cidades, qualidades de Roma – *Roma Mobilis* –, agrupando refugiados e exilando pessoas distintas. Uma cidade que agregava instituições, mas que não era monopolizada por uma raça ou por uma estirpe.

Segundo Robert Park (1987), ademais, a cidade pode ser vista como um “estado de espírito”, um “corpo de costumes e tradições”. Não pode ser vista simplesmente como um mecanismo físico e uma construção artificial, em que amontoam-se homens individuais e conveniências sociais – ruas, edifícios, luz elétrica, linhas de bonde, telefones, etc. –, ou instituições e dispositivos administrativos – tribunais, hospitais, escolas, etc. A cidade, para Park, “está envolvida nos processos vitais das

peças que a compõem; é um produto da natureza, e particularmente da natureza humana" (p. 26).

Milton Santos (1994) ajuda a alinhar a proposta de Cacciari e Park, ao sugerir que a cidade, a partir da copresença, ensina ao homem a diferença. E, através do movimento e de sua intensidade, segundo ele, relativos ao tamanho da cidade, é que se adensa a copresença e o aprendizado. "A cidade é palco e potência de criação – invoca sensações". A cidade "é a própria criação em movimento, lugar onde se produzem subjetividades, modos de viver e (r)existir" (HEMPKEMEYER; GUIMARÃES, 2016, p. 289).

E, ao considerar esse ensino que propõe o geógrafo, podemos concordar com Alessia de Biase (2012) que a cidade não é um simples cenário das interações de grupos, mas sim

um processo material e simbólico de espaço e tempo que são continuamente imaginados, narrados, negociados e projetados pelas pessoas que o habitam, por aqueles que os constroem e os administram e por todas as restrições (materiais, políticas, econômicas, etc.) que vão surgindo paulatinamente. Os processos materiais, que transformam a cidade, os discursos que participam destas transformações, são tão entrelaçados que é necessário analisá-los de forma conjunta para poder entender suas complexidades e interdependências (BIASE, 2012, p. 199).

Acolhendo isso, analisar a cidade a partir da sua condição móvel é, portanto, considerar os movimentos e condições materiais dos movimentos. E, assim, entender que a mobilidade também se insere, de forma conectiva, na criação de identidades pessoais, a partir das práxis cotidianas na cidade (FREUDENDAL-PEDERSEN; CUZZOCREA, 2015). E, por mais que apresentem fragilidades, os movimentos estão nas conexões da cidade, como propõe Michel de Certeau (2002):

O conjunto, feito de peças não contemporâneas e ainda ligadas a totalidades em ruínas, é gerido por equilíbrios sutis e compensatórios que garantem silenciosamente complementariedades. Movimentos infinitesimais, atividades multifórmes, homólogas à sopa de elétrons, de prótons e fótons... todos seres de propriedades mal definidas em perpétua interação graças à qual, segundo René Thom, a teoria física representa o universo. Esses movimentos dão a ilusão, tanto no bairro como na cidade, do "imóvel". Falsa inércia. [...] A cidade, o bairro, o imóvel são aliás os únicos a fazerem funcionar juntos os fragmentos e estratos heterogêneos (CERTEAU, 2002, p. 279-280).

Essa análise ilusória, como apresenta Michel de Certeau, fortalece uma visão de que a cidade é apenas um obstáculo a ser ultrapassado, que não faz parte do movimento, e que, portanto, não seria móvel/movente¹. Isso tende a fortalecer, segundo Cacciari (2010), uma necessidade de ubiquidade – que é acompanhada de um sentimento que amaldiçoa o espaço – e convive, paradoxalmente, com a exigência de que a cidade esteja organizada em espaços acolhedores.

Mas como é que lugares acolhedores, simbolicamente ricos, podem não representar obstáculos espaciais? Exigimos atravessar a cidade em tempo real, mas também queremos que seja bela. Não é possível construir em determinado lugar uma cúpula de Brunelleschi e, ao mesmo tempo, querer atravessá-la num instante. [...] a busca de mobilidade cresceu tão desmesuradamente graças às novas tecnologias que entra em conflito com o espaço, sobretudo lá onde esse espaço resiste ou então não foi anteriormente transformado (CACCIARI, 2010, p. 56-57).

Portanto, a relação com as tecnologias de transporte e com as técnicas de deslocamentos cotidianos também pode ser somada às análises das diferentes escalas e dimensões que coexistem na cidade. São, desse modo, igualmente importantes nesta proposta para compreender e analisar a cidade como interação de movimentos e de ritmos plurais – estes que abordaremos mais adiante. Essa proposta interpretativa de uma cidade que está em constante movimento se alongará na presente dissertação, na qual serão acrescentadas mais considerações sobre a percepção de uma cidade *mobilis*, ao considerar as interações de ritmos e transformações do espaço das vias urbanas.

Os estudos das cidades e, especialmente, das (i)mobilidades urbanas contemporâneas trazem os atentos e necessários olhares às sensibilidades dos/nos espaços cotidianos. Assim, antes de analisar especificamente espaço A ou B, como pontos de interesses fixos da cidade, talvez seja preciso encontrar formas de melhor apreender os espaços de deslocamento físico corporal daqueles que se utilizam dos percursos – dos meandros, da translação no espaço. Essa dimensão das

¹ Para o filósofo Henri Bergson, tudo é movimento. A realidade é movimento, e todos os múltiplos movimentos que percebemos na *realidade* é parte de um só, de uma só condição movente. As diferenciações feitas dos movimentos componentes da realidade são meramente metodológicas. “Na totalidade universal dos movimentos existentes há uma multiplicidade de tendências de movimentos divergentes em vários níveis, com direções por vezes contrárias: matéria e espírito, corpo e alma, mobilidade e tendência ao repouso, intuição e inteligência” (ROSSETTI, 2004, p. 29). O pensamento bergsoniano atribui à realidade uma condição de mobilidade, de indivisível continuidade, que apresenta ritmos concorrentes, de fluxos e substancialmente em mudança, não podendo existir coisa imóvel, pois não existe coisa que muda, o que há é um progresso ininterrupto de mudança (ROSSETTI, 2004, p. 142).

sensibilidades foi a primeira a chamar atenção para a busca pelo espaço-movimento.

Considerando a leitura móvel da cidade e uma experiência do sujeito, buscou-se um espaço háptico, como indicado por Deleuze e Guattari (1997, p. 217): “um espaço tátil, aproximado, com linhas abstratas que indicam as variações, as mudanças de sentidos da vida nômade”; junto do espaço háptico, conseqüentemente, a percepção háptica², a partir de uma abordagem que privilegiasse sensibilidades do movimento do corpo em interação com o veículo e com o espaço, sem querer, de maneira alguma, desconsiderar as percepções visuais e auditivas.

Essa guia sobre possibilidades sensuais do espaço e das percepções do movimento quer alcançar o tema dos deslocamentos a partir da relação entre modo/modal e espaço percorrido, pensando nas mudanças das percepções e apropriações da/na cidade, a partir da “passagem” (DUARTE, 2008), e considerando que “a deslocação modifica o espaço percebido” (SERRES, 1997, p. 64).

Nessa proposta, a prática de pedalar (assim como outras práticas) não é considerada tão somente como um aspecto reduzido de utilização de um veículo para dar velocidade a deslocamentos e “subtrair” distâncias na cidade. Essas práticas são consideradas como uma participação cotidiana das lógicas espaciais (e de mobilidade) da cidade, que podem e precisam, nesse sentido, ser analisadas a partir das experiências do sujeito.

Dispõe-se uma aproximação ao sujeito que pedala a partir do objeto de estudo, o espaço-movimento, que acaba por ser encarado como um meio investigativo da relação entre sujeito, técnica e espaço. Por isso, entende-se esta pesquisa como uma busca que recorre a uma prática cotidiana a partir de uma habilidade técnica, levando a considerar, momentaneamente, uma individualização da percepção do espaço.

² A percepção háptica está ligada às diversas funções de percepção, detecção e identificação de texturas, vibrações e disposições; além de contribuir para o desenvolvimento individual e para a sensibilidade da vida cotidiana (LOOMIS; LEDERMAN, 1986).

Inicialmente, realiza-se uma leitura de que a prática de pedalar confere ao sujeito uma identificação plural, virtual, em atualização, a partir de uma relação estabelecida do próprio Ego com seu corpo e com outros corpos, com a Natureza e com o espaço, sendo possível também o caminho inverso. O corpo se analisa e se autoanalisa, se situa e se fragmenta em função de uma prática, que inclui o discurso, mas não se reduz a ele (LEFEBVRE, 2006).

Tendo em vista tal discurso, aqui se considera que a frequência da prática pode estar associada a um estilo de vida ou a uma condição social. Entende-se e alerta-se que, a partir de outra ótica, um ciclista também pode ser visto – e provavelmente é –, em outros momentos, como um pedestre, um passageiro, um motorista, um motociclista, etc., como ressaltado por Vasconcellos, citado por Duarte (2008, p. 134): “as pessoas ‘são’ várias coisas enquanto circulam e precisam de condições variadas e conflitantes para completar um deslocamento”. Denominar, ou denominar-se, como ciclista pode, ou não, estar ligado a uma situação ou a um discurso.

Retomando, pode-se analisar, talvez, que o anonimato das ruas é influenciado, ou interferido, em primeira instância, pelos modos (modais) como as pessoas se deslocam. Entre muitos anônimos, os sujeitos podem ser considerados a partir de como se deslocam no espaço urbano. Portanto, corpos e diferentes maneiras de deslocamentos que se agrupam, mais ou menos, por semelhanças técnicas coexistem numa pluralidade de encontros.

De acordo com Thomas (2004), a mobilidade urbana é uma gestão de risco coletivo do encontro com os outros:

Especificamente, ela constitui um sistema de ação complexo que gera tanto o deslocamento (isto é, uma alteração física ou localização virtual no espaço) e a reunião (ou mínimos da co-presença com os outros). Mobilidade é, portanto, baseada [simultaneamente] no ambiente construído, nas habilidades do passante/ transeunte e no meio social. Os trabalhos da sociologia da ação, dominada pelas teses anglo-saxônicas, nos mostram esta dimensão social do movimento de pedestres: na cidade, a mobilidade participa do encontro acidental entre anônimos (THOMAS, 2004, [s.p.]).

Duarte (2008) reafirma a colocação de Thomas (2004) quando mostra que parte da complexidade da vida urbana está na passagem da casa para a cidade. É nesse

momento que se acessa e participa do espaço. Em seu texto “Os caminhos da cidade”, Duarte (2008) destaca esse primeiro aspecto em acordo com a valorização dos caminhos:

Os caminhos da cidade (calçadas, ruas, avenidas, trilhos de trem ou metrô) articulam o espaço do estranhamento, ligam pontos de interesse, permitem que cada um vá de seu ponto de origem aos destinos desejados, configurando-se como o “entre” dos lugares da cidade. [...] É na rua que está o fluxo da vida, com as contradições, durezas e surpresas. Os caminhos da cidade devem ser vistos por seus desafios e riquezas. Não como entre-lugares da cidade, mas como o espaço estruturador da vida urbana – da nossa percepção direta da cidade, como o lugar que nos posiciona no tecido urbano com trechos marcados por elementos e ações conhecidos (como nossa rua ou a passagem diária pelas mesmas avenidas) que permitem que eu me identifique com a cidade, e, finalmente diferentes uns dos outros, mas compartilhamos códigos comuns para a convivência coletiva. Os caminhos de tantos e diferentes grupos (DUARTE, 2008, p. 116-117).

O espaço desses caminhos é considerado por Milton Santos (DUARTE, 2008) como composição entre sistemas de objetos e um sistema de ações. Esse enfoque já apresenta a dimensão de como se quer trabalhar o conceito de espaço-movimento mais adiante. Buscou-se reunir proposições que trabalhem com a hipótese de que a maneira como nos deslocamos interfere na percepção do espaço. Rachel Thomas, em seus estudos sobre o pedestre, defende o movimento como um processo de ancoragem no meio ambiente, não podendo ser reduzido a uma sucessão de mecanismos ou reflexos psicomotores (THOMAS, 2004).

A relação do transeunte sobre o espaço público urbano (Que ele pegue a forma de uma perambulação, com uma corrida de rua ou de uma vagabundagem noturna) compromete-se, do nosso ponto de vista, a sua percepção, as capacidades de expressividade de seu corpo e seus modos de atenção. Especificamente, ele põe em jogo na dinâmica espaço-temporal de deslocamento, sua capacidade de definir (isto é, moldando) o meio em que se desloca e as habilidades motoras (isto é, digamos, no sentido fenomenológico do termo, a maneira como ele habita o espaço através do seu corpo e seus sentidos) (THOMAS, 2004, [s.p.]).

Essa defesa acaba por provocar a passagem rápida por uma compreensão da psicologia fenomenológica, que atribui a essa capacidade do sujeito de pensar seu movimento por cinestesia, como uma vigília constante aos atos conscientes do corpo e seus movimentos (JANZEN; DECASTRO; GOMES, 2013).

Ademais, a cinestesia é um sentido que não pode ser desligado ou abafado voluntariamente. Podemos fechar nossos olhos e não mais ver, ou tapar as orelhas e não mais ouvir, fechar a boca e não mais sentir sabor, mas não temos como abafar ou cortar nossos corpos cinestésicos, a sensação do movimento (ou permanência) está sempre presente. Em casos extremos

como a anestesia geral, simplesmente se desliga a consciência de si e do mundo (JANZEN; DECASTRO; GOMES, 2013, p. 80).

Então, a cinestesia só pode existir como uma consciência de tempo e espaço, quando, a partir do movimento, forma-se a cognição. Chutar, alcançar, sorrir, engolir – como sair, partir, atravessar, subir, ficar, ocupar, etc. – seriam conceitos espaço-temporais fundamentalmente constituídos por meio da nossa experiência de automovimento (JANZEN; DECASTRO; GOMES, 2013).

O neonato não tenta se mover, não pensa em movimentos nem se coloca na tarefa de se movimentar. Ele se movimenta, não é uma propensão ao movimento, mas o movimento em si. A partir do movimento vivemos e fazemos sentido do mundo. Não ocorre um controle do corpo, mas sim uma descoberta do corpo a partir do próprio movimento. Uma criança não é uma mente tentando controlar um corpo nem um corpo fora de controle esperando por uma mente o alcançar. Crescemos cinética e cinesteticamente para dentro do nosso corpo, descobrimos a nós mesmos por meio do movimento, fomos aprendizes dos nossos próprios corpos, descobrimos braços que esticam, joelhos que dobram, boca que abre e fecha e que mastiga. Disso decorrem conceitos humanos tais como esmagamento, dureza e afiadez. O descobrimento das possibilidades corporais é resultado de ter se movido anteriormente (JANZEN; DECASTRO; GOMES, 2013, p. 81).

Dentro dessa perspectiva, seria imprescindível considerar as experiências cinestésicas dos sujeitos no espaço social habitado do deslocamento.

1.1 Habilidade e veículo

No campo social, apenas por relacionar alguns nomes, desde Marcel Mauss, na antropologia, e posteriormente Bourdieu, Foucault e Merleau-Ponty, os estudos do corpo recebem diferentes abordagens, no entanto, geralmente apresentam o intuito de questionar pensamentos tradicionais cartesianos (MONTEIRO, 2012). Propõe-se seguir nesse escopo, porém sem acompanhar esses numerosos empenhos, que vão até as culturas de consumo e a crítica feminista (MONTEIRO, 2012), dedicando-se em acionar o corpo de habilidades técnicas.

Para Mauss (2003), as técnicas corporais não podem ser associadas somente quando há instrumentos e, portanto, carregam atos – e gestos e movimentos – tradicionais em diversas dimensões. O antropólogo destaca que “o corpo é o

primeiro e o mais natural instrumento do homem, o mais natural objeto técnico e ao mesmo tempo meio técnico do homem” (p. 407). Essa concepção, no entanto, nos esclarece o ponto de partida, a considerar sempre esse objeto técnico na interação com outros, de outra natureza, como veremos mais adiante.

Portanto, aproxima-se de uma compreensão a respeito da habilidade técnica feita por Tim Ingold, no texto intitulado “Andando na prancha: meditações sobre um processo de habilidade”, que, entre outras contribuições, desenvolve três temas: primeiro, a qualidade processional do uso de ferramentas; segundo, a sinergia entre profissional, ferramenta e material; e terceiro, a vinculação da percepção e da ação (INGOLD, 2015). Em seu texto, o autor compõe suas colocações com exemplos descritivos da utilização de uma ferramenta, o serrote, da qual faz descrição meticulosa, e que aqui queremos aproveitar do seu desenvolvimento para tratar da utilização da bicicleta. O antropólogo associa o serrar com a prática de caminhar, e estenderemos sua abordagem para a prática de pedalar.

Assim como no caminhar, no serrar o movimento sempre ultrapassa os seus destinos. O autor define que no serrar e no caminhar podemos observar a existências de vários passos, um “passeio”, e que, na utilização do instrumento, processos como a “premeditação” e a “avaliação” não compõem puramente um exercício intelectual. Considerando a utilização de instrumentos, existe uma qualidade processional estendida, que ocorre sempre de um lugar a outro (INGOLD, 2015).

Como caminhar, serrar uma tábua tem caráter de uma viagem que procede de um lugar a outro, através de um movimento que – embora rítmico e repetitivo – nunca é estritamente monótono. A viagem tem fases reconhecíveis – preparar, começar, continuar e encerrar – e estas conferem uma certa forma temporal ao movimento geral (INGOLD, 2015, [s.p.]).

E considerando o movimento como contínuo, como o faz, o autor propõe que essas etapas não estão nitidamente demarcadas e seguem em ininterrupta transição. Porém, é possível, como apresentado em seu texto, que se reconheça as mudanças. “No momento de início, onde termina o ensaio e começa o desempenho, começam as tensões de resistência da ferramenta. Resistência que é rapidamente substituída por um fluir em um suave ritmo legato” (INGOLD, 2015, [s.p.]).

O filósofo francês Henri Bergson também nos apresenta essa perspectiva quando trabalha com as durações e suas percepções. Para ele, um estado “de duração prolonga-se no próximo estado, como se fossem notas de uma mesma melodia, que se fundem umas às outras, formando um todo múltiplo e contínuo” (ROSSETTI, 2004, p. 119).

Sobre o tema da sinergia entre profissional, ferramenta e material, Tim Ingold vai continuar a questionar o conceito de “uso” e defender uma série de quesitos para que a utilização de uma ferramenta seja efetivada. Segundo Ingold, não são ações separadas, assim como a ordem processional.

[...] preciso das minhas mãos e dos meus joelhos, respectivamente, para segurar o serrote e para manter a prancha no lugar, preciso de cada músculo do meu corpo para fornecer a força que impulsiona o serrote e para manter o equilíbrio enquanto trabalho, preciso dos meus olhos e ouvidos para monitorar o progresso. Mesmo a própria prancha se torna parte do equipamento para o corte, nela o sulco que se vai desenvolvendo ajuda a orientar o trabalho. Cortar madeira, então, é um efeito não do serrote apenas, mas de todo o sistema de forças e relações criado pelo envolvimento íntimo do serrote, do cavalete, da peça e do meu próprio corpo (INGOLD, 2015, [s.p.]).

Essa relação trabalhada por Ingold (2015) o leva a três questionamentos. O primeiro deles trata de como objetos são considerados ferramentas. Para o autor, eles não poderiam ser considerados como tal simplesmente “em si e por si”, a partir de suas características.

Descrever uma coisa como uma ferramenta é colocá-la em relação com outras coisas dentro de um campo de atividade no qual pode exercer determinado efeito. Na verdade, tendemos a nomear nossos instrumentos pelas atividades nas quais estão caracteristicamente ou normativamente envolvidos, ou pelos efeitos que têm nelas. Portanto, chamar um objeto de serrote é posicioná-lo no contexto de uma estória [...]. Nomear a ferramenta é invocar a estória. [...] para um objeto contar como ferramenta, ele deve ser dotado de uma estória, que o profissional deve conhecer e compreender a fim de reconhecê-lo como tal e usá-lo apropriadamente. Consideradas como ferramentas, as coisas são suas estórias (INGOLD, 2015, [s.p.]).

Esse pensamento trata de questionar uma visão funcionalista dos objetos. Para Ingold, as funções não seriam atributos, mas sim narrativas – “elas são as histórias que contamos sobre elas” (INGOLD, 2015, [s.p.]). Isso quer se sustentar pelo fato de, por exemplo, segundo ele, não existir uma ferramenta perfeita e também de esta poder ser utilizada em função diferente da habitual, atribuindo possibilidades de diferentes significados das estórias.

[...] os significados das estórias não vêm prontos do passado, incorporados em uma tradição estática, fechada. Tampouco, no entanto, eles são construídos de novo, momento a momento, para concordarem com as condições sempre mutáveis do presente. Eles são, ao contrário, descobertos retrospectivamente, frequentemente muito tempo após as estórias terem sido contadas, quando ouvintes – confrontados com circunstâncias semelhantes àquelas contadas em uma história em particular – descobrem, em sua orientação em desdobramento, como proceder (INGOLD, 2015, [s.p.]).

O segundo questionamento diz respeito à instrumentalidade da ferramenta quando comparada à do corpo, em que o autor difere de Mauss (2003), considerando que a mão, por exemplo, “não seria tão usada quanto posta em uso, no sentido de que é guiada em seus movimentos pelos traços lembrados de desempenho passado, já inscrito em um padrão de atividade destra habitual, usual” (INGOLD, 2015, [s.p.]).

Assim, na relação entre a mão e o serrote reside uma assimetria fundamental. A mão pode pôr-se em uso, e nos movimentos que pratica pode contar a história de sua própria vida. Mas o serrote depende da mão para que a sua história seja contada. Ou, mais geralmente, enquanto ferramentas extrassomáticas têm biografias, o corpo é tanto biógrafo quanto autobiográfico (INGOLD, 2015, [s.p.]).

Por esse caminho, chegamos ao terceiro questionamento, relativo à conjunção dependente entre os movimentos gestuais e o funcionamento das ferramentas. As mãos, por exemplo, para além de um “arranjo complexo de ossos e tecidos musculares”, são habilidosas. Suas capacidades hábeis estariam sempre ligadas ao desenvolvimento de histórias de vida e de práticas passadas (INGOLD, 2015).

O que está à mão senão um compêndio de tais capacidades, peculiares a múltiplas tarefas nas quais é posto em uso, e os gestos que implica? Assim, enquanto as mãos fazem gestos, gestos também fazem mãos. E é claro que elas também fazem ferramentas (INGOLD, 2015, [s.p.]).

Por em uso, relacionado o fazer mútuo entre gestos e corpo, conduz a perceber que considerar a sinergia entre o profissional, a ferramenta e o material é analisar uma contextualização de gestos e estórias e não considerar as coisas como coisas-em-si-mesmas.

[...] a ferramenta tem sua história somente porque é definida em um contexto que inclui o cavalete, a madeira, e todos os outros apetrechos da oficina. E a mão tem seus gestos apenas porque cresceu e se desenvolveu dentro da sinergia orgânica entre profissional, ferramenta e material. A prática de serrar emana tanto do cavalete e da prancha quanto da serra, tanto da serra quanto do carpinteiro, tanto dos olhos e ouvidos do carpinteiro quanto de suas mãos, tanto de suas orelhas e mãos quanto de

sua mente. Só se serra quando todas essas coisas, e muitas outras, estão reunidas e trabalham em uníssono (INGOLD, 2015, [s.p.]).

Esse exercício de contextualização também está, na visão do autor, no acoplamento da percepção e da ação. Considerar a habilidade do profissional que usa a ferramenta seria considerar que existe um processo de sintonização, ou correção sensorial, do movimento do profissional, dependendo de um acoplamento multissensorial que desenvolve a destreza e o controle (INGOLD, 2015). Só aparentemente os gestos de um profissional são iguais:

A força, a amplitude, a velocidade e o torque do gesto manual variam, embora quase imperceptivelmente, de movimento para movimento. Assim também o fazem a postura do corpo e as configurações músculo-esqueléticas de tensão e compreensão que o mantêm em equilíbrio (INGOLD, 2015, [s.p.]).

O domínio para uma prática, segundo Ingold, é a percepção do movimento, gerando o ritmo. O ritmo não seria o movimento, mas um acoplamento dinâmico de movimentos, e em sintonia com outros ritmos (INGOLD, 2015).

A atividade técnica é conduzida não contra um fundo estático, mas com um mundo cujos constituintes múltiplos sujeitam-se aos seus próprios ciclos participantes. Pela percepção, os gestos rítmicos do profissional estão em sintonia com os vários ritmos do ambiente. Cada um desses acoplamentos é uma ressonância específica, e a sinergia entre profissional, ferramenta e matéria prima estabelece um campo inteiro de tais ressonâncias. Mas esse campo não é monótono pois cada ciclo é definido não dentro de parâmetros fixos, mas dentro de um quadro que está ele mesmo suspenso em movimento, em um ambiente onde nada é a mesma coisa de momento a momento (INGOLD, 2015, [s.p.]).

Portanto, podemos considerar que o corpo, com seus gestos rítmicos, é de suma importância para tais acoplamentos. Aquele que utiliza a ferramenta não seria o mesmo que opera uma máquina, por exemplo. Para o antropólogo (INGOLD, 2015), eles se diferenciam no percurso da produção. Esse autor menciona que o trabalho de quem utiliza uma ferramenta é o de constante risco, e seu resultado é sempre duvidoso, diferentemente do trabalho de certeza, que é predeterminado e inalterável.

Entre o início e o término os movimentos do profissional estão contínuos e sutilmente sensíveis às condições em constante mudança da tarefa, conforme ela prossegue. Entre o começo e a interrupção, ao contrário, ele não tem nada a fazer senão deixar o sistema seguir seu curso, de acordo com as definições determinadas antecipadamente. Portanto, enquanto para o profissional os intervalos entre o fim e o recomeço são pausas para descanso, para o operador de máquina aqueles entre parar e reiniciar são quando toda ação significativa acontece: quando os planos são

estabelecidos, os instrumentos redefinidos e os materiais montados (INGOLD, 2015, [s.p.]).

É nesse momento de sua abordagem que Ingold se aproxima da análise rítmica de Henri Lefebvre. Para Lefebvre, não há nenhum ritmo nas oscilações mecânicas de um sistema determinante – metronômico. Para ele, não existiria, então, uma forma de movimentos corporais que pudesse dispensar a concentração ou que fluísse involuntariamente, decorrendo de prática constante ou de numerosos treinos. O movimento, segundo Lefebvre, é ritmicamente³ responsivo às condições ambientais em constantes mudanças. Nesse sentido, a consciência, em vez de considerada distante, só poderia ser “imaneente à atividade prática, perceptual, alcançando arredores ao longo de múltiplas vias de participação sensorial” (INGOLD, 2015, [s.p.]).

Portanto, o que propõe Tim Ingold é que as ações relacionadas à utilização de instrumentos têm caráter processional, com movimentos corporais de relação sinérgica. Esses desenvolvem cotidianamente habilidades rítmicas e gestuais que lidam com as mudanças de um espaço que não é apenas um cenário.

Como propõe Erving Goffman (COUTO, 2014), também sobre o caminhar, a atividade de se movimentar por uma via urbana é intrinsecamente social.

Sua sociabilidade não paira por sobre a própria prática, em algum etéreo domínio das ideias e discursos, sendo antes imaneente à maneira como os movimentos de uma pessoa – os seus passos, andar, direção e ritmo – são continuamente sensoriais aos movimentos dos outros no ambiente imediato (INGOLD, 2015, [s.p.]).

Então foi encontrado um ponto-chave da discussão empenhada nesta dissertação. Apesar de ser igualmente importante a evolução histórica material e tecnológica do “instrumento”/veículo bicicleta (mesmo que isso possa estar entre conhecimentos e discursos no cotidiano daqueles que pedalam e, obviamente, das cidades contemporâneas), queremos nos aproximar e propor uma leitura que encontre as histórias a partir dos sujeitos.

³ Ritmicidade implica em diferenças de repetição, em que o desempenho fluente é rítmico apenas porque imperfeições no sistema exigem contínua correção (INGOLD, 2015).

Nessa busca, tampouco focou-se nos detalhes das técnicas corporais, que, provavelmente, desencadeariam em diferenciar as “várias formas” de pedalar, relacionadas aos diferentes modelos de bicicletas existentes. Procurou-se até aqui esclarecer que a utilização da bicicleta como instrumento/meio de se locomover no espaço guarda complexidades que envolvem múltiplas dimensões a serem consideradas.

Essas dimensões estão sendo previstas numa leitura social, em que o sujeito guarda uma singularidade, que está numa relação temporal rítmica, interna e externa, com outros sujeitos e objetos – ou seja, socialmente no espaço. Mas, diante desse desafio,

...se pensarmos que o espaço precisa ser entendido nos termos relevantes para os indivíduos que o cercam, não apenas nos termos físicos, filosóficos e matemáticos como planos, pontos e vetores, mas nos termos que mais adequadamente descrevem as experiências no mundo, na forma de superfícies, lugares e caminhos, precisamos de um novo grupo de termos para descrever a geometria de um espaço que não é isotrópico, abstrato e universal, mas um espaço no qual humanos e outros animais se movem, percebem e atuam. Enquanto o meio físico e sua estrutura invariante é real, os valores e significados do meio experimentado só podem ser compreendidos por referência aos indivíduos que percebem e reconhecem aqueles significados e valores (PELLINI, 2008, p. 4).

1.2 Onde estamos quando estamos viajando?

“Onde estamos quando estamos viajando?”, indagou Virilio (1996). E, na tentativa de complementar essa indagação, continua-se: como viajamos poderia dizer onde estamos? Onde estamos quando estamos pedalando? Ainda não se tem respostas, mas é possível começar considerando que este é um assunto de plurais dimensões sociais e de muitas possibilidades analíticas.

Encara-se que o ciclista é um elemento em deslocamento, não localizado (não fixo), no entanto, localizável (GPS, sensores, câmeras); já no campo teórico do urbanismo e da arquitetura, há dificuldade de pensar, seja o fluxo, seja o movimento. Pois, tradicionalmente, são centrados na produção de objetos no espaço ou no sistema de fixos, para fazer um elo com o conceito de Milton Santos, referido anteriormente.

Bourdin (2001) diz que o urbanismo tem dificuldade de pensar os aspectos dinâmicos e processuais dos fluxos, assim como em relação ao movimento e à mobilidade. Tal dificuldade se acirra no que diz respeito à arquitetura. Recorremos à Peter Eisenman para exemplificar.

A arquitetura é simplesmente a disciplina que encontra maior dificuldade em se deslocar, [pois] a essência de sua atividade é se “locar”. [...] Por essa razão, sua presença objetiva dentro dos termos da realidade, ela sempre foi obrigada a simbolizar esses preceitos e seu funcionamento, como provedora de abrigo e retiro (EISENMAN, 1993, p. 49).

Esses questionamentos estão inseridos em dimensões espaciais e temporais, o que levou a pensar tais aspectos a partir das relações construtivas do meio urbano e das características subjetivas dos sujeitos que pedalam. Obviamente, os meios técnicos e sistemáticos de mobilidade, desenvolvidos historicamente a partir das relações de produção e do trabalho, e que influenciam, incontestavelmente, na construção das cidades, também são considerados, principalmente na luta política desses sujeitos.

Portanto, a partir dessas considerações investigativas, procurou-se estabelecer uma aproximação do sujeito que pedala, pela leitura do binômio conceitual espaço-movimento, apresentado por Jacques, no epílogo de seu livro *Estética da Ginga* (JACQUES, 2003a). De forma geral, esse conceito, propriamente, é pouco explorado pela autora, no entanto os questionamentos que o envolvem ocupam a maior parte de seus trabalhos.

Partindo de uma leitura da “tese bergsonista ligada à existência de espaços em movimento, em transformações contínuas, em eternos deslocamentos...”⁴, Paola Jacques (2003a) destaca a característica móvel dos espaços, sua propriedade móbil⁵, bem como apresenta suas interdependências, estendendo essa perspectiva da condição movente totalizante da realidade no espaço da cidade.

⁴ A leitura a partir de Paola: Bergson nos mostra as diferenças entre o espaço, infinitamente divisível, e o movimento, indivisível, visto que se transforma quando dividido. Para Deleuze, a primeira e mais célebre tese de Bergson se resume na ideia de que “o movimento não se confunde com o espaço percorrido. O espaço percorrido é passado, o movimento presente é o ato de percorrer” (JACQUES, 2003a, p. 149).

⁵ Móbil (lat. *Mobilis*, que pode ser movido): Hist. (Filos.) – em Aristóteles, tudo o que muda sob o efeito do motor, causa da mudança. Fís. – que está em movimento, que pode deslocar-se ou ser deslocado. Psi. – estritamente elementos afectivos e activos que impelem à acção (desejos, paixões, sentimentos, etc.) mais ou menos inconscientes, distinto de motivo; v. motivação (LEFRANC; MORFAUX, 2009 p. 402-403).

O espaço-movimento não seria mais ligado somente ao próprio espaço físico, mas, sobretudo, ao movimento do percurso, à experiência de percorrê-lo, o que é da ordem do vivido e, simultaneamente, ao movimento do próprio espaço em transformação, o que é da ordem do vivo (JACQUES, 2003a, p. 149).

Por isso, a complexidade de produção do espaço exige uma busca que apreenda também a condição experiencial dos caminhos, das jornadas, dos meandros. O espaço da favela tem suas próprias características, suas inclinações, suas quebradas, ritmos, fios condutores específicos em sua formação dinâmica labiríntica (JACQUES, 2003a), não impedindo a visitação do não favelado. Porém, apresenta as lógicas de percursos, percebidas tão somente como um processo inerente à ação, à participação de “seus atores (sujeitos da ação) que são tanto aqueles que percorrem esses espaços quanto aqueles que os constroem, e os transformam continuamente” (p. 149). Portanto, o espaço-movimento do sujeito é sua condição participativa da cidade – como “coautor” –, o que nos levará a associar o conceito a uma relação móvel, como veremos adiante.

O espaço-movimento tem tramas diretas com a participação do “sujeito da ação”, que o percorre e o transforma continuamente (JACQUES, 2003a, p. 150), desvelando processos que, “como tais, não ocorrem no vácuo, mas engendram-se pela ação da temporalidade que é ininterrupta e promove modificações irreversíveis nos estados das coisas” (BRITTO, 2008, p. 12).

É a temporalidade que articula o corpo e espaço, instaurando movimento. E parece ser esta a chave do raciocínio para compreender e analisar seus modos relacionais e a configuração de suas resultantes cooperativas: ambiências e corporalidades. [...] O design das coisas seria, então, simultaneamente causa e efeito da configuração (também transitório) do seu ambiente de existência, que assim livra-se do sentido meramente topográfico para adquirir importância co-determinante das condições de historicidade – de corporalidade (BRITTO, 2008, p. 12).

Jacques (2003a) também vai declarar possibilidades interpretativas em diferentes escalas, portanto, também da cidade formal, onde podem ser observados os múltiplos sujeitos estranhos ao planejamento urbano. As abordagens se aproximam quando, no presente trabalho, também é possível identificar uma preocupação com a formação do “arquiteto-urbano” (JACQUES, 2003a), ou do “urbanista errante” (JACQUES, 2006), apesar de não ser nosso principal objetivo e, por isso, ser possivelmente considerada apenas um adendo às propostas de Jacques (2003a). E

acaba por se diferenciar, principalmente, por não tratarmos de um complexo arquitetônico específico (como a favela) – ou seja, que se diferencia do que a própria autora chama de “cidade formal” –, mas sim de uma leitura dos espaços viários que são possibilidades tanto de cidades formais como informais.

A autora procura um caminho de ida ao conceitual, indicando sua necessária antecedência da volta ao real e ao concreto, e na intenção de propor uma construção do espaço que difere da lógica racional e binária das práticas de arquitetos, planejadores e urbanistas (JACQUES, 2003a).

A nossa proposta de leitura e aplicação do binômio espaço-movimento consiste em que essa relação transcende territórios, acumula experiências tanto na cidade formal como na informal (utilizando a distinção feita pela autora), isto é, pode acontecer em qualquer tipo de aglomeração urbana, sem deixar de diferenciá-las (ou seja, é sim importante em qual espaço essa relação existe, pois ele é parte da relação). Isso se dá pela proposta do campo de aplicação e reforça nossas escolhas de metodologia enquanto recorte espacial.

Parte-se da leitura não exclusivista da utilização e do desenvolvimento do conceito de espaço-movimento. Oportunamente, alertamos que não desejamos fechá-lo a um entendimento rígido, guardando seu potencial teórico-metodológico aberto, abrangente e multidisciplinar, tentando, a partir disso, contribuir para uma perspectiva que valoriza as dinâmicas de mobilidades humanas contemporâneas.

O empenho, então, está em dar algumas características ao que chamamos de “espaço-movimento”, e que aqui, ocasionalmente, tem o ciclista como sujeito. Esse conceito, na abrangência que consideramos, é generalizado a qualquer experiência de deslocamento. Portanto, ganha em abrangência, pois mesmo as experiências mecanizadas, ou de consumo, alvo de muitas críticas por diversos autores (INGOLD, 2015; DEBORD, 2003; VIRILIO, 1996; DUARTE, 2006a), por distanciarem a condição humana da experiência da cidade, configurariam, aqui, espaços-movimento. Então, um estudo mais abrangente, que considerasse diversos sujeitos, mesmo que o recorte espacial fosse outro, ou de situação, procuraria considerar a existência de diferentes espaços-movimento.

O trabalho *Time*, de Clang (2009), permite, de maneira imagética, perceber o movimento contínuo dos espaços-movimento. A partir de suas obras, leva-se a perceber, assim como descreve o seu trabalho, a existência de um espaço compartilhado em sobreposições constantes de espaço-movimento.

Figura 1 – *Time* (1). Trabalho de montagem fotográfica realizado pelo artista John Clang, em 2009



Fonte: Clang (2009)

Clang (2009) realiza uma montagem de fotografias de determinados locais e quer expressar através delas as relações entre as pessoas, que, embora em diferentes momentos no tempo, estão muito mais próximas do que se imagina. O artista, a partir das imagens, quer expor sua percepção sobre o tempo, que, segundo ele, está em constante movimento no espaço – este aparentemente estático. “Trabalhando nesta série, eu explico como o tempo se move neste espaço urbano aparentemente estático. As pessoas se tornam a energia movente fluindo através deste espaço, marcando as mudanças, formando o tempo”.

Figura 2 – *Time (2)*. Trabalho de montagem fotográfica realizado pelo artista John Clang, em 2009



Fonte: Clang (2009)

Figura 3 – *Time (3)*. Trabalho de montagem fotográfica realizado pelo artista John Clang, em 2009



Fonte: Clang (2009)

Pensar o espaço-movimento também é pensar os espaços interativos das cidades, as sociabilidades. Vai para além de uma perspectiva de alinhamento entre sujeito, técnica e espaço, quer propor uma estratégia de entendimento e leitura de uma relação com a cidade.

É necessário considerar que o espaço-movimento não está fechado em si, mas completamente incorporado pelos elementos espaciais na cidade formal. Carrega consigo as experiências físicas, sociais, históricas, etc. Então, não somente as direções e trajetos o constituem, mas toda relação dele com o meio social, com o espaço e seus territórios.

O espaço-movimento se trata de um relacionamento íntimo com a cidade. Uma “ordem processional”, apresentada anteriormente por Ingold (2015), pode ser associada à proposta de espaço-movimento, com um estado de preparação que já está contido no deslocamento, bem como uma capacidade de perceber e acoplar os ritmos, trabalhando as múltiplas capacidades sensuais e preparando a ação.

Temperaturas, luzes, fumaças, claridades, escuridões, chuvas, condições dos solos, entre outras incontáveis condições físicas do espaço, podem contribuir para associar mobilidade e imobilidades. Também poderiam estar associadas condições materiais, como tipos de calçados, os veículos, as cargas, as estradas, as vias. Como contribui Lynch (1982), as formas, nesse momento, são possíveis de ser consideradas e classificadas, e utilizaremos duas de suas definições: vias e limites.

[as vias] são canais ao longo dos quais o observador se move, usual, ocasional ou potencialmente. Podem ser ruas, passeios, linhas de trânsito, canais, caminhos, linhas-de-ferro. [...] As pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam e os outros elementos organizam-se e relacionam-se ao longo dessas vias. [os limites] são lineares não usados nem considerados pelos habitantes como vias. São as fronteiras entre duas partes, interrupções lineares na continuidade, costas marítimas ou fluviais, cortes no caminho-de-ferro, paredes, locais de desenvolvimento. Funcionam, no fundo, mais como referências secundárias do que como alavancas coordenantes; tais limites podem ser barreiras mais ou menos penetráveis, que mantêm uma região isolada das outras, podem ser costuras, linhas das quais regiões se relacionam e encontram. Estes elementos limites, embora não tão importantes como as vias, são, para muitos, uma relevante característica organizadora, particularmente como se trata de manter unida áreas diversas, como acontece no delinear de uma cidade por uma parede ou por água (LYNCH, 1982, p. 58).

Aqui é preciso dizer que os limites físicos são importantes na possibilidade e na existência do que atribuímos como espaço-movimento, mas que outros elementos que Lynch aborda, como os bairros, os cruzamentos, pontos marcantes, também podem ser considerados limites. O espaço-movimento pode esboçar as relações de “encarar” ou “evitar” determinadas vias ou territórios, quando indesejados, de modo

que as possibilidades geográficas e as condições técnicas são, também, fortes influências na composição desse espaço-movimento.

Paola Jacques ainda chama atenção para uma forma de preservação do movimento da favela, no sentido de que os planejamentos realizados pelos arquitetos-urbanos devem ser sensíveis a este, respeitando seus sujeitos, suas identidades e, principalmente, sua condição de contínua transformação. E é daí que associamos ao espaço-movimento do ciclista, como uma forma de visualizar melhor este sujeito quanto à sua condição – precária – de vivenciar o espaço da cidade formal.

Preservar o espaço-movimento do ciclista é preservar o seu lugar. O espaço-movimento dele converge para o sentido atribuído por Ingold (2015, [s.p.]), quando aborda: “as vidas não são vividas dentro dos lugares, mas através, em torno, para e de lugares, de e para locais em outros lugares”. Pois o peregrino, figura utilizada pelo autor para designar o habitante da terra, é aquele que vive situante, e não situado, deixa trilhas vitais – linhas de peregrinação – que se entrelaçam e vinculam-se a de outros (INGOLD, 2015).

Assim como Jacques (2003a) descreve a necessidade de um urbanista sensível à condição móvel/movente das favelas, poder-se-ia acrescentar que essa perspectiva também alcançaria as análises afirmativas de políticas de mobilidade urbana, adensando as discussões de direito à cidade e de sustentabilidade nas cidades contemporâneas.

As experiências de espaço e tempo em nosso cotidiano nos colocam diante de novos desafios à compreensão do significado de expressões como realidade, simulação, vivência, experimentação. As cidades contemporâneas são registro de novas significações e exigem novas conceituações a respeito do espaço geográfico das sociedades. Pensar o espaço na atualidade é pensar as projeções figurativas que outorgam sentido à sua imanência e à relação representante/representado que o problematiza (CAÚLA, 2006, p. 174).

Acreditamos que esse acréscimo de encontros conceituais pode colaborar para a produção de espaços mais participativos e humanos, pois aproxima as subjetividades do sujeito que se move cotidianamente, valorizando não somente pontos de partidas ou chegadas, mas ressaltando o percurso como parte da existência, mais do que estritamente a via como infraestrutura urbana. Os espaços-

movimento coexistentes nas aglomerações urbanas compõem representações das ruas e avenidas, compõem as lutas espaciais entre os domínios do público e do privado, e precisam ser encarados a partir dos planos participativos.

Richa nos diz que, na civilização industrial desenvolvida pelo capitalismo, o homem libertou-se de sua dependência dos elementos naturais, mas passou a depender de suas próprias criações, das matérias que fabricou e das forças que pôs em movimento. Não são apenas os instrumentos de trabalho que exercem um domínio sobre o homem. Se toda matéria trabalha por ele torna-se igualmente coisa social e, segundo Sartre, um objeto portador de funções humanas, este produto cristalizado de seu trabalho impõe-lhe uma práxis que governa os seus movimentos e mesmo determina o modo como ele agirá no cotidiano (SANTOS, 1994, p. 20).

Toda essa movimentação transforma também o simbólico, não só pelos entraves dinâmicos da mobilidade urbana contemporânea (como modelo, expectativa, mercadológica), mas tocante ao ativismo, ao visual, ao conflituoso, ao noticiado, transformando continuamente o espaço-movimento do ciclista.

Pode-se encarar que o espaço-movimento permite direções interpretativas dos espaços e dos sujeitos, bem como qualquer análise que envolva mobilidades nas cidades contemporâneas possa, de certa forma, considerar os múltiplos espaços-movimento.

Assim, tudo que constitui cidade em sua materialidade, sua humanidade, mas também seus imaginários, é produtor de uma estética intrínseca. O próprio cidadão, através de suas diversas práticas, constrói a cidade, é a cidade, engendra formas urbanas. Para captar essas formas difusas, por vezes ínfimas, é preciso então ficar especialmente atento ao que se trama no cotidiano de nossas ruas (DEVEL, 2006, p. 154).

Quando Devel (2006) vai falar sobre a experiência estética visual:

[...] longe de serem anedóticas, as situações sensoriais, através do cotidiano no qual as experimentamos, implicam em modalidades de vida coletiva, bem como em particularidades das relações sociais e na identificação de si mesmo (DEVEL, 2006, p. 155).

Entender o processo constitutivo dos espaços-movimento do ciclista seria conectar suas experiências corporais às suas sensibilidades interativas e cotidianas com outros espaços-movimento, ou seja, como isso é produzido socialmente. As relações de espaço-movimento nas aglomerações urbanas não poderiam ser, senão, como estranhamento de sujeito diferentes, singulares; caso contrário, seria como a ágora da Grécia Antiga, ou qualquer cidadão da cidade política (LEFEBVRE, 2006),

protegida pelas muralhas e controlada por portais. Assim, esse processo é importante para alavancar um cuidado investigativo que visa apreender as mobilidades urbanas.

1.3 Ritmo/Ritmanálise

Uma parcela dos estudos sociais contemporâneos vem sendo dedicada às mobilidades, como já vimos anteriormente. Alguns autores, no entanto, vêm considerando e desenvolvendo uma análise da complexidade das cidades a partir dos ritmos entrevistados nessas conjunturas. Smith e Hetherington (2013) acreditam que esses estudos têm compromisso com a elucidação da complexidade da metrópole contemporânea através de uma (re)consideração da natureza rítmica e, cada vez mais, da polirritmia da vida urbana cotidiana. Portanto, a Ritmanálise, proposta pelo francês Henri Lefebvre, pode nos ajudar com alguns elementos para desenvolver esse processo investigativo, sem a pretensão, na ocasião, de sua aplicação integral.

Foi Lúcio Alberto Pinheiro dos Santos (1889-1950), um filósofo luso-brasileiro, que idealizou a ritmanálise, que mais tarde foi acolhida por Gaston Bachelard. Na obra *La dialectique de la durée* (1936), Bachelard resume a proposta a partir de textos enviados pelo filósofo, que teve dificuldades de publicação. A obra de Pinheiro dos Santos, considerado um intérprete do pensamento experimental criacionista, foi tida como uma singular ideia-crença de que o Ser é, na mais íntima substância, figura e número, harmonia e ritmo. Segundo Gaston Bachelard, coube a

Pinheiro dos Santos o mérito de ter mostrado o caráter verdadeiramente primordial da vibração na própria base da vida. À ideia monotonal de um tempo uniforme, contínuo e abstrato, dado de uma vez para sempre como tal, contrapõe, ou melhor, sobrepõe a ritmanálise a ideia da pluralidade dos tempos concretos e da vibração multiforme, escancarando horizontes à inventiva da renovação cintilante, manifestando-se precisamente nas possibilidades imensas das formas rítmicas (CUNHA, 2012, [s.p.]).

Somente depois de um tempo esse método passa a ser desenvolvido por Henri Lefebvre, gerando o livro *Éléments de Rythmanalyse*, publicado postumamente, no final do século passado (MEYER, 2008, p. 147).

Portanto, apreciada como um método, a ritmanálise considera, entre outras coisas, o corpo vivo e suas relações, internas-externas, a partir de efeitos e expressões indiretas. As possíveis leis de uma ritmologia geral estariam aplicadas a um corpo polirrítmico. Ritmos que diferem pelas amplitudes, as energias manifestadas [desenvolvidas] e veiculadas, as frequências, transportando e reproduzindo essas diferenças, na intensidade, na força da espera, da tensão da ação; todas se cruzando no corpo como as ondas do “éter” (LEFEBVRE, 2006).

Um corpo, para Henri Lefebvre, só pode ser considerado polirrítmico, em que cada órgão tem seu próprio ritmo. O equilíbrio desse corpo só pode ser a variação interativa de ritmos, sendo o corpo um feixe ou um buquê de ritmos. O filósofo ainda considera que “existe uma complexidade imensurável de ritmos que se sobrepõem uns aos outros, impossibilitando isolar um único ritmo da teia de todos os outros” (MEYER, 2008, p. 152).

Isso demonstra um percurso feito por Lefebvre que caracteriza a ida do abstrato para o concreto. E, sendo assim, uma “consciência plena do abstrato” partiria, para ele, da consideração das influências dos tempos cíclicos e lineares (ELDEN, 2004).

O cíclico é percebido de forma bastante favorável: origina-se no cosmos, no mundano, na natureza. Podemos imaginar as ondas do mar – uma imagem agradável, cheia de significado – ou ondas sonoras, circadianas ou ciclos mensais. O linear, no entanto, é descrito apenas como monótono, cansativo e até intolerável (LEFEBVRE, 2004, [s.p.]).

Em sua análise da diferença entre o tempo linear e o tempo cíclico e o contraste entre o tempo do relógio e o tempo vivido, há uma diferença entre sua compreensão e a do marxismo. Sua compreensão da história não é a progressão linear, teleológica de Hegel ou Marx, mas mais próxima de um sentido nietzschiano de mudança e ciclos. É também notável que a compreensão de Lefebvre do tempo como não-calculável, como resistente à generalização abstrata e necessitada de ser entendida como “vivida”, é a mesma que sua mais conhecida crítica das formas predominantes de compreender o espaço (ELDEN, 2004, [s.p.]).

Acredita-se, tal qual Gaston Bachelard – que também se aproximou do estudo de uma possível análise rítmica da realidade –, que o ritmo pode ser entendido como a única maneira de disciplinar e manter as energias mais distintas. O ritmo seria a base da dinâmica da vida e da dinâmica da mente (MEYER, 2008, p. 152). Lefebvre (2006), nesse sentido, lança a pergunta: que vivemos? E responde:

Ritmos, experimentados subjetivamente. Nisto, aqui, o “vivido” e o “concebido” se aproximam. As leis da natureza, aquelas de nosso corpo se reúnem e talvez aquelas da realidade dita social. [...] O ritmo é uma interação. Um ritmo envolve lugares, ele não é um lugar, não é uma coisa, nem um agregado de coisas, nem um simples fluxo. Ele tem sua lei em si, sua regularidade; esta lei lhe vem do espaço, o seu, e de uma relação entre o espaço e o tempo. Todo ritmo detém e ocupa uma realidade espaço-temporal, conhecida por nossa ciência, e dominada no que concerne à realidade física (ondulações), desconhecida no que concerne aos seres vivos, aos organismos, aos corpos, à prática social. Todavia, a prática social se compõe de ritmos, cotidianos, mensais, anuais etc. Que esses ritmos se complexifiquem em relação aos ritmos naturais, é altamente provável. Uma grande perturbação vem do domínio prático-social das repetições lineares sobre as cíclicas, portanto de um aspecto dos ritmos sobre o outro (LEFEBVRE, 2006, [s.p.]).

Segundo Soreanu (2014), Henry Lefebvre possui uma versão própria de “ritmanálise” e desejou não menos que capturar as batidas do capitalismo. “Procurou avidamente uma linguagem para descrever as formas pelas quais a vida cotidiana é empobrecida e nivelada pelas batidas de uma ordem que contém em seu núcleo um impulso reprodutivo” (SOREANU, 2014, p. 180). Para Elden, Lefebvre busca expor a “inter-relação de entendimentos de espaço e tempo na vida cotidiana, quer mostrar que essas questões precisam ser pensadas em conjunto ao invés de separadamente” (ELDEN, 2004, [s.p.]).

A vida cotidiana é modelada no tempo abstrato, quantitativo, no tempo dos relógios. Este tempo foi introduzido pouco a pouco no Ocidente após a invenção dos relógios, no curso de sua entrada na prática social. Este tempo homogêneo e dessacralizado emergiu vitorioso desde que forneceu a medida do tempo do trabalho. A partir desse momento histórico, tornou-se o tempo da cotidianidade, subordinando à organização do trabalho no espaço outros aspectos do cotidiano: as horas de sono e vigília, as horas de refeição e as horas de vida privada, as relações dos adultos com suas crianças, entretenimento e hobbies, relações com o local de residência. No entanto, a vida cotidiana permanece atravessada por grandes ritmos cósmicos e vitais: dia e noite, os meses e as estações, e ainda mais precisamente os ritmos biológicos. No cotidiano, isso resulta na interação perpétua desses ritmos com processos repetitivos ligados ao tempo homogêneo (LEFEBVRE, 2004, [s.p.]).

No entanto, a vida cotidiana, para Lefebvre, só pode ser investigada a partir da diversidade dos ritmos individuais. Para ilustrar, juntamente com sua esposa, num dos textos que passa a propor a prática de uma ritmanálise, Henri Lefebvre sugere a observação do mar.

Ondas e formas de onda são caracterizadas por frequência, amplitude e energia deslocada. Observando ondas, você pode facilmente observar o que os físicos chamam de superposição de pequenos movimentos. Poderosas ondas batem uma na outra, criando jatos de spray. Eles se perturbam um ao outro ruidosamente. Pequenas ondulações se percorrem,

absorvendo, desaparecendo, em vez de colidir, uma na outra (LEFEBVRE apud MEYER, 2008, p. 152).

Meyer (2008, p. 152) também contribui para elucidar a “exposição do homem a uma estrutura complexa de onda”. Ele apresenta um excerto do texto “Reading a wave” (traduzido por “A leitura de uma onda”), de Italo Calvino, que, segundo ele, também exhibe a complexidade rítmica. O personagem de Calvino, na ocasião, se encontra observador do mar e se dedica na difícil tentativa de concentrar seu olhar a uma única onda (MEYER, 2008).

Não se pode observar uma onda sem levar em conta as características complexas que concorrem para moldá-la e as outras, igualmente complexas, que a própria onda origina. Estes aspectos variam constantemente, de modo que cada onda é diferente de outra onda, mesmo que não seja adjacente ou sucessiva. Em outras palavras, existem algumas formas e sequências que são repetidas, embora repetidas irregularmente no espaço e no tempo (CALVINO apud MEYER, 2008, p. 152).

Portanto, como se trata de uma proposta analítica, Lefebvre (MEYER, 2008) quer dar características de uma prática do ritmanalista, o que nos permite entender melhor sua contribuição, bem como perceber que a “cidade” sempre esteve entre suas maiores preocupações.

O ritmanalista é mais receptivo ao tempo do que ao espaço. Ele distingue o tempo cósmico do tempo cotidiano, tempo para tal ou qual atividade; e presta atenção às interferências entre o tempo cíclico e linear. O ritmanalista que perambula percebe mais o ambiente de uma cidade do que a imagem lisonjeando o olho; mais o ambiente do que o espetáculo. Ele é todo ouvido, mas não ouve apenas palavras e sons. Sendo um sinestesta, ele pode ouvir uma casa, uma rua, uma cidade como se ouve uma sinfonia ou uma ópera. Ele tenta ouvir a música que a cidade toca e entender sua composição. Ele atende ao ritmo, às repetições da melodia e aos ritmos. Ele ouve as interrupções funcionais e as arritmias. Sua tentativa é de manter o científico e o poético o menos separado possível (MEYER, 2008, p. 156).

É nesse sentido que podemos aproximar, ainda mais, a contribuição da ritmanálise ao valor do entendimento do binômio espaço-movimento. Lefebvre quer captar/apreender os ritmos da cidade, e, para isso, começa a observar a rua. Nessa intenção, escreve o texto “Seen from the window”, em que trata de descrever ritmos muito próximos ao do ciclista, a partir da observação das janelas de seu apartamento.

Lefebvre convida o leitor a segui-lo olhando pelas janelas, isto é, a prestar atenção aos ritmos heterogêneos das ruas. Lá embaixo, na rua, as pessoas passam passando, em uma inundação de ruídos e sons, expostos ao

mesmo tempo aos seus próprios ritmos corporais. Da janela os sons individuais podem ser distinguidos um do outro: as multidões seguem seus próprios caminhos, os ritmos respondem uns aos outros. Os carros param nos semáforos, os pedestres atravessam a estrada. "Não se fala enquanto se cruza uma junção perigosa sob a ameaça de gatos selvagens e elefantes prontos para carregar para a frente, táxis, ônibus, caminhões e vários carros. Daí o relativo silêncio nessa multidão. Uma espécie de murmúrio suave, às vezes um grito, uma chamada". [...] as pessoas produzem ritmos variados pelo seu ir e vir; cíclico, alternado e arritmico. Grupos de pessoas que aparecem diariamente e regularmente ao mesmo tempo produzem ritmos cíclicos lentos: as crianças vão para a escola, os moradores se cumprimentam na rua, os compradores e os turistas chegam regularmente a partir de um momento definido. Os ritmos alternados misturam-se com ritmos cíclicos: automóveis, regulares, funcionários (trabalhadores de colarinho branco), clientes de bistrôs vêm em intervalos curtos. A(s) interação(ões) destes ritmos variados, o repetitivo e o alternante, compõem, como se diz, a animação da rua ou do bairro (MEYER, 2008, p. 153-154).

Então, é a partir dessa animação perceptível que tentamos reforçar a possibilidade de espaços-movimento como objeto de análise entre sujeitos e cidade. O entendimento dessas interações e aproximação de suas minúcias pode contribuir, a partir daí, para trabalhar as complexidades e desafios das cidades contemporâneas. As velocidades, as acelerações, as imobilidades e diversos fatores correlatos às interações rítmicas dos espaços-movimento podem orientar as pesquisas nesse caminho.

Para Smith e Hetherington (2013), as cidades sempre foram definidas por suas complexidades, no entanto muitas análises contemporâneas, de maneira enganosa, segundo eles, tomam essa complexidade por uma "organização fractal". A tentativa de apreender um local "imediató" e "íntimo" – uma parte de um todo – encontra sempre a diversidade e a fluidez dos encontros e passagens de movimentos aparentemente padronizados. Ainda para esses autores, também é equivocado analisar a cidade mais complexa do que antes, valendo-se de uma leitura rítmica. A contemporaneidade se distingue pela maneira com que os ritmos surgiram e provocaram mudanças na cidade moderna: não por sua aceleração, mas por sua dissipação. "Os ritmos emergem agora de uma síncope de fontes múltiplas, conflitantes e concorrentes, tensões e relações de mobilidades, espaço e interações" (SMITH; HETHERINGTON, 2013, p. 5).

Seria possível propor que o espaço-movimento constitui uma forma de tratar o modo de habitar uma cidade. Uma concepção do lugar como algo fixo e imutável vem

sendo cada vez mais questionada. Essa mudança de significado, ou uma percepção que lida com lugares como móveis, como provisórios e inacabados (PORTO, 2016), torna ainda mais explícita uma proposta de encontrar habitabilidade em espaços não (ou pouco) considerados como lugares. É considerar as instabilidades, inseguranças e precariedades dos lugares habitados e, em contrapartida, a capacidade humana de enfrentá-las, como propõem Milton Santos (PORTO, 2016). A capacidade de enfrentar diferentes ritmos, sintonizá-los e transformá-los, vivendo, ao mesmo tempo, com a tensão dominadora deles.

[...] uma vez que se discernem as relações de força nas relações sociais e nas relações de aliança, percebe-se sua ligação com o ritmo. Aliança supõe harmonia entre ritmos diferentes. O conflito supõe arritmia: uma divergência no tempo, no espaço, no uso das energias. A relação entre as forças, que exige a dominação de uma força e se baseia nas relações de aliança como meios (e não fins), é acompanhada por uma desmontagem de tempos e espaços: dos ritmos (ELDEN, 2004, [s.p.]).

E nessa perspectiva de ritmos é que se propõe aproximar-se daquele que pedala, como um sujeito que experimenta e habita a cidade de maneira específica e compõe a dinâmica urbana. Considerar que existe espaço-movimento na prática de pedalar é realçar a simultaneidade de ritmos internos e externos, uma prática de mobilidade e habilidade técnica, conduzida socialmente e prevista pelo sujeito.

A organização rítmica do tempo cotidiano é, em certo sentido, o que é mais pessoal, o que é mais interno. E é também o que é mais externo (o que corresponde a um famoso ditado de Hegel). Não pertence nem a uma ideologia, nem a uma realidade. Os ritmos adquiridos são simultaneamente internos e sociais. Em um dia no mundo moderno, todos fazem mais ou menos a mesma coisa, mais ou menos nos mesmos tempos, mas cada pessoa está realmente sozinha em fazê-lo (LEFEBVRE, 2004, [s.p.]).

Outros aportes teóricos podem complementar o que propomos aqui. Mas, no momento, vamos sugerir como um possível início. Pensar a possibilidade de uma cidade móvel/movente, como já vimos, é tratar seus elementos como interações, a partir de seus movimentos e seus ritmos. Habitar o deslocamento, valorizar o movimento como importante possibilidade de relação com o espaço público, com o espaço de aprendizagem, de sociabilidade, com a convivência de desafios fronteiriços, arrítmicos, que provocam desvios, desvelocidades ou imobilidades. Em suma, recepcionar o espaço-movimento é exercitar uma abstração teórico-metodológica das relações dos sujeitos com o espaço cotidiano do movimento.

Como propôs Cacciari (2010), nossos corpos são tratados como um conjunto de informações, e, diferentemente como acontece em outras formas de informações e de transporte, nossos corpos ainda precisam, junto a outros corpos, atravessar o espaço, contrariando o desejo contemporâneo de ubiquidade.

Ao movimento, ao deslocamento, à circulação, como associados ao desenvolvimento mecânico das altas velocidades e das suas estruturas nas cidades modernas, considerou-se a subtração das experiências urbanas – uma desumanização resultante da sobremodernidade –, como propôs Augé (1994). No entanto, queremos considerar que não seria possível negar, mesmo a partir de instrumentos mecânicos, que os sujeitos experienciem e produzam representação da cidade.

Ao levantar o debate da existência de um espaço-movimento, não se quer, como já se tentou alertar, sugerir uma nova forma de relacionar o sujeito ao espaço. Mas de propor uma contribuição para a atenção dada ao tema da mobilidade urbana, reforçando a ideia de que o tempo e o modo como nos deslocamos no espaço urbano contribuem para o desenvolvimento de questões da mobilidade.

O espaço-movimento, então aqui estimado, é o espaço do transeunte, do passante, na cidade formal; o lugar entre-lugares, de sentido socialmente compartilhado, da ordem do vivido. O espaço-movimento que se quer apresentar possui características rítmicas e pode ser observado na dimensão do sujeito – pelo seu corpo habilidoso e gestual em interação com instrumentos –, bem como na dimensão social – na interação com outros ritmos. É, talvez, uma possibilidade de perceber as linhas de sintonias admissíveis entre a condição humana e o espaço urbano, considerando suas mobilidades e imobilidades – seus ritmos.

2. O ESPAÇO-MOVIMENTO DO CICLISTA ANÔNIMO

Quando aqui se propõe uma leitura do espaço-movimento do ciclista, busca-se avultar as interações da prática de pedalar como uma forma multidimensional de sociabilidade, a partir da habilidade técnica de pedalar no ambiente urbano. Nesse sentido, seguimos contribuindo no objetivo de desenvolver a proposta interpretativa do conceito binominal espaço-movimento, na medida em que se buscam aproximações com práticas de sujeitos. Dando sequência neste percurso investigativo, pode-se seguir com essa aproximação, considerando a bicicleta como um instrumento/veículo de influência nessas interações, e, neste capítulo, desenvolver um caminho que nos leve ao ciclista anônimo.

Esse intento de aproximação do espaço-movimento firma-se na conjuntura de que o homem busca incessantemente compreender e modificar o espaço que habita. Para Perez (2005, p. 24), é no mundo e com o mundo que o homem vai preenchendo culturalmente os espaços geográficos e os tempos históricos: “As relações do homem com o espaço são relações temporais, transcendentais e criativas. Cotidianamente, o ser humano recria pelos acontecimentos o seu espaço de viver”. Santos, citado por Perez (2005), acrescenta que é cotidianamente que o homem vai renovando os estoques de impressões de conhecimento e de luta.

Portanto, esta investigação não pode dissociar uma relação íntima e duradoura entre sujeitos e objetos – ou seja, impossibilitando uma separação entre sociedade e natureza, em que o mundo humano só pode ser analisado complicado ao mundo físico (URRY, 2010) –, bem como pode ser estabelecida, ou vislumbrada, numa atividade de apreender as relações da dimensão sensível dos deslocamentos perante uma dimensão política da cidade – suas imbricações e correlações. Alcançar o espaço-movimento do ciclista, portanto, seria considerar essas múltiplas formas de apreensão do sujeito enquanto corpo que se desloca cotidianamente, vivenciando a cidade a partir de seu veículo, a bicicleta.

É nesse espaço socialmente compartilhado, nessa cidade *mobilis* (movente), que se encontra o espaço de sensibilidades, um espaço de sensibilidades dos movimentos num espaço comum. Jacques Rancière (2009) trata, de maneira bem próxima, da

partilha do sensível, na qual o sensível se dá nas relações dos espaços comuns e espaços exclusivos:

uma partilha do sensível fixa, ao mesmo tempo, um comum partilhado e partes exclusivas. Essa repartição das partes e dos lugares se funda numa partilha de espaço, tempos e tipos de atividades que determina propriamente a maneira como um comum se presta à participação e como uns e outros tomam parte nessa partilha (RANCIÈRE, 2009, p. 15).

Sendo assim, mesmo em se tratando de espaços de partilha do sensível, podemos observar e concordar com o autor que esta se dá a partir de uma base política, e que as práticas estéticas – agora acrescentando: com deslocamentos em modais e habilidades técnicas plurais⁶ – se dão nas possibilidades sensíveis e nas experiências no espaço.

É um recorte dos tempos e dos espaços, do visível e do invisível, da palavra e do ruído que define ao mesmo tempo o lugar e o que está em jogo na política como forma de experiência. A política ocupa-se do que se vê e do que se pode dizer sobre o que é visto, de quem tem competência para ver e qualidade para dizer, das propriedades do espaço e dos possíveis do tempo (RANCIÈRE, 2009, p. 63).

Assim, um mundo comum não é simplesmente uma “estadia comum”, resultante de “atos entrelaçados”, mas também, e sempre, “uma distribuição polêmica das maneiras de ser e das ‘ocupações’ num espaço de possíveis” (RANCIÈRE, 2009, p. 63). Para esse autor, que trata do tema a partir do desenvolvimento da arte no campo político, o trabalho, sua atividade, vai influenciar na partilha do sensível, colocando o trabalhador ao seu espaço-tempo, um privativo da participação do comum (RANCIÈRE, 2009).

A partir disso, esta dissertação encaminha a proposta de aproximação conceitual do binômio espaço-movimento com aquele que consideramos o “ciclista anônimo”. A investigação de um espaço-movimento está na relação do sujeito com o espaço, dada por suas características e possibilidades e desigualdades. Acredita-se, portanto, que uma aproximação confiada nessas relações pode trazer informações

⁶ Adota-se a concepção do termo “técnica”, proposto por Milton Santos. Para o geógrafo, as técnicas são como um traço de união – histórica e epistemologicamente – na percepção do indivíduo e da sociedade sobre o tempo e o espaço. “A percepção pela sociedade e pelo indivíduo do que é esse espaço depende da forma de sua historicização e esta resulta em grande parte dos progressos nos transportes e nas comunicações, na construção do tempo social. [...] o espaço-tempo é fortemente baseado na percepção da mudança nos meios de vencer a distância pelos objetos (transportes) e pelas ideais (comunicações)” (SANTOS, 1994, p. 42).

sobre os elementos destas. Buscar pelo entendimento das interações dos ciclistas anônimos pode levar ao maior conhecimento sobre o sujeito, e também igualmente sobre a cidade.

A prática de pedalar aparece como uma habilidade técnica que aqui não é considerada apenas como uma forma diferenciada de conexão/interação entre sujeito e espaço, mas que mobiliza seu “ciclorrítmo” diante de uma múltipla e complexa interação de ritmos. O delineamento da pesquisa que segue o espaço-movimento do ciclista anônimo é a cidade experimentada no cotidiano.

2.1 Espaços móveis

Para demonstrar essa interação, retornamos às vias urbanas, que são aqui consideradas, por excelência, como uma característica móvel da cidade, como um recurso urbano e um elemento de suporte para circulação urbana (DUARTE, 2006a, p. 31). É na rua que podemos encontrar, com frequência, a prática de pedalar, e, por ela, em uma dimensão planificada – no solo, no tráfego, como nos coloca Michel de Certeau (2002) –, buscar suas leis anonimamente regidas, bem como aproximar da dimensão de horizontalidade, proposta por Milton Santos, em que se encontra o cotidiano dos indivíduos, das instituições (SANTOS, 1994).

A rua, como propõe Fraya Frehse (FREHSE, 2016), pelo menos no Brasil, é carregada de uma estendida compreensão semântica.

Remete, de um lado, à existência física de ruas e logradouros de acesso legal irrestrito [uso comum do povo], em povoamentos humanos socialmente concebidos como “cidades”: respectivamente vias e suas variações (os chamados becos, ladeiras, avenidas) localizadas entre edificações, e alargamentos dessas mesmas vias (os chamados largos e praças). De outro lado, “rua” alude a modos socialmente precisos de conceber a vida social (FREHSE, 2016 p. 100).

Suas variadas formas e usos atravessam o tempo das cidades. É recorrente a atribuição das aberturas dos bulevares parisienses, na Paris do Barão Haussmann (ASCHER, 2010; DUARTE, 2006a; DEALTRY, 2016), como parte de um processo de modernização das cidades, e que essas tenham sido marcadas como importante mudança na forma como entendemos e utilizamos a rua.

Os projetos de modernização das cidades europeias, embasados no avanço hegemônico da burguesia e na afirmação do capitalismo industrial, “produziram um sentimento de poder ilimitado em relação ao meio físico e à capacidade de mobilização das energias sociais” (DUARTE, 2006a, p. 60). Segundo Ascher (2010), a coexistência de cidades e o progressivo desenvolvimento da divisão do trabalho desenvolveram uma maior mobilidade de pessoas, bens e informações.

Os bulevares parisienses, medindo de 30 a 100 metros de largura e estendendo-se por quilômetros em linha reta, com seus famosos cafés e o tráfego intenso de veículos e pedestres, constituíram um novo símbolo da vida urbana cosmopolita. De acordo com Berman, reside nesta criação “a mais espetacular inovação urbana do século XIX, decisivo ponto de partida para a modernização da cidade tradicional” (DUARTE, 2006a, p. 61).

A ampliação das caixas das vias, segundo Ildelfonso Cerdá, justificava-se pela busca de uma cidade descentralizada e igualitária, e servia como resposta aos fluxos cada vez mais rápidos e intensos do tráfego motorizado. Para Cerdá, cada espaço deveria satisfazer a dupla necessidade de movimento e repouso, e estas seriam as mesmas para o indivíduo, a família e a coletividade inteira. No entanto, mesmo que o compromisso de Cerdá estivesse alinhado às exigências comunitárias, também alcançava os dilemas colocados pelo processo de industrialização e modernização das cidades, e o que se percebeu foi uma supremacia dos transportes (DUARTE, 2006b). E ainda segundo Cristóvão Duarte, é o automóvel que vai materializar contundentemente, entre os imperativos de fluidez presentes na vida cotidiana, a privatização do espaço ao nível do solo (DUARTE, 2006b).

O tráfego motorizado constitui hoje um importante fator de depreciação da qualidade-de-vida do meio urbano. Os congestionamentos de trânsito, o desperdício de tempo e dinheiro, a poluição ambiental, os acidentes por atropelamentos e colisões, encontram-se incorporados ao cotidiano vivido em quase todas as cidades do planeta. [...] Trata-se de um quadro brutal e caótico para o qual não parece existir solução definitiva de curto prazo. As cidades tornaram-se reféns do automóvel (DUARTE, 2006b, p. 17).

Uma crítica ao modelo predominante automobilista da lógica de desenvolvimento das cidades também foi levantada por Guy Debord ainda em 1959, quando os situacionistas denunciavam um urbanismo de ruptura dialética com o meio urbano, em favor dos automóveis. E, além de questionarem a paralisia de um trânsito como suplemento do trabalho, já indicavam usos restritivos e táticas de combate ao automotor (DEBORD, 2003).

Não se trata de combater o automóvel como um mal. Sua exagerada concentração nas cidades é que leva à negação de sua função. É claro que o urbanismo não deve ignorar o automóvel, mas menos ainda aceitá-lo como tema central. Deve trabalhar para o seu enfraquecimento. Em todo o caso, pode-se prever sua proibição dentro de certos conjuntos novos assim como em algumas cidades antigas (DEBORD, 2003, p. 113).

Desse modo, não se deseja concentrar-se em uma crítica ao automóvel, busca-se apenas referenciá-lo, na medida em que evolui como transporte cotidiano (JACOBS, 2011, p. 382), dentro de um processo no qual muitas tecnologias – sapatos, bicicletas, telefones, veículos motorizados, etc. – “fazem parte da reunião sócio tecnológica ou híbridos humanos/materiais que realizam sistemas móveis e suportam regimes de mobilidade específicos” (SHELLER, 2011, p. 4). E, nesse sentido, considera-se a rua como lócus da mobilidade, desvelando cotidianamente essa reunião, essa disposição.

O espetáculo da rua é a circulação, o pilgrim's progress, movimento de progressão, de procissão, simultaneamente viagem e aperfeiçoamento, marcha equiparada ao progresso rumo a alguma coisa melhor, peregrinação que inundou a Idade Média. A rua é como um novo litoral; o domicílio, um porto de transporte de onde se pode medir a importância do fluxo social, prever seus transbordamentos. As portas da cidade, seus postos fiscais e suas alfândegas são barreiras, filtros à fluidez das massas, ao poder de penetração das hordas migratórias (VIRILIO, 1996, p. 22-23).

Como já vimos, é na rua que encontramos o “fluxo da vida, das contradições, das durezas e das surpresas” (DUARTE, 2006a, p. 116). Portanto, o espaço da rua comporta diferentes temporalidades⁷, diferentes velocidades, diferentes espaços-movimento, tanto no aspecto sucessivo quanto nas coexistências (SANTOS, 1994) e simultaneidade. Nessas temporalidades, interpreta-se que as evoluções técnicas e velocidades relativas a elas somam-se ao compêndio de ritmos contemporâneos das ruas.

Os desenvolvimentos tecnológicos e logísticos em tecnologia de transporte e telecomunicações alteraram significativamente a velocidade e as trajetórias de deslocamentos de entidades concretas e abstratas. Em certo sentido, as velocidades crescentes e a facilidade têm distâncias comprimidas e tornaram a difusão de informações e idéias quase que imediatas (KAUFMANN; BERGMAN; JOYE, 2004, p. 746).

⁷ Na Geografia, por exemplo, segundo Santos (1994), o tempo pode ser trabalhado em dois diferentes eixos. Existe o eixo das sucessões, no qual os fenômenos se sucedem e leva-se à ideia de uma espécie de ordem temporal, uma “sequência no acontecer”. Existe também o eixo da coexistência, no qual se observa a concomitância das diferentes maneiras de utilização do tempo, da simultaneidade. Portanto, “para os diversos agentes sociais, as temporalidades variam, mas se dão de modo simultâneo. No espaço, para sermos críveis, temos de considerar a simultaneidade das temporalidades diversas (SANTOS, 1994, p. 163-164).

A técnica, esse intermediário entre a natureza científica sofisticada que acabou por subverter as relações do homem com o meio, do homem com o homem, do homem com as coisas bem como as relações das classes sociais entre si e as relações entre nações (SANTOS, 1997, p. 11).

Em *Velocidade e política*, Virilio (1996), com seu pensamento epistemo-técnico, leva-nos a entender a relação da velocidade na sociedade a partir dos conflitos de guerra. Para esse autor, a velocidade é a essência da guerra, e por isso analisa a cidade como sendo um ponto estratégico na dominação das velocidades.

Ainda segundo o autor francês, nós vivemos em uma guerra total, em que tudo se torna o *front* de combate. Isso ocorre, para Virilio, por uma lógica social – sociedade dromológica⁸ – baseada no movimento, no *dromos*, na qual tudo é movimento. Um processo dromológico que também pode ser explicado por sobreposições de vontades de corpos, em que alguns corpos são domesticados por outros e suas existências estariam ligadas às exigências da logística (VIRILIO, 1996).

Essa lógica estará nos processos históricos de guerra e, portanto, nas revoluções tecnológicas. Virilio encara a política como uma caixa de câmbio, na qual as velocidades impostas vão sendo estabelecidas com variações, e a guerra é o aumento da velocidade e da utilização de outros veículos, deixando clara a dominação de um pensamento militar e um controle pelo movimento (VIRILIO, 1996). As intenções ficam desveladas na investigação das anotações de um oficial francês, de meados do século XVIII, feitas por Virilio:

A ordem pública reinará se cuidarmos de organizar o tempo e o espaço humano entre cidade e campo por meio de uma regulamentação severa do trânsito, se nos preocuparmos tanto com os horários quanto com os nivelamentos e a sinalização, se pela normalização do habitat toda cidade se tornar transparente, isto é, familiar ao olhar policial (GUILLAUTE apud VIRILIO, 1996, p. 31).

Para Virilio (1996), visivelmente existe uma relação entre a forma da cidade e o controle de poder. As transformações nas estruturas políticas e nas construções jurídicas, que atravessaram a história, e, principalmente, as guerras e revoluções (políticas e técnicas) são fundamentais para entender o funcionamento das cidades.

⁸ O termo *dromologia*, proposto por Paul Virilio, em seu livro *Velocidade e política* (1996), é um neologismo que vem da variação da palavra grega *dromos* [δρόμος], que “exprime a ideia de ‘corrida’, ‘curso’, ‘marcha’” (SANTOS, 1996, p. 10).

Dentro desse progresso dromológico, como aborda Virilio (1996), emergem os corpos tributários dos seus próprios espaços (SANTOS, 1994). Esses corpos estariam postos e divididos, num caminho de assalto da própria natureza humana. A parte inicial desse assalto estaria nas estruturas viárias, onde as “novas vias, as novas estações, o alargamento das estradas, as vias férreas” (VIRILIO, 1996, p. 69) e outras coisas mais assegurariam não só a invasão, mas, principalmente, assegurariam o direito⁹ de poder/invadir a uma parcela desses corpos – corpos potencialmente velozes (VIRILIO, 1996, p. 74).

No entanto, para Milton Santos (1994), a velocidade demonstraria uma escamoteação das possibilidades da cidade e do mundo. Para o geógrafo, a força é dos lentos. Os homens comuns, homens lentos, acabam por serem mais velozes na descoberta do mundo, pois se encontram num processo intelectual contraditório e criativo.

Para os migrantes e para os pobres de um modo geral, o espaço “inorgânico” é um aliado da ação, a começar pela ação de pensar, enquanto a classe média e os ricos são envolvidos pelas próprias teias que, para seu conforto, ajudaram a tecer: as teias de uma racionalidade invasora de todos os arcanos da vida, essas regulamentações, esses caminhos marcados que empobrecem e eliminam a orientação ao futuro. Por isso os “espaços luminosos” da metrópole, espaços da racionalidade, é que são, de fato, os espaços opacos (SANTOS, 1994, p. 85).

E é nesse sentido que a perspectiva se direciona, por considerar a prática de pedalar como sendo dos homens lentos, dos homens comuns, que se relacionam de maneira singular, a partir de seus caminhos cotidianos, com o espaço da rua, bem como em ciclorritmos com outros espaços-movimento. Chris Carlsson, um dos mais conhecidos representantes do movimento cicloativista *Critical Mass* (Massa Crítica ou Bicletada, nas cidades brasileiras) vai manifestar, por exemplo, um entendimento de que as ruas são “tudo o que sobrou dos antigos territórios comunitários” (CARLSSON, 2014, p. 38). Para ele:

As fábricas um dia foram compreendidas pela esquerda como o lugar prioritário da contestação social (e elas ainda são de importância vital para a reprodução da vida diária, seja como o *status quo* capitalista ou como a

⁹ Milton Santos (1997) observa que na organização de transportes e comunicação existem, de um lado, os “famintos de infraestrutura”, que participam direta ou indiretamente da acumulação das economias avançadas; e, de outro lado, o resto.

perspectiva de um futuro utópico de autogestão). Com a fragmentação do trabalho e das carreiras, contudo, são as ruas que hoje emergem como o terreno unificador da vida cotidiana diária. É nelas que todos nós nos encontramos, onde todos precisamos estar no dia-a-dia e onde podemos efetivamente levar o sistema a uma parada mediante a ação massiva (CARLSSON, 2014, p. 38).

Então se considera que a bicicleta, quando posta em movimento pelo corpo, passa a conectá-lo com as multidões, no caráter movediço das ruas (DEALTRY, 2016). O movimento que, incessantemente, modifica o sujeito e o conhecimento do lugar (INGOLD, 2015, [s.p.]) é desenvolvido a partir das sensações que resultam das conexões entre sujeito e espaço, a partir da técnica – um híbrido.

A bicicleta é um aperfeiçoamento do próprio corpo, quer dizer, seu acabamento. É um par de pernas mais rápido que lhe é oferecido. O homem e máquina são um só. Não são dois seres diferentes, como o homem e o cavalo, dois instintos em oposição. Não é um só ser, um autômato feito de uma só peça. Não há um homem e uma máquina. Há só um homem mais rápido (LEBLANC apud ALVES; CARVALHO, 2013, [s.p.]). “Quando andamos de bicicleta, respiramos, admiramos e escutamos a própria natureza, porque o movimento produzido contrai ao máximo os nossos nervos e dota-nos de uma sensibilidade que até então não conhecíamos”, escreveu o romancista Maurice Leblanc. Sensibilidade essa que nos escancara os sentidos e predispõe para a constante descoberta, seja na cidade, no campo, na montanha ou no deserto. A velocidade a que se vai numa bicicleta é a velocidade dos nossos próprios olhos e ouvidos, e, à medida que nos sentimos corajosos e fortes o suficiente para desbravar terreno desconhecido, podemos simplesmente pegar num mapa e nuns alforjes e seguir caminho mundo fora (ALVES; CARVALHO, 2013, [s.p.]).

Tal movimento acontece, ao mesmo tempo, dentro de dimensões estruturais e culturais, na medida em que a capacidade real ou potencial de mobilidade está contextualizada no local, no tempo e nas territorialidades (KAUFMANN; BERGMAN; JOYE, 2004, p. 750).

Seu uso [da bicicleta] atua de modo visceral e rompe com estruturas pré determinadas pelo planejamento urbano, alterando seu sentido e funcionamento. Ser ciclista na metrópole exige criatividade e invenção para driblar as disciplinas do espaço, atuando de múltiplas formas como questionador do controle exercido pelas estruturas de poder. Nesse sentido, a bicicleta e o ciclismo alteram a relação consigo e com o outro (SOUZA, 2016, [s.p.]).

A cidade formal¹⁰, portanto, engendra as estruturas de poder e exerce sua influência nas experiências corporais e sensoriais, a partir de uma privatização e restrição dos

¹⁰ O espaço da cidade formal é considerado aqui como espaço que impõe a cada coisa, um determinado feixe de relações, no qual cada coisa ocupa um lugar dado (CAILLOIS apud SANTOS 2007, p. 107).

espaços públicos; a experiência corporal é condicionada pela espetacularização das cidades, que se tornam simples cenários desencarnados (BRITTO; JACQUES, 2012, p. 153). Não obstante, é também nesse mesmo espaço arritmico que os ritmos sensoriais dos sujeitos são desenvolvidos. Seu espaço-movimento é justamente essa relação, abarcando contradições, que desenvolvem a relação com o espaço.

Segundo H. Lefebvre (1974, p. 121), "a forma do espaço social é o encontro, a reunião, a simultaneidade, enquanto o 'espaço-natureza justapõe, dispersa'. Se o espaço nada mais fosse a forma física, isto seria totalmente verdadeiro; mas o espaço social distingue-se das formas vazias pelo próprio fato de sua cumplicidade com a estrutura social. Eis porque, com o desenvolvimento das forças produtivas e a extensão da divisão do trabalho, o espaço é manipulado para aprofundar as diferenças de classes. Esta mesma evolução acarreta um movimento aparentemente paradoxal: o espaço que une e separa os homens" (SANTOS, 1997, p. 21).

2.2 Do ciclista propositivo ao ciclista anônimo

Na presente dissertação, o ciclista é, portanto, considerado um "homem lento", e o foco investigativo se dá através do espaço-movimento. Esse sujeito é visto, não só aqui, mas de maneira geral, a partir de seu "modo", do seu "modal", de sua "modalidade" de deslocamento. A partir daí, e para o interior da utilização desse modal, a pretensão de se aproximar do ciclista anônimo passa pela figura do ciclista propositivo, a ser abordado adiante. Esse percurso já indica que se considera a existência de diferentes ciclistas, pois nos parece inevitável e primordial para a proposta.

Os ciclistas aqui considerados são aqueles que compartilham da experiência de pedalar pela cidade e possuem, com esta, relações mais ou menos aproximadas relativas ao seu movimento. Especificar como nos aproximamos dos ciclistas na prática, e também conceitualmente, pode contribuir para evitar equívocos.

No percurso de pesquisa, também se encontraram múltiplas possibilidades de abordagens quando consideramos a bicicleta no meio urbano. Uma perspectiva de leituras mais subjetivas da relação da prática de pedalar na cidade não é uma investida inventiva do presente trabalho, mas faz parte de um movimento cada vez mais numeroso que se preocupa em delinear um debate sobre esse sujeito e o

espaço da cidade. Ou seja, trabalhos acadêmicos recentes (COUTO, 2014; HEMPKEMEYER; GUIMARÃES, 2016) vêm se colocando no empenho de abordar aspectos subjetivos nessas relações.

Tendo considerado esse fluxo, no qual indícios dessa abordagem se tornam possíveis, busca-se evidenciar alguns elementos que contribuam para a compreensão do tema aqui proposto.

A bicicleta e sua inserção nas culturas urbanas e suas formatações a partir de sujeitos fez com que voltássemos as atenções para essas relações e percebêssemos, ainda mais atentos, suas múltiplas possibilidades. Esse esforço encontra-se, como explora David Couto:

[num] crescente processo de ressignificação do conteúdo simbólico da bicicleta (de lazer para meio de transporte diário) [que] insere no imaginário público novas possibilidades de se perceber a cidade e de se viver nela, incentivando o imaginário coletivo a debater acerca de um problema cada vez mais crítico nos cenários urbanos: a ocupação de seus espaços (COUTO, 2014, p. 68).

Cotidianamente, as bicicletas estão nas aventuras, nos aprendizados, também nos conflitos e lutas, muitas vezes nos acidentes, cada vez mais nos discursos, nos projetos ou planos e também nos sonhos. Enfim, fazem parte de uma cultura global – ou globalizada –, em diferentes intensidades e acessos, em cidades muito distintas e por grupos e sujeitos plurais.

Assim, inúmeros pesquisadores contemporâneos desdobram práticas de pesquisa para temas que envolvam as bicicletas e as pessoas. As variadas possibilidades de abordagem do espaço do ciclista não modificam sua natureza, mas influenciam a maneira como a bicicleta é colocada em debate.

No decorrer de nossa pesquisa, observamos que não é usual encontrar manifestações de distinções entre os ciclistas, mas elas existem e são facilmente percebidas, inclusive pelos próprios sujeitos da prática. Aqui, a intenção não é verificar a causa dessas distinções, a ponto de que sejam dissolvidas ou encaradas como um problema. Contentando-se com a capacidade de sinalizá-las, no momento, objetiva-se justificar nossa intenção de abordar o ciclista anônimo.

Considera-se que a bicicleta é uma tecnologia simples de variados custos, e, por isso, entre outros aspectos, é facilmente inserida às várias conjunturas, acarretando diferentes alterações culturais e históricas de identidade relativas ao seu uso. Avalia-se, inclusive, que exista algum ganho no que diz respeito à generalização de que todos são simplesmente ciclistas, independentemente o modelo da bicicleta, a razão de uso, a frequência, ou por onde pedala, por exemplificar.

Mas propõe-se que, invariavelmente, essas parcelas/grupos que fazem uso da bicicleta precisam de abordagens com diferentes atenções, e por isso indica-se uma separação entre os “propositivos” e os “anônimos”, que também possuem prioridades diferentes neste momento. Busca-se apenas identificá-los em torno de uma tentativa metodológica de pesquisa, não excluindo a possibilidade de existência de outros agrupamentos que possam englobar diferentes “tipos” de ciclistas, como os esportistas, por exemplo.

A denominação “ciclista propositivo”, aqui sugerida, é para titular o cicloativista¹¹, com algumas considerações a serem feitas, e estaria num grupo de agentes de participações diretas. De maneira geral, o ciclista propositivo é considerado aqui como aquele que utiliza a bicicleta no cotidiano, que não se encontra em uma faixa socioeconômica predefinida e possui algumas possibilidades de escolhas, relativas aos modais cotidianos. Mesmo detendo algumas possibilidades de selecionar seu meio de locomoção, ele escolhe a bicicleta como o principal, e liga-se a agenciamentos coletivos de atividade política voltada à mobilidade. Daí podem surgir suas variações e forma de atuações.

O ciclista propositivo também, por todas as suas ações, é um entusiasta. Ele fala/discursa sobre seu espaço-movimento, nem sempre a partir dos mapas, nem sempre a partir dos códigos, mas também de maneira sensorial, sintomática, cinestésica e sinestésica. Alguns projetos e ações de ciclistas ou grupos já

¹¹ Para André Geraldo Soares, “o cicloativismo é um sistema de ideias que reconhece e investe na atividade, no protagonismo, na participação política em favor da inclusão da bicicleta” com segurança e conforto no sistema de mobilidade urbana. Seus adeptos não compõem um bloco uniforme, mas suas diferentes abordagens e concepções, através de diversos canais de relacionamento e de debate, levam ao amadurecimento do conjunto, através da amarração de compromissos e da qualificação de métodos (SOARES, 2015, p. 8).

organizados esperam, simplesmente, aumentar o número de ciclistas nas ruas – uma estratégia de ocupar coletivamente e distribuir segurança no trânsito. Ou seja, existem diversas formas proposicionais.

Os ativismos que envolvem a bicicleta estão na ligação direta entre sujeito e seus espaços, em que se evidenciam as ruas e vias urbanas. E como são múltiplas as possibilidades, o ativismo em torno da bicicleta não é homogêneo:

ele se insere na corrente dos movimentos formados em torno de identidades, sentimentos e anseios não contemplados (de etnia, gênero, perspectiva cultural, propriedade, ligação com a natureza, etc. vinculados ou não com a estrutura econômica), e não raramente neles se podem encontrar contradições e incoerências (SOARES apud RAQUEL, 2014, p. 45).

No entanto, para o mesmo ciclista propositivo André Geraldo Soares, que é presidente da UCB (União de Ciclistas do Brasil¹²), mesmo que a composição não seja de um bloco uniforme, essas contradições, por meio de numerosos canais de relacionamentos e debates, conduzem ao amadurecimento, através da conexão de compromissos e qualificação de métodos (SOARES, 2015, p. 8).

Dentro desse desenvolvimento de agenciamentos, desdobram-se ações de grupos e indivíduos, os quais se podem perceber em movimentos mundialmente difundidos. Os movimentos de promoção da bicicleta como meio de transporte estão presentes em muitos países e atuam de diversas formas. Elly Blue, antropóloga americana, autora do livro *Bikenomics*, destaca, por exemplo, que nos Estados Unidos é fácil distinguir os defensores da bicicleta e os ativistas.

Os defensores das bicicletas usam ternos, tentam ocupar as mesas do poder, operam nas áreas de financiamento, política e infraestrutura. Os ativistas tendem a ser mais jovens, mais bagunceiros e barulhentos, integrantes da massa crítica, organizam-se para fazerem por nós o que o governo não faz, exigindo mudanças imediatas (BLUE, 2016, p. 6).

Uma parcela desses ciclistas propositivos dedica atenção a outros grupos de ciclistas. Um desses grupos de interesse está no cotidiano e nas periferias das cidades, e é nesse sentido que aqui se sintoniza a investigação pretendida do

¹² Para mais informações, ver: <http://www.uniaodeciclistas.org.br/>

espaço-movimento do ciclista – a partir de uma ressignificação do senso comum como possível fonte de conhecimento dos deslocamentos.

Essa valorização do senso comum se faz, como nos apresenta o sociólogo José de Souza Martins (MARTINS, 2015, p. 54), encarando-o como um “conhecimento compartilhado entre sujeitos da relação social”, dando-nos possibilidade de aproximar não só dos aspectos da sinergia entre “profissional, ferramenta e material”, como vimos com Tim Ingold, mas também das relações/interações entre espaços-movimento.

O senso comum é comum não porque seja banal ou mero e exterior conhecimento. Mas, porque é conhecimento compartilhado entre os sujeitos da relação social. Nela o significado a precede, pois é condição de seu estabelecimento e ocorrência. Sem significado compartilhado não há interação. Além disso, não há possibilidade de que os participantes da interação se imponham significados, já que o significado é reciprocamente experimentado pelos sujeitos. A significação da ação é, de certo modo, negociada por eles. [...] Um aspecto essencial dessa formulação é o de que esse complicado jogo se desenrola, de fato, em minúsculas frações de tempo. Se nos fosse possível observar o processo interativo em “câmera lenta”, poderíamos perceber o complexo movimento, o complicado vai e vem de imaginação, interpretação, reformulação, reinterpretação, e assim sucessivamente, que articula cada fragmentário momento da relação entre uma pessoa e outra. E, mesmo, entre cada pessoa e o conjunto dos anônimos que constituem a base de referência da sociabilidade moderna (MARTINS, 2015, p. 54).

A partir dessa interpretação, busca-se justificar uma tentativa de apreender o cotidiano, aquele que pedala cotidianamente, valorado em intensidades de uso, aquele que vivencia o espaço cotidiano a partir do movimento de pedalar; e, assim, quer perceber a bicicleta no processo de transformação cotidiana a partir dos caminhos.

No entanto, para que isso aconteça, é necessário encarar o cotidiano, como faz Henri Lefebvre, a partir do “vivido”, tendo este como um processo de constante contradição na cotidianidade. “Não há reprodução de relações sociais sem uma certa produção de relações – não há repetição do velho sem uma certa criação do novo [...] Esses momentos são momentos de anúncio do homem como criador e criatura de si mesmo” (MARTINS, 2015, p. 56). Ou então, como propõe Milton Santos (2007), fazer uma leitura metodológica que contenha dois cotidianos.

Há, porém, um outro cotidiano, aquele pelo qual o homem redescobre a consciência e busca ampliá-la. Este cotidiano não se defende apenas pela

letra de uma constituição federal, mas igualmente (e mais frequentemente) pelas regras da convivência no lugar mesmo em que se vive. Essa consciência do homem, que faz dele um verdadeiro cidadão ou nele alimenta a vontade de sê-lo, também faz parte dos desígnios fundamentais e do longo prazo, porque diz respeito à própria essência humana (SANTOS, 2007, p. 136-137).

Portanto, é no vivido, é na vida diária, na vida cotidiana que mantemos, renovamos, recriamos e transformamos todos os dias (FREUDENDAL-PEDERSEN; CUZZOCREA, 2015), que buscamos encontrar o ciclista anônimo – o homem comum e a prática de pedalar.

Mais importante que uma ciclovia para a bicicleta é o caminho para o ciclista, pois esse é o caminho da cidadania. Essa frase é a epígrafe de um texto de Sérgio Bianco, apresentado na página da Transporte Ativo¹³, e é dela que partimos para abordar sobre o ciclista anônimo, que não recebe um recorte detalhado, mas que, para esta pesquisa, é todo ciclista que se desloca cotidianamente pela cidade e não se enquadra no perfil do ciclista propositivo, nem esportivo. É o homem comum, o transeunte bicicleteiro.

Para Sheila Hempkemeyer e Leandro Guimarães, o “bicicleteiro” é aquele que faz uso diário da bicicleta como meio de transporte, que usa roupas comuns e possui modelos de bicicletas simples e acessíveis financeiramente (HEMPKEMEYER; GUIMARÃES, 2016, p. 297). E, principalmente, os bicicleteiros são aqui elegidos por representarem, hipoteticamente, a partir de seus espaços-movimento, ritmos de resistência em diversos aspectos na utilização dos espaços urbanos. O homem comum, como sujeito que pedala de maneira anônima, é deslocamento complexo por toda sua condição.

Quando pensamos em mobilidade urbana somente através do viés da infraestrutura, acabamos dando um recorte pouco inclusivo. Isso por conta de outras inúmeras forças que agem sob os indivíduos para além do que estamos acostumados a enxergar. E essas forças agem diferentemente na sociedade de acordo com o gênero, raça, classe, e qualquer outra relação hierárquica que possamos observar (NOGUCHI, 2016, [s.p.]).

¹³ Para mais informações, ver: <http://transporteativo.org.br/ta/>

Geralmente desconsiderado, o homem comum, de Milton Santos, é também chamado de ninguém ou ordinário:

é sempre o outro, sem responsabilidades próprias (“a culpa não é minha, mas do outro: o destino”) e de propriedades particulares que limitam o lugar próprio (a morte apaga todas as diferenças), no entanto mesmo neste teatro humanista, ele ainda ri. E nisto é sábio e louco ao mesmo tempo, lúcido e ridículo, no destino que se impõe a todos e reduz a nada a isenção que cada um almeja (CERTEAU, 2002, p. 58).

O homem comum é aquele que, lento, entre diversas ordens e classes, só utiliza parte da cidade, como se habitasse “uma pequena cidade” (SANTOS, 2007, p. 140). Ou, em outra leitura pelo mesmo geógrafo, é aquele que habita o “espaço sem cidadãos” (SANTOS, 2007, p. 49).

Quando Milton Santos cita os homens lentos, ele se refere principalmente aos mais pobres, aqueles que não têm acesso a velocidade, os que ficam à margem da aceleração do mundo contemporâneo. [...] Sem dúvida, como nos indica Santos, os mais pobres, mesmo de maneira não voluntária, experimentam ou vivenciam mais a cidade do que os habitantes mais abastados, pois estes obrigatoriamente possuem o hábito da prática urbana no cotidiano, e assim desenvolvem uma relação física mais profunda e visceral com o espaço urbano (JACQUES, 2008, p. 93).

A condição de mobilidade dos deslocamentos cotidianos compreende então um importante aspecto interpretativo das relações sociais interligado às questões urbanas. Lê-se as diferentes forças que guardam o espaço da cidade formal, em que o ciclista é sintonizado a diferentes ritmos de espaços-movimento, como um complexo campo de investigação. A resistência às formalizações de controle do espaço do movimento está intimamente ligada às suas produções e reproduções.

A experiência corporal, sensório-motora, dos praticantes ordinários das cidades, segundo Michel de Certeau (1994), ou os homens lentos, como diria Milton Santos (1996), atualizam os projetos urbanos e o próprio urbanismo, por meio da prática, vivência ou experiência cotidiana dos espaços urbanos. Estas práticas cotidianas contrapõem-se à imobilidade sugerida pela lógica do espetáculo, da imagem ou do logotipo em que se baseiam os projetos urbanos contemporâneos (BRITTO; JACQUES, 2012, p. 153-154).

É nesse sentido que é vislumbrada aqui uma possibilidade de investigação a partir do senso comum daqueles que pedalam cotidianamente pela cidade. E uma possível interpretação dessas experiências e mobilidade de resistências pode ser conectada aos processos de desenvolvimento de políticas. Para uma tentativa de aproximação, desenvolvemos uma proposta metodológica que será apresentada no

próximo capítulo. Antes, deseja-se relacionar alguns trabalhos que apresentam ligações diretas com o tema aqui proposto e que foram encontrados durante o percurso.

Trata-se de ciclistas propositivos que desenvolvem atividades e leituras nas quais o ciclista anônimo é o sujeito temático. São propostas em que a bicicleta está como o veículo dos desafios e dos enfrentamentos dos caminhos da cidade, sendo entendida como veículo para a partilha do sensível e das renovações de impressões de conhecimento e luta, como foi visto anteriormente.

2.2.1 *Ciclovias Invisíveis*

“Ciclovias Invisíveis” é um projeto que surgiu a partir do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) desenvolvido pela carioca Michelle Castilho, uma ciclista propositiva. Michelle conta na página do projeto¹⁴ que em 2011, em sua graduação de Jornalismo, desenvolveu uma pesquisa com este tema, que, posteriormente, foi adaptado para as redes sociais. A primeira aproximação com o projeto se deu simplesmente pelo título, o que sugeria à nossa proposta apreender os espaços ocupados feitos pelos ciclistas. O projeto, portanto, contribuiu com muitas inspirações para a presente dissertação, pois seu principal objetivo, segundo Michelle Castilho, é, justamente, a captura dos trajetos realizados pelos ciclistas na ausência de ciclovias.

¹⁴ Para mais informações, ver: cicloviasinvisiveis.com/projeto

Figura 4 – Compilação de fotos de ciclistas publicadas por Ciclovias Invisíveis



Fonte: <https://www.facebook.com/cicloviasinvisiveis/>

Em sua página na rede social Facebook¹⁵, o projeto, a partir de colaborações em rede, conta com centenas de fotografias de ciclistas anônimos. As imagens pretendem tornar visível a falta de estrutura das vias urbanas, e nos ajudam aqui, nesta ocasião, a visualizar os espaços-movimento dos ciclistas anônimos e suas relações com os ritmos das ruas.

¹⁵ Para mais informações, ver: <https://www.facebook.com/cicloviasinvisiveis/>

2.2.2 Bicicleteiros Suburbanos

Figura 5 – Compilação de fotos de ciclistas publicadas por Bicicleteiros Suburbanos



Fonte: <https://www.facebook.com/bicicleteirossuburbanos/>

Outra página/grupo que se dedica à exposição de fotografias, flagrantes do cotidiano dos ciclistas, é a “Bicicleteiros Suburbanos”¹⁶. Nesta, a difusão das imagens está atrelada a uma atribuição, a um protesto, a partir da presença não assimilada institucionalmente dos bicicleteiros nas cidades.

Bicicleteiros Suburbanos ocupam as ruas há muito tempo, e antes mesmo de todo esse hype midiático sobre a bicicleta, eles sempre usaram a bicicleta como meio de transporte. Eles são denominados *bicicleteiros* em

¹⁶ Para mais informações, ver: <https://www.facebook.com/bicicleteirossuburbanos/>

tom pejorativo, por não seguirem as leis do Código de Trânsito Brasileiro, mas alguns deles são de um tempo em que a lei em vigor orientava os ciclistas a trafegarem na contramão. Outros nem mesmo conhecem as leis em vigor atualmente por falta de informação. Mesmo assim, a imensa maioria dos *bicicleteiros* suburbanos se fazem presentes no trânsito sem a menor cerimônia, protestando silenciosamente com a simples presença de suas bicicletas Barra Forte nas ruas **(extraído da página do grupo Bicicleteiros Suburbanos no Facebook, em 2017)**.

2.2.3 Ciclistas Urbanos Capixabas

Ciclistas Urbanos Capixabas (CUC) começa em 2013 com a reunião de algumas pessoas envolvidas com demandas cicloativistas na região da Grande Vitória, principalmente participantes da *Bicicletada* Vitória, a Massa Crítica local. Entre inúmeras ações, que podem ser acompanhadas em sua página no site de rede social Facebook¹⁷, o grupo organizou uma intervenção que teve destaque nacional. No dia 19 de agosto de 2014, alguns integrantes do grupo estiveram em uma das mais movimentadas avenidas¹⁸ da cidade de Vitória e simularam o início de obras da “Ciclovias das Docas”. A repercussão foi grande, tendo, inclusive, a imprensa local ido apurar com o órgão executivo a veracidade da notícia.

Figura 6 – Registro da intervenção do dia 19 de agosto de 2014 – Dia Nacional do Ciclista



Fonte: vadebike.org

A publicação na página do coletivo teve mais de 300 compartilhamentos, causando confusão e desconforto nos representantes públicos, o que levou à execução real do

¹⁷ Para mais informações, ver: <https://www.facebook.com/ciclistasurbanoscaxixabas/>

¹⁸ Avenida Getúlio Vargas

projeto da ciclovia, alguns meses depois¹⁹. Exatamente no dia 3 de fevereiro de 2015, após toda a repercussão, foram entregues mais 2,5 km de ciclovias na região das docas²⁰, ligando a ciclovia da Vila Rubim com a calçada compartilhada da Beira Mar, substituindo a utilização do espaço de estacionamento de 110 veículos. A obra atendeu a 1500 ciclistas trabalhadores diários (contagem feita pela própria prefeitura antes de sua realização), vindos, principalmente, dos municípios vizinhos de Vila Velha e Cariacica.

Figura 7 – Registro de conclusão da ciclovia do cais



Fonte: vadebike.org

2.2.4 Chave Quinze

Chave Quinze é um sítio na internet²¹ que acumula produções audiovisuais sobre manutenção de bicicleta por mulheres. Talita Noguchi e Gabriela Kato, mecânica e produtora dos vídeos, respectivamente, desde sua primeira publicação “Como tirar e colocar roda traseira de bicicleta e trocar câmara de ar furada”, em março de 2015, auxiliam usuários da bicicleta a identificar problemas e resolvê-los. O *site* já acumula 38 vídeos tutoriais de manutenção, 51 vídeos com dicas de uso da bicicleta e 11

¹⁹ Para mais informações, ver: <http://vadebike.org/2014/08/simulacao-obra-ciclovia-das-docas-vitoria/>

²⁰ Para mais informações, ver: <http://vadebike.org/2015/02/ciclovia-das-docas-vitoria-es-luciano-rezende/>

²¹ Para mais informações, ver: www.facebook.com/pg/chavequinze

entrevistas com mulheres atuantes em diferentes modalidades, esportes e grupos de pedais.

A ideia de criar um canal com vídeos desse tipo nasceu entre 2011 e 2012, mas foi concretizada apenas em 2015. Nesse meio-tempo, surgiram ótimos canais sobre o assunto, mas ainda não encontrávamos tutoriais brasileiros apresentados por mulheres, o que acreditamos ser uma lacuna a preencher, principalmente para a representatividade de gênero e incentivo/empoderamento das mulheres. Também para se resolver problemas corriqueiros sem precisar de ajuda de uma segunda pessoa (normalmente, homem) em situações de emergência em uma rua vazia/erma (NOGUCHI, 2016).

Figura 8 – Gabriela Kato e Thalita Noguchi



Fonte: vadebike.org

2.2.5 Os/as brasileiros/as e suas bicicletas

O livro *Os/as brasileiros/as e suas bicicletas* é desdobramento de uma viagem de 40.000 km, por todos os estados brasileiros, feita pelo fotógrafo Felipe Baenninger (BAENNINGER, 2016). Também denominada Transite, a viagem durou três anos e começou após o autor alinhar algumas inquietações políticas pessoais, relativas à mobilidade e ao uso da bicicleta, a uma vontade de continuar viajando, que dessa vez seria de uma forma diferente, como demonstra no livro. Numa entrevista cedida à escritora Luana Chinaiderman de Almeida, ele responde o porquê do nascimento do projeto.

Porque vivemos num país onde ter uma bicicleta era e ainda é algo menor, escolher vivenciar a cidade e a vida a partir da bicicleta tem diversos deméritos sociais, então de certa maneira tem um retrato político para mim, em reunir essas histórias que juntas alertam “Nós ciclistas existimos”. Se a bicicleta sobreviveu por todos esses anos à cultura do automotor o mérito é todo dessa massa invisível de ciclistas a percorrer as ruas e estradas do Brasil. Por último, nasceu da necessidade minha enquanto artista de parar de falar sobre mim e abrir minha arte, minha mente para o outro, ouvir o outro tem algo de rebelde nesse mundo onde só falamos sem parar (BAENNINGER, 2016, [s.p.]).

O foto-livro possui 85 narrativas de ciclistas, representando todos estados brasileiros, que contam aspectos da sua vida a partir da bicicleta: contam histórias, suas motivações, também sobre a saúde, sobre a cidade a partir de seu uso, de como a bicicleta passou a fazer parte da sua rotina, ou das vantagens que a bicicleta possui. Felipe entrevistou artistas de rua, carteiros, aposentados, mecânicos, esportistas e poetas, além de muitos outros que não se definiram em uma ocupação, mas contaram algum aspecto das bicicletas em suas vidas.

A cidade é pequena e eu ando é de bike, não dá nada, uai. É uma questão de economia, que não polui, ela resolve meu problema. A sociedade é muito preconceituosa, a pessoa anda num carro ai ela faz como se fosse o dono da rua, ele ainda quer atropelar você, joga você num lugar ruim pra andar e até às vezes passa em cima. Aqui quem usa mais a bike é a classe trabalhadora. **Daniel Siqueira Leal – Rondônia, Pimenta Bueno** (BAENNINGER, 2016, [s.p.]).

A bicicleta é meu meio de trabalho, pouco ou não, ganho um dinheirinho todo dia. Eu trabalho em construção civil e tô parado, a fábrica fornece a bicicleta e as vassouras. Vai vendendo em casa em casa, em bodega, em colégio, compra de 20, 30 unidades. Todo dia tô na rua vendendo. Aqui pedalar não é muito bom, o carro tira *fina* da gente, falta bater na gente; se o cara não dá *fina* na gente, às vezes acontece de alguém querer roubar a gente, também já aconteceu comigo. Tinha vendido *minhas vassoura* tudo e tinha ido pra banda do bairro Zé Valter, aí tinha *três cara* em cima do pé de pau e me chamaram. Eu ganhei movimento, pensei “que nada, eu vou voltar”, fiz a volta e saí avoado (risos). Deus me livre. **Valdemir Gonçalves da Silva – Ceará, Caucaia** (BAENNINGER, 2016, [s.p.]).

Figura 9 – Fotógrafo Felipe Baenninger



Fonte: <http://www.mobilize.org.br/noticias/9446/fotografo-viaja-o-pais-registrando-relacao-dos-brasileiros-com-suas-bicicletas.html>

Baenninger constituiu um mapa, que foi se transformando durante os deslocamentos. Inicialmente, foram pensados 17 estados e um tempo previsto de um ano e meio. Esse quadro temporal foi duplicado e priorizou-se os caminhos pelas cidades marginais, bem como as bicicletas e seus ciclistas. O livro também possui seis textos de autores/as convidados, abordando temas que tratam do uso das bicicletas. Na entrevista a Chinaiderman, citada acima, além de conter detalhes da experiência pessoal de Felipe, é possível entender que existem diferentes abordagens sobre a bicicleta no Brasil, podendo se estender pelo mundo:

Há uma diferença entre os usos que se faz da bicicleta ao redor do Brasil? Sim, muita diferença, aqui em SP ela é manobra política para grupos fazerem lobby pra banco, por exemplo, mas fora daqui ela vai muito além e esse talvez seja o ponto auge da minha pesquisa, descobrir que temos uma realidade própria quando falamos de mobilidade. Não deveríamos estar ouvindo caras da Noruega dizendo como deveríamos planejar nossos espaços; o que alguém de lá sabe sobre a Zona Leste? Temos que ouvir os envolvidos e parar de aceitar que tudo que vem de fora é melhor. Nem a falta de status nem a falta de estrutura impediram a popularização da bicicleta, as cidades de vale concentram o uso, a topografia é sempre um fator, mas em todos os pequenos vilarejos e até em altas montanhas encontrei pessoas usando a bicicleta (BAENNINGER, 2016, [s.p.]).

Houve o contato com o livro muito tardiamente, mas como nós conhecemos o projeto Transite desde sua promoção, julga-se, hoje, que ele sempre esteve presente no delineamento da presente dissertação.

2.2.6 Ciclocidade: mulheres ciclistas

Em pesquisa²² feita no Grupo de Trabalho de Gênero, da Associação Ciclocidade²³, desenvolvida e executada totalmente por mulheres, foram levantadas as razões pelas quais as mulheres não pedalam, quando não ciclista, bem como os motivos que levam as mulheres a pedalar, listados pelas que já fazem uso da bicicleta.

Essa iniciativa começou a tomar forma desde que as pesquisas de contagem de ciclistas²⁴, que possuem metodologia específica (que também pode variar), realizadas entre 2008 e 2015 em várias capitais do Brasil, constataram que apenas 7 % de ciclistas eram mulheres. Em São Paulo, ainda segundo a mesma pesquisa, essa relação foi de 6 %.

A pesquisa do GTGênero foi realizada entre os dias 27 de junho e 15 de julho de 2016 e teve caráter quantitativo; realizou 334 entrevistas, sendo, deste total, 128 ciclistas e 206 não ciclistas, distribuídas em todas as 32 subprefeituras de São Paulo. A maioria das mulheres entrevistadas estava na faixa etária entre 20 e 39 anos.

Além de ressaltar a importância da iniciativa da pesquisa, sua conduta e formato, principalmente pelo protagonismo da mulher em todo o processo, é preciso também apresentar, minimamente, um pouco de seus resultados, para que se consiga entender ainda mais o que vamos tratar adiante. A pesquisa também levanta diversos índices, como, por exemplo: frequência do uso da bicicleta, frequência do uso de outros modais, posse de outros modais, destinos, intermodalidade, autoavaliação de conduta no trânsito, principais desafios enfrentados, etc. Todavia, queremos ressaltar que, entre as 358 respostas (era possível dar mais de uma resposta) dadas por mulheres ciclistas, relativas às motivações do uso da bicicleta como meio de transporte, 71 % estavam entre “é mais rápido”, “é mais saudável”, “é mais barato/econômico” e “é mais prático”, chamando atenção para o “é mais” como

²² Coordenada por Letícia Lemos, Marina Harkot e Priscila Costa, a pesquisa está disponível para *download* gratuito no endereço: <http://www.ciclocidade.org.br/biblioteca>.

²³ A *Ciclocidade* é uma associação sem fins lucrativos, fundada em novembro de 2009, que reúne dezenas de ciclistas da cidade de São Paulo (SP) e realiza estudos e campanhas que promovem a mobilidade e o uso da bicicleta. Para mais informações, ver: www.ciclocidade.org.br/quemsomos

²⁴ Para mais informações, ver: <http://www.ciclocidade.org.br/noticias/641-7-um-numero-que-tem-que-mudar>

um definidor comparativo a outros modais. Já nas respostas das não ciclistas, entre os principais motivos para não escolher a bicicleta como meio de transporte diário, 12 % atribuíram à falta de infraestrutura e equipamentos urbanos, e 30 % citaram os riscos de colisão, atropelamentos e medo de compartilhamento de vida.

É possível, no entanto, encontrar outras e diversas manifestações propositivas, em que ciclistas anônimos estão vinculados como um protagonista das relações de mobilidade. Outros exemplos são: “biclademisamores”²⁵, no Instagram, com publicações de ciclistas comuns da Cidade do México; “ordinarybicycles”²⁶, também no Instagram, que, a partir de publicações fotográficas, conta a história do ciclismo, principalmente da França; “ovarian_psycos”²⁷; “Ciclos de Vida”, também um perfil da rede social Instagram, que leva a seguinte frase em sua descrição: “Em cima de uma bicicleta vai uma vida (ou mais)”.

Por concluir, quer-se ressaltar que, como se tentou apresentar, os espaços-movimento estão para além das questões espaciais metrificadas ou daquelas leituras que acolhem tempos cronometrados. Assim como Tim Ingold considera as ferramentas a partir de suas histórias, as bicicletas estão no processo de luta e resistência, e recriam os espaços de viver (PEREZ, 2005).

²⁵ Para mais informações, ver (no Instagram): @biclademisamores

²⁶ Para mais informações, ver (no Instagram): @ordinarybicycles

²⁷ No Instagram como @ovarianpsycos, e também no endereço: www.paypal.me/ovarianpsycos1

3. SEGUINDO O RITMO DO CICLISTA ANÔNIMO

O aporte teórico-metodológico adotado nesta pesquisa busca se alinhar com a pauta de sensibilidade do “movimento” e do “deslocamento” – espaço-movimento do ciclista –, como já foi dito repetidas vezes. Então, como apreender o espaço-movimento do transeunte? Seria possível desenvolver uma metodologia que levantasse informações sobre o caminho do ciclista anônimo, para além de perfis socioeconômicos ou de pesquisas “origem-destino”? Como pode se dar a aproximação às experiências cotidianas daqueles que vivenciam a cidade numa interação de ritmos? Ou, então, como encontrar elementos, também nesse desenrolar cotidiano, das sinergias entre sujeito e veículo no espaço? Thomas (2012) alerta quão ambiciosa pode ser a busca por metodologias de apreensão da cidade contemporânea.

As práticas cotidianas são monitoradas de maneira incessante, por diversas formas, e utilizam todos os avanços tecnológicos contemporâneos (VASCONCELLOS, 2005). Talvez essa premissa possa ser questionada em algum sentido, mas evidencia a existência de muitas possibilidades de coletar dados sobre deslocamentos a partir das tecnologias contemporâneas. Radares, sensores elétricos, câmeras de monitoramento e GPS, por exemplo, poderiam exemplificar essas possibilidades.

No entanto, acredita-se aqui em uma estratégia incomum²⁸, baseada na pesquisa qualitativa e participativa, em que se busca apreender elementos para a compreensão do espaço-movimento do ciclista anônimo. Essa estratégia, como mencionado, buscou valorizar o movimento cotidiano dele, de modo que pudesse desvelar novas possibilidades. Ponderando que a pesquisa do cotidiano, mais do que propor demonstrações “disso ou daquilo, deve primar por mostrar, dar a ver, desentranhar, revelar, descobrir, desvendar, expor à luz”, não bastando conhecer os poderes institucionais explícitos, mas, principalmente, perceber os fluxos de forças “subterrâneas” (SILVA apud VICTORIO FILHO, 2007, p. 99).

²⁸ A grande maioria das pesquisas com ciclistas, realizadas por coletivos ou institutos de pesquisa, investe numa estratégia quantitativa, e geralmente associando a questionários de quadros socioeconômicos.

Decide-se, em um trabalho etnográfico, sincronizar a coleta de dados com dois processos: um que buscasse a casualidade e a liberdade para encontrar diferentes ciclorritmos, e outro que valorizasse a voz do sujeito, para que este tratasse de maneira aberta sobre seus caminhos diários – seus espaços-movimento. Desse modo, visou-se complementar mutuamente as contribuições metodológicas, em suas potencialidades e limitações de alcance, dentro das intenções e restrições da pesquisa em pauta.

O espaço-movimento, como foi abordado, guarda pluralidade, polifonia, polirritmia. Portanto, a partir dessa propriedade, acredita-se ser improvável fazer inferências que permitam desvelar considerações totalizantes de caráter populacional, visto que:

falas, conversações e interações humanas são sistemas abertos, cujos elementos são as palavras e os movimentos [gestos], em um conjunto infinito de sequências possíveis. Para sistemas abertos, a população é, em princípio, impossível de ser conhecida. Seus elementos podem ser no máximo tipificados, mas não listados (AARTS; BAUER, 2003, p. 43).

Ainda que com essa advertência, todavia percebem-se os obstáculos advindos da abordagem e da apreensão de espaços-movimento na cidade, principalmente por seus diferentes ritmos. Poder-se-ia alcançar os aspectos subjetivos dessa relação – corpo, espaço e pedalar, como técnica – na perspectiva de uma experiência cotidiana de mobilidade? Segundo Denise Najmanovich (2001), uma fixidez da racionalização moderna, como resultado de um fortalecimento numa longa passagem do medievalismo à modernidade, pode apresentar um dos principais obstáculos.

Najmanovich (2001) acrescenta ainda que essa perspectiva linear contribuiu para o que ela chama de “ilusão do realismo”, quando o homem moderno considerava ser possível “conter” o tempo dentro dos relógios e “capturar” o espaço, dentro de um quadro, e o movimento, em um conjunto de leis naturais necessárias e eternas. O que, para a autora, “conduz a uma redução da complexa experiência espacial dos seres humanos, concepção de espaço como independente, matemático e geometrizado” (NAJMANOVICH, 2001, p. 14-15).

E mesmo que o ideário moderno tenha postulado uma nova ordem – em contestação à ideia tradicional clássica de “composição”, hierárquica e predeterminada –, na qual relativiza uma interpretação do espaço e do tempo através da ideia de “posição”, ainda apresentou um modelo de organização imutável e universal (GAUSA, 2017).

Nesse sentido, busca-se abrir espaço para propor uma reflexão que possibilite acompanhar e apreender a percepção do espaço-movimento do “outro”, o ciclista em experiência urbana, uma “desnaturalização” de categorias que se opõe à fixação moderna de coordenadas para conceber o possível e o relevante, pois,

[...] quando o encontro com o diferente vem associado ao desejo de honrar essa diferença, explorá-la e dar-lhe cabimento, e não expulsá-la, nem eliminá-la como aberração, ou depreciá-la como costumam fazer os teóricos da “normatização”, então nosso olhar se abre para um mundo de complexidade e sutileza (NAJMANOVICH, 2001, p. 55).

Esta metodologia, por conseguinte, nasce de uma combinação que tem como premissas o movimento e a sintonização de ritmos. Sua combinação parte de uma preocupação de minimizar as interferências do ritmo do pesquisador e busca valorizar e preservar o espaço-movimento do pesquisado. Quer evidenciar este sob as percepções que encaram a interação e a imersão não só como algo profícuo, mas também como necessário, “de modo que esse corpo-pesquisador esteja aberto para o contato com “seu espaço e seu tempo presentes, com o aqui e agora do momento histórico” (ESTEVES JUNIOR, 2002, p. 324), preocupado “não em descrever e em analisar a vida urbana do alto, mas, sobretudo, de se interessar pela vida urbana que está acontecendo, a partir de um ponto de vista de imersão” (THOMAS, 2012, p. 211). Deseja-se somar a experiência do pesquisador e todo potencial que se tenha no alcance das premissas metodológicas, bem como para as possibilidades em pesquisas urbanas.

Nesse processo, é necessário enfrentar os riscos da pesquisa como um processo de novas experiências, de novos posicionamentos e olhares, desenvolvendo a simulação, a *artesanía*; sendo que só por meio do “artifício”, como ensina Malinowski (AMARAL, 2011, p. 126), é que “‘fazemos tecnologia’, inventamos uma arte de pesquisa”, além de condicionarmos a fabricação de “instrumentos”, “conceitos”,

“técnicas”, “estilos” e “astúcias”, transformando a pesquisa em uma experiência de fato.

3.1 A deriva

Como ação metodológica, inicia-se uma tentativa de aproximação corporal – a partir do pedalar – e joga-se ao acaso, buscando associar algumas técnicas da deriva, também deixando-nos envolver pelos ritmos, a ponto de encontrar o ritmo que nos enlaçasse, findando em investir sobre o seguir, o acompanhar e o perseguir a subjetividade do ciclista, que passamos a denominar “anônimo”, “sem nome” ou “qualquer um”. Essa deriva, que experimenta “ciclorritmos”, vai, pacientemente, encontrar outro ciclista e seu espaço-movimento. O impulso/atração, como um encanto, faz parte de encontrar o espaço do outro, de encontrar seu caminho em movimento, mas não de maneira instantânea, não desejando agrupar toda experiência do caminho num instante espacial.

A deriva é uma “técnica urbana situacionista²⁹ que tenta desenvolver, na prática, a ideia de criação de situações através da Psicogeografia³⁰” (JACQUES, 2003b, p. 22), e que:

[...] busca o conhecimento por meio do contato direto dos cidadãos com seu espaço, auxiliando na busca e no agenciamento de recursos que se transformem em soluções diretas; a deriva distancia-se da submissão, da direção e repetição, querendo estimular a espontaneidade, a surpresa e descoberta (ESTEVEES JUNIOR, 2002, p. 324-325).

No entanto, não quer dizer que seja uma prática desprovida de regras. Segundo Milton (ESTEVEES JUNIOR, 2002), duas regras são indispensáveis: a “desorientação” (movimentação rápida, fugidia e sem rumos preconcebidos;

²⁹ A Internacional Situacionista foi um movimento, liderado por Guy Debord, que teve início na década de 1950. O movimento reunia artistas, pensadores e ativistas na denúncia da espetacularização da cultura, da exclusão participativa e da passividade social (JACQUES, 2003b, p. 23).

³⁰ “Como ciência, seu objetivo principal é avaliar os efeitos do meio ambiente (físico e social, conscientemente ordenado ou não) sobre o comportamento afetivo e os sistemas cognitivo e perceptivo dos indivíduos, assim como sua influência na formação do perfil psicológico e da índole desses mesmos indivíduos. Na qualidade de estratégia, pretende desenvolver meios de anular efeitos (quando negativos) ou potencializá-los (quando positivos) e, principalmente converter-se em uma medida pragmática que seja incluída na vida cotidiana” (ESTEVEES JUNIOR, 2002, p. 319).

utilização consciente do ato de perder-se e de perder as referências) e a “atenção” (que remete aos valores realmente significativos e aos impulsos despertados pelo lugar e pela própria experiência).

Ademais, como nos expõe Debord (2003), em Teoria da Deriva, a aleatoriedade não é a parte mais determinante do método; “na perspectiva da deriva, existe um relevo psicogeográfico das cidades, com correntes constantes, pontos fixos e turbilhões que tornam muito inóspitas a entrada ou a saída de certas zonas” (p. 87).

Assim, partimos daí, nesta proposta atual, desejando justamente perder-se em outros “ciclorritmos” sem perder o cuidado com as intenções de apreender, sentir e ouvir. Deixar os fluxos “ciclorritmados” conduzirem a nossa observação e perseguição. É importante chamar atenção para um aspecto importante: nosso campo espacial não está selecionado previamente. As derivas ocorreram no município de Vila Velha (ES), e respeitaram, em algum sentido, seus limites. No entanto, busca-se apenas considerar seus limites quanto ao aspecto de proximidade ou alcance. Pois, conforme o situacionista Guy Debord:

Em qualquer caso, o campo espacial é antes de tudo função das bases de partida constituídas, para os sujeitos isolados, por seu domicílio, e, para os grupos, pelos pontos de reunião escolhidos. A extensão máxima desse campo espacial não ultrapassa o conjunto de uma grande cidade e seus subúrbios. Sua extensão mínima pode ser limitada a uma pequena unidade de ambiência: um único bairro, ou um único quarteirão se valer a pena (DEBORD, 2003, p. 89-90).

Debord (2003) ainda acrescenta que, na técnica, a exploração espacial encontra-se em menor importância diante do “encontro possível”. Este, como não é um encontro corriqueiro, acontecerá com aquele que também marcou o “encontro possível”, independentemente do lugar, conhecido ou não.

Dessa forma, nesse encontro com o imprevisível, com o outro, cuja identidade não é possível prever, assim como as experiências urbanas pelos errantes querem apontar para uma forma de apreensão de um “urbano poético”, buscamos encontrar as narrativas cotidianas dos ciclistas comuns, encarando-as como expressões de uma relação sensorial de resistência. Reforça-se, assim, a ideia de que é preciso considerar o espaço urbano a partir de seus aspectos mais humanos para trabalhar

a distância entre sujeito e objeto, entre prática profissional e vivência-experiência. (JACQUES, 2013).

“Seguir”, então, passa a ser intenção, após ser atraído pelo ritmo de tentar “alcançar”, de “ir atrás”, de “prestar atenção”. Buscar uma sintonia com a percepção, alinhar os espaços-movimento em momento correto de lançar o diálogo, considerando que não há pesquisa sem interferência. Busca-se, primeiro, sintonizar o ritmo do corpo do pesquisador no encontro com o ritmo do corpo do pesquisado; a seguir, sintonizar estes com o ritmo do corpo da cidade – o encontro com os diferentes ritmos.

O início do diálogo é a tentativa de dar voz ao que historicamente é visto, é narrado, é número e é, muitas vezes, somente estatística. Reafirma-se que o objeto não está somente no sujeito, mas na sua relação com o espaço, seu espaço-movimento. É importante salientar que o ponto focado não é exclusivamente o espaço percorrido, nem mesmo somente o ciclista, mas sim o seu movimento conjunto, que, a partir da prática de pedalar, compreende uma relação envolvente de todos os fatores anteriores. Ou seja, a busca se dá pela apreensão da relação desses fatores.

As limitações da metodologia aqui proposta são esperadas nos seus resultados, sendo encaradas não como pontos negativos, mas como exercício profícuo de possibilidades que podem ser trabalhadas por diversas áreas do conhecimento social contemporâneo. A “participação rítmica” seria a possibilidade de reforçar aspectos ligados aos movimentos, dessa vez apreendidos por uma perseguição das relações cotidianas com o espaço.

A partir de uma perspectiva do acaso, propomos uma tentativa de conectar uma sincronia de ritmo a uma narrativa espontânea dividida em dois momentos: a primeira, ainda contida na perseguição, uma narração feita pelo pesquisador, menos profunda sobre aquele que pedala; a segunda, elementar, feita numa estrutura de entrevista narrativa.

A primeira narrativa buscou elementos para conectar a experiência do seguir e demonstrar outros aspectos. Essa “perseguição” visa prolongar o encontro por uma

sintonia de ritmos, de modo que desenvolvesse daí uma captura de impressões e de manifestações, que pudessem ser traduzidas pelo pesquisador e promover uma compreensão de subjetividades desse espaço-movimento.

3.2 Entrevista narrativa

A entrevista narrativa foi inserida com a perspectiva de formular um caminho de menor interferência e de mais autonomia por parte daquele que relata, que informa. Aliás, chama atenção à importância da narrativa para as ciências sociais, como parte de um interessante processo de pesquisa do cotidiano, bem como um rico objeto de estudo nas transformações sociais.

Os métodos que incorporam a narrativa como instrumento de levantamento de informações e conhecimentos passaram por um declínio inadequado às suas potencialidades, como defendeu Walter Benjamin (1994). No entanto, contemporaneamente, não é difícil encontrar seus defensores e quem a utiliza como enriquecedora fonte de pesquisa.

O interesse pela narrativa vem desde suas origens na poética de Aristóteles e está relacionado com a crescente consciência do papel que o contar histórias desempenha na conformação de fenômenos sociais. [...] A narrativa como uma forma discursiva, narrativas como história, e narrativas como histórias de vida e histórias sociais foram abordadas por teóricos culturais e literários, linguistas, filósofos da história, psicólogos e antropólogos (JOVCHELOVITCH; BAUER, 2003, p. 90).

Os estudos dos pesquisadores Martin Bauer e Sandra Jovchelovitch (2003) mostram que a narrativa, por ser uma habilidade relativamente independente da educação e da competência linguística, parece sempre ter existido nas formas de vida humana como uma maneira de contar histórias, e estas, como forma elementar de comunicação humana; não podendo existir “experiência humana que não possa ser expressada na forma de uma narrativa” (p. 91). Segundo Barthes, citado por Jovchelovitch e Bauer (2003, p. 91), a narrativa começa na própria história da humanidade, e seria impossível apontar um povo de qualquer lugar ou tempo que não tenha vinculada a narrativa à sua história. “A narrativa está presente no mito,

lenda, fábula, conto, novela, epopeia, [...] é internacional, trans-histórica, transcultural: ela está simplesmente ali, como a própria vida”.

Essa potencialidade pode ser relacionada à sua estrutura, que é semelhante à da orientação para ação. A narrativa possui contexto, é organizada em partes sequenciais e inclui um tipo de avaliação do resultado. E, como uma forma de reconstruir as ações e contextos, “ela mostra lugar, o tempo, a motivação e as orientações do sistema simbólico do autor” (JOVCHELOVITCH; BAUER, 2003, p. 92). Como afirma Walter Benjamin (1994), a narrativa é, de certa forma, considerada como um processo artesanal. Segundo ele:

A narrativa, que, durante muito tempo, floresceu no meio artesão – no campo, no mar e na cidade –, é ela própria, num certo sentido, uma forma artesanal de comunicação, ela não está interessada em transmitir o “puro em si” da coisa narrada como uma informação ou um relatório. Ela mergulha a coisa na vida do narrador para em seguida retirá-la dele. Assim se imprime na narrativa a marca do narrador, como a mão do oleiro na argila do vaso (BENJAMIN, 1994, p. 205).

E como vemos, apesar de artesanais, que podem ser ligadas ao “rudimentar”, as narrativas carregam potenciais:

[...] a questão das narrativas e da narração está diretamente ligada à questão da memória e, assim, da história [...]. Também está diretamente relacionada com as experiências de trabalho de campo, etnográfico, de escuta do outro, da escolha de interlocutores, das diferentes formas de encontros. Sabemos, também, como o próprio exercício de narração está associado a uma prática espacial, ao movimento, à viagem ou, ainda, ao simples andar pela cidade. A narração, em qualquer forma de narrativa (textual, fotográfica, audiovisual, etc.), não somente exprime uma prática, uma ação, nem contenta em dizer o movimento, ela já o faz ao narrar. Uma narrativa seria assim uma prática do espaço, um tipo de ação que poderia ser cartografada, mapeada (JACQUES, 2013, p. 13-14).

Ingold (2015) refuta uma formação do conhecimento a partir de classificações. Ele considera a narrativa um processo complexo, de ordem implícita na formação do conhecimento. O mundo narrativo, então, seria o movimento e devir, no qual qualquer coisa – capturada em lugar e momento determinados – envolve dentro da sua constituição a história das relações que a trouxeram até aí.

Pois as coisas deste mundo são as suas histórias, identificadas não por atributos fixos, mas pelas suas trajetórias de movimento em um campo de relações em desdobramento. Cada uma é o foco de uma atividade em curso. No mundo narrativo, portanto, as coisas não existem, elas ocorrem. Onde as coisas se encontram, as ocorrências se entrelaçam na medida em que cada uma se torna ligada à história da outra. Cada uma dessas ligações é um lugar ou tópico. É nesta ligação que o conhecimento é

gerado. Conhecer alguém ou alguma coisa é conhecer sua história, e ser capaz de juntar essa história à sua. No entanto, é claro, as pessoas crescem em conhecimento não somente através de encontros diretos com outras pessoas, mas também por ouvirem suas histórias contadas. Contar uma história é relacionar, em uma narrativa, as ocorrências do passado, trazendo-as à vida no presente vívido dos ouvintes como se estivessem acontecendo aqui e agora (INGOLD, 2015, [s.p.]).

Sendo assim, faz-se necessário investir na narrativa como uma busca por nos aproximar dos espaços-movimento a partir de seus sujeitos, utilizando como ferramenta a entrevista narrativa não estruturada. Sendo ela uma pesquisa qualitativa de profundidade, busca encorajar e estimular um entrevistado a contar sobre algum acontecimento importante de sua vida e do contexto social. A entrevista narrativa constitui-se em uma técnica para gerar histórias, visto que “sua ideia básica é reconstruir acontecimentos sociais a partir da perspectiva dos informantes, tão diretamente quanto possível” (JOVCHELOVITCH; BAUER, 2003, p. 93-95).

Para Wivian Weller e Sinara Zardo (2013), Alfred Schutz foi um dos principais teóricos a contribuir com o desenvolvimento da técnica de entrevista narrativa, e seu enfoque central buscava compreender o sentido do mundo da vida cotidiana e a forma como as pessoas interagem no dia a dia.

O entendimento da realidade social pelo viés da teoria Schutziana se dá pela tentativa de compreender o “mundo do senso comum”, ou seja, o mundo intersubjetivo que o indivíduo experimenta e o cenário da ação social. [...] Dessa forma, o sentido subjetivo que tem uma ação para o ator é único e individual, porque se origina de uma situação biográfica única e particular. Com isso, o modo como o senso comum se apresenta depende das experiências que os indivíduos constroem no curso de sua existência concreta (WELLER; ZARDO, 2013, p. 132).

Conforme Jovchelovitch e Bauer (2003), a entrevista narrativa é um método crítico que substitui o esquema de “pergunta-resposta” pela possibilidade de o entrevistado melhor desenvolver sua contribuição, tendo em vista a sua liberdade no uso da linguagem e do enredo. Nesse sentido, a entrevista narrativa limita o entrevistador, pois ele não lança mão de perguntas pré-estruturadas, mas sim recorre a um tipo específico de comunicação cotidiana, que é o contar e escutar história, para conseguir seu objetivo.

A narrativa, no entanto, também deve ser interpretada a partir da situação da entrevista, levando em consideração seus pontos negativos. A entrevista narrativa, por mais que tente ausentar a influência do entrevistador, também pode gerar comunicações estratégicas com base em suspeitas formuladas pelo informante. Jovchelovitch e Bauer (2003) também consideram importantes as questões levantadas sobre a relação entre as narrativas e a realidade. A dimensão expressiva e as distorções, mesmo que decorram em narrações fantásticas, precisam ser consideradas e respeitadas. Colocando em destaque alguns pontos considerados relevantes, no tocante à utilização da entrevista narrativa, os autores supracitados apresentam, esquematicamente, algumas de suas características, a saber:

A narrativa privilegia a realidade do que é experimentado pelos contadores de história: a realidade de uma narrativa refere-se ao que é real para o contador de história. / As narrativas não copiam a realidade do mundo fora delas: elas propõem representações/interpretações particulares do mundo. / As narrativas não estão abertas à comprovação e não podem ser simplesmente julgadas como verdadeiras ou falsas: elas expressam a verdade de um ponto de vista, de uma situação específica no tempo e no espaço. / As narrativas estão sempre inseridas no contexto sócio-histórico. Uma Voz específica em uma narrativa somente pode ser compreendida em relação a um contexto mais amplo: nenhuma narrativa pode ser formulada sem tal sistema de referentes (JOVCHELOVITCH; BAUER, 2003, p. 110).

Dessa forma, a condução das entrevistas ocorre de maneira atenciosa, tentando evitar caminhos diferentes entre todas realizadas. Contudo, cada entrevista teve preliminares sutilmente distintas, sobretudo pelas características da abordagem, que se fez em lugares e velocidades diferentes. Segundo Michel de Certeau (2002), as estruturas narrativas, os relatos, têm valor de sintaxes espaciais e podem regular as mudanças no espaço (ou circulações ou ainda translações, como disse Paola Jacques), efetuadas pelos relatos sob a forma de lugares postos em séries lineares ou entrelaçadas; tamanho o poder e de sutil complexidade desses relatos que viagens de práticas e táticas cotidianas. Essas narrativas, como defende Alessia de Biase (2012), podem ser trabalhadas em formas possíveis de narrativas coletivas e transformar a maneira como participam do fazer cidade.

3.3 As narrativas

Figura 10 – Seguindo o ciclista Marcio



Fonte: registro do autor

A entrevista narrativa foi proposta, basicamente, em três “estágios”. Estes foram pensados à luz da seguinte questão: qual o melhor caminho para que a pessoa fale sobre seu espaço-movimento sem que saiba algo da proposta conceitual? A partir dessa dúvida inicial, os estágios foram pensados como três convites à fala, para que as pessoas contassem livremente a partir das circunstâncias e de suas memórias. O pesquisador, em todas as entrevistas, seguiu tais estágios, fazendo as seguintes propostas:

- Inicialmente, o ciclista anônimo foi convidado a falar sobre sua experiência em aprender a pedalar. Essa proposta buscou o envolvimento do pesquisado para que ele se conectasse a processos de aprendizado e conquistas de habilidades, bem como introduzisse sua proximidade com a bicicleta.
- Em seguida, a pessoa foi provocada a falar sobre o percurso que habitualmente faz. Nesse estágio, buscou-se elementos da cidade, algumas características e opiniões.
- Por fim, teríamos uma oportunidade de perguntar sobre alguma história/situação que viveu nesse percurso diário. Já nessa proposta, além de mais elementos sobre a cidade, buscou-se saber sobre as interações com o espaço ou outros espaços-movimento.

Esses convites foram feitos no momento que cessava a deriva e começava a conexão com os ritmos – ciclorritmos – de ciclistas anônimos, juntamente com uma breve apresentação.

As derivas aconteceram no município de Vila Velha, majoritariamente durante períodos vespertinos, em dias não sequenciais. Tiveram início sempre a partir da casa do pesquisador, localizada no bairro Soteco (Vila Velha, ES, Brasil), e terminaram em lugares aleatórios. Para a gravação das perseguições, foram utilizados um telefone celular, acoplado a um Gimbal para celulares da marca DJI, bem como um gravador Zoom, que não foi utilizado em todas as entrevistas. A bicicleta utilizada foi uma de marca Caloi, modelo Pro Light, da década de 1990, com peças adicionais. Para auxiliar em algumas entrevistas, foram utilizados dois banquinhos dobráveis.

Figura 11 – Bicicleta utilizada na pesquisa. Remendo de câmara no bairro Vale Encantado



Fonte: registro do autor

A partir do momento que se conectava a um espaço-movimento, o pesquisador esteve atento às mudanças de movimentos relativas aos outros ritmos na rede viária. Vivenciou-se acompanhamentos silenciosos e também turbulentos. Além disso, alguns momentos inesperados, como de furo de câmara de ar (ver Figura 11) e “tentativa de assalto”, em que o pesquisador foi confundido com assaltante por uma ciclista anônima (ver Figura 12). Ocorreram também derivas sem perseguições e perseguições sem entrevistas. Ao total, foram perseguidos 22 ciclistas em 15 derivas. Participaram das entrevistas narrativas 2 mulheres e 7 homens.

Figura 12 – Ciclista anônima

Fonte: registro do autor

Algumas entrevistas aconteceram enquanto pesquisador e pesquisado pedalavam, desviando de obstáculos ou mesmo, confortavelmente, pedalando lado a lado. E estas geraram respostas de múltiplos formatos e intensidades. Cada entrevista foi uma experiência diferente e trouxe elementos diversos e plurais para o desenvolvimento do exercício de pensar os espaços-movimento.

Observou-se que a maioria dos ciclistas está disposta a conversar sobre as suas experiências em duas rodas, no entanto, como veremos, poucos deles têm em suas narrativas a relação de direitos espaciais (direito à cidade). As observações sobre as dificuldades enfrentadas aparentemente estão interiorizadas nas estratégias que garantem seus espaços-movimento, e pouco se vincula propriamente aos espaços construídos.

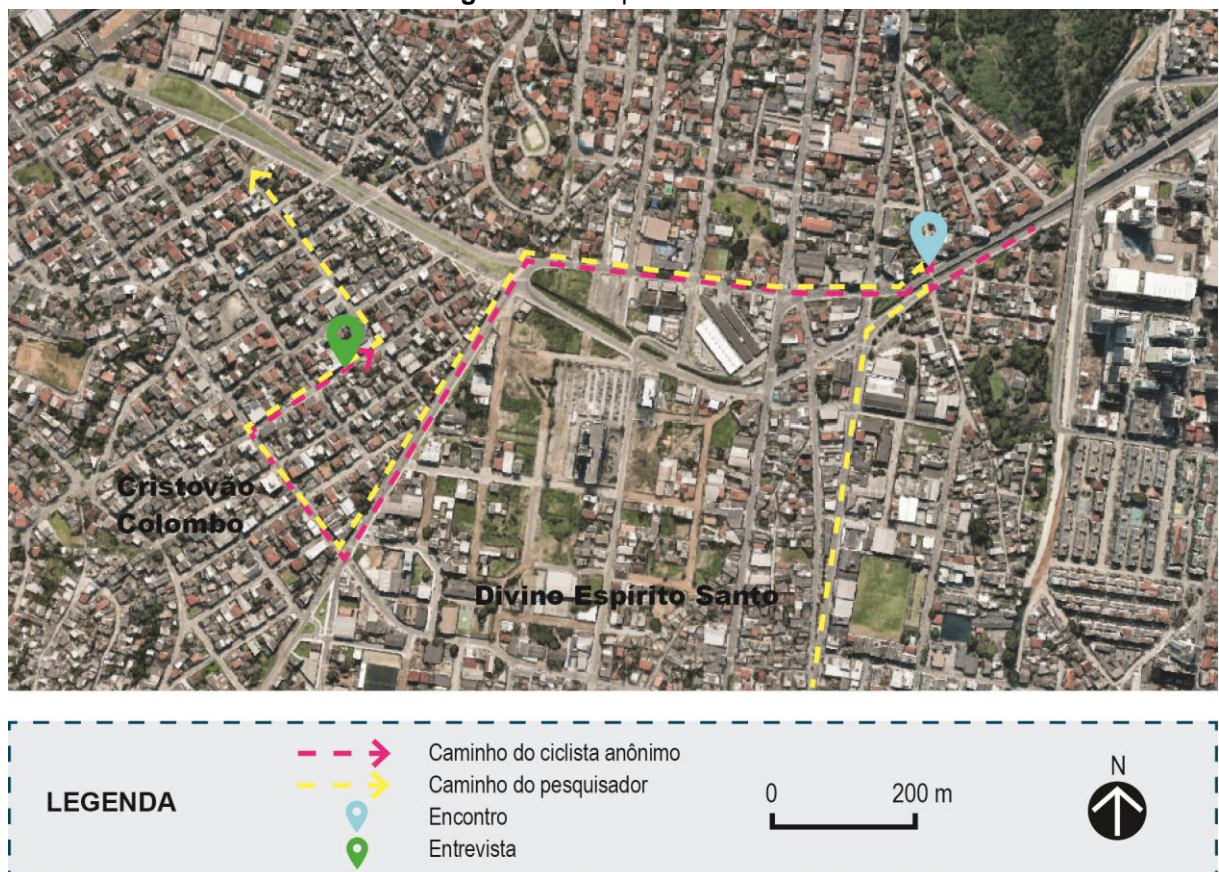
Em todas as abordagens, foi percebida uma relação importante dos deslocamentos diários com as atividades de trabalho. Os deslocamentos geralmente estão associados com cargas, que podem variar entre mochilas e bolsas, sacolas e até caixas de madeira, transportando, para além de objetos pessoais, ferramentas de ofício, mercadorias e alimentos. Essas necessidades podem promover transformações nas estruturas das bicicletas, como foi o caso do ciclista Renilton, e podem exigir ainda mais dos corpos em seus deslocamentos diários,

influenciando diretamente na forma como esses sujeitos participam da partilha do comum.

As perseguições geraram vídeos, que tiveram formatos diversos e foram produzidos de acordo com as situações e a possibilidade de filmagem. Os *frames* – sequência de quadros/imagens – que serão apresentados foram retirados dos vídeos produzidos quando os ciclorritmos do pesquisador e do ciclista anônimo estavam sintonizados. Os mapas buscam representar os caminhos percorridos de maneira espacial, não só localizando os percursos, mas orientando o leitor nas mudanças de direção e territórios.

José Maria Bissoli

Figura 13 – Mapa José Maria



Fonte: autor

José Maria parou no sinal (semáforo), logo atrás do pesquisador, que também aguardava a mudança de fluxo no cruzamento. Os dois aproveitavam a sombra de uma palmeira, quando José começou a assobiar. Em seguida, o pesquisador percebeu que o ciclista não assobiava sozinho, estava interagindo com o canto de um passarinho que estava por perto. Nesse momento, começou uma conversa:

Pesquisador: Ele está respondendo ao senhor.

Bicicleteiro: É – respondeu positivamente.

Sorriu, tirou as mãos do guidão e olhou para cima, enquanto continuava a assobiar. Instantes depois, o sinal abriu e José apressa a saída: “Vamos!”, gesticulando com a cabeça para frente.

Figura 14 – José Maria atento e sinalizando seus movimentos



Fonte: registro do autor

Essa foi uma das poucas perseguições que foram feitas no período matutino. José Maria voltava do trabalho, com um terço no punho direito e uma bicicleta simples, porém recentemente adquirida, ou bem conservada. O senhor José foi o cicleteiro entrevistado que mais contou histórias. Pelo menos de forma aparente, cada história se conectava a outras memórias e novas histórias pareciam ser de possível apresentação. Atualmente, morando em Vila Velha, José Maria contou que aprendeu a dar suas primeiras pedaladas em Vitória, próximo ao bairro Jesus de Nazaré.

José Maria – Tinha um colega meu, que considero como irmão meu [...], sabe ali na antiga Polícia Rodoviária Federal? [...] ali do lado do morro do Nazaré? Ali onde construía barco? [...] aí eu era moleque nessa época e me dava muito bem com o filho dele, o Ricardinho. Ele tinha uma bicicleta Monareta, e eu era carente pra caramba, não tinha bicicleta, não tinha condições de comprar, né?! [...] aí eu pensei: “Poxa, queria andar nessa Monareta”. Tinha um quintal imenso, grande. Então eu comecei

devagarinho, “pá”, e aí aprendi a andar. Comecei a pegar a bicicleta lá na rua, de paralelepípedo lá, andava, beleza. Aí, uma vez, o pai dele comprou uma bicicleta melhor pra ele, né? Aí ele falou: “Ah, Zé, papai falou pra dar essa bicicleta pra você”. O quê? Ah é? Beleza!... Ah! Aquela bicicleta eu guardei no meu coração.

Figura 15 – José Maria no cruzamento aguardando a mudança do sinal



Fonte: registro do autor

Seu primeiro emprego, ainda solteiro e enquanto morador de Vitória, era alcançado diariamente com a mesma bicicleta que lhe foi dada pelo pai de Ricardinho. O senhor José contou que a “monarelinha” ainda durou muito tempo.

José Maria – Era dez minutos da minha casa. Era de Santo Antônio... cé conhece ali o Santuário de Santo Antônio? Era dali... tem o cemitério... então, perto do cemitério tem o final da rua, Rua Manuel Furtado, final da... não tem saída pra carro mais. Minha mãe mora até hoje lá. [...] Pegava minha monarelinha e vinha... a primeira vez que fui pro Centro eu tremi. Contramão sempre... todo errado... contramão. Com medo *dos* ônibus *me* pegar. Sem treino, sem nada. Nunca aconteceu um acidente comigo, graças a Deus... [...] aí já tinha condições de comprar uma bicicleta maior pra mim. Aí, de tanto já usar ela demais, ela deu problema.

No percurso, quando pesquisador e ciclista aguardavam um momento para atravessar a larga Avenida Gonçalves Ledo, também já se aproximando de onde morava o senhor José, havia uma interação com as pessoas que passavam (ver Figura 16). Quando, a pedido do ciclista, pedalamos até uma padaria do bairro, os cumprimentos se intensificaram no caminho.

Figura 16 – Durante o percurso, enquanto esperava em outro cruzamento, José Maria cumprimenta uma família de amigos que passava também de bicicleta



Fonte: registro do autor

O percurso diário feito pelo ciclista é de aproximadamente três quilômetros, todo ele em ruas pavimentadas. No entanto, ele contou que não foi sempre assim: “[...] quando eu casei, vim morar logo aqui no barraco. Isso aqui era lama pura. Para eu ir trabalhar em Vitória, tinha que sair com o uniforme pra chegar lá e trocar”. Também expressou algumas das motivações que o fazem escolher a bicicleta:

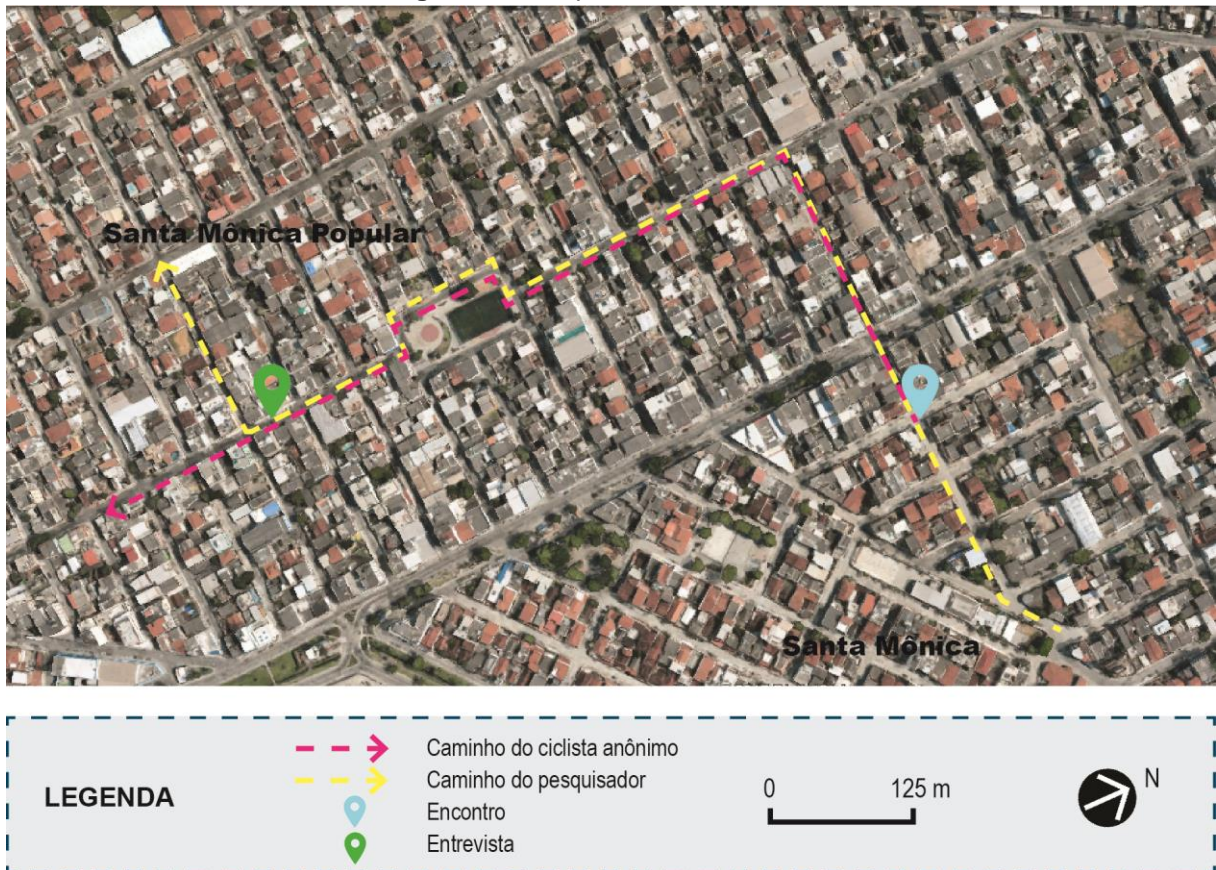
José Maria – A verdade é, a bicicleta sempre foi de utilidade pra mim. A minha esposa fala: “Ah, pega um ônibus que é mais fácil”. Não! Demora demais! Você perde tempo, perde tudo. Com a bicicleta, na base de 30 minutos tô lá onde que eu quero. Que de ônibus você pode saber que nada, nada você vai gastar uma hora ou mais de uma hora.

No entanto, o ciclista também contou sobre suas preocupações e impedimentos quando precisa se deslocar com a bicicleta. Expressou preferências de caminhos para evitar convívio com outros ritmos:

José Maria – Quando está chovendo, já não ando. Porque se eu andar de bicicleta, vai me sujar a camisa todinha [...] À noite também já não ando, porque onde que eu passo é um pouco meio perigoso. Sempre quando eu vou pra Vitória, eu passo por Paul. Eu sei que ali é um pulo, não tem perigo, o trânsito é devagar... agora se for pra passar na [Rodovia] Lindemberg, eu não ando... porque eu sei que a velocidade do carro é altíssima. Não tem ciclovia. Certo ponto tem, certo ponto não tem. Tem *umas buracada* ali... tem lugar que tem areia, a bicicleta derrapa, você pode se machucar e acontecer um acidente. Então, eu não gosto de passar por ali.

Roseane Azevedo

Figura 17 – Mapa Roseane Azevedo



Fonte: autor

Roseane pedalava tranquila, com uma bicicleta modelo praia, com pinturas no quadro que simulavam gomos de bambu, emprestada de um amigo. Seu ritmo destoava das agitações de fim de tarde das ruas nas quais passava. Disse que estava indo na casa de uma amiga, e depois seguiria para o bairro Glória. Parte do percurso acompanhado foi em contramão de via e também por ruas movimentadas do bairro Santa Mônica Popular. Um fato curioso foi a ciclista ter evitado um cruzamento, passando pelo interior de um estacionamento de supermercado, como quem cortava caminho.

Figura 18 – Momento da entrevista de Roseane no bairro Santa Mônica



Fonte: registro do autor

Roseane surpreendeu o pesquisador ao falar espontaneamente sobre seu uso diário da bicicleta, imediatamente depois do convite à entrevista.

Roseane – Basicamente, ando Vila Velha *todinha* com a minha mãe. A gente anda muito de bicicleta. Moro em Itapoã, então eu vou: Itapoã x Araçás, Araçás x Itapoã³¹. Onde a gente vai, a gente vai de bicicleta. A gente organiza muitos amigos, e aí vai todo mundo.

Figura 19 – Momento que pesquisador perseguia a ciclista, antes da abordagem



Fonte: registro do autor

Roseane foi convidada para falar sobre sua experiência de aprender a pedalar. “Não lembro como comecei a pedalar, mas foi meu pai que me ensinou. Foram trágicas as quedas. Sou o tipo de pessoa que aprende muito rápido, e então foi desde pequenininha”. E quando foi questionada se tinha sido uma boa experiência: “Foi. Acho que você cria uma independência, então aonde você quer ir, você vai”.

Para falar do caminho que faz com mais frequência, a ciclista ressaltou a segurança, o trânsito e a estrutura da via:

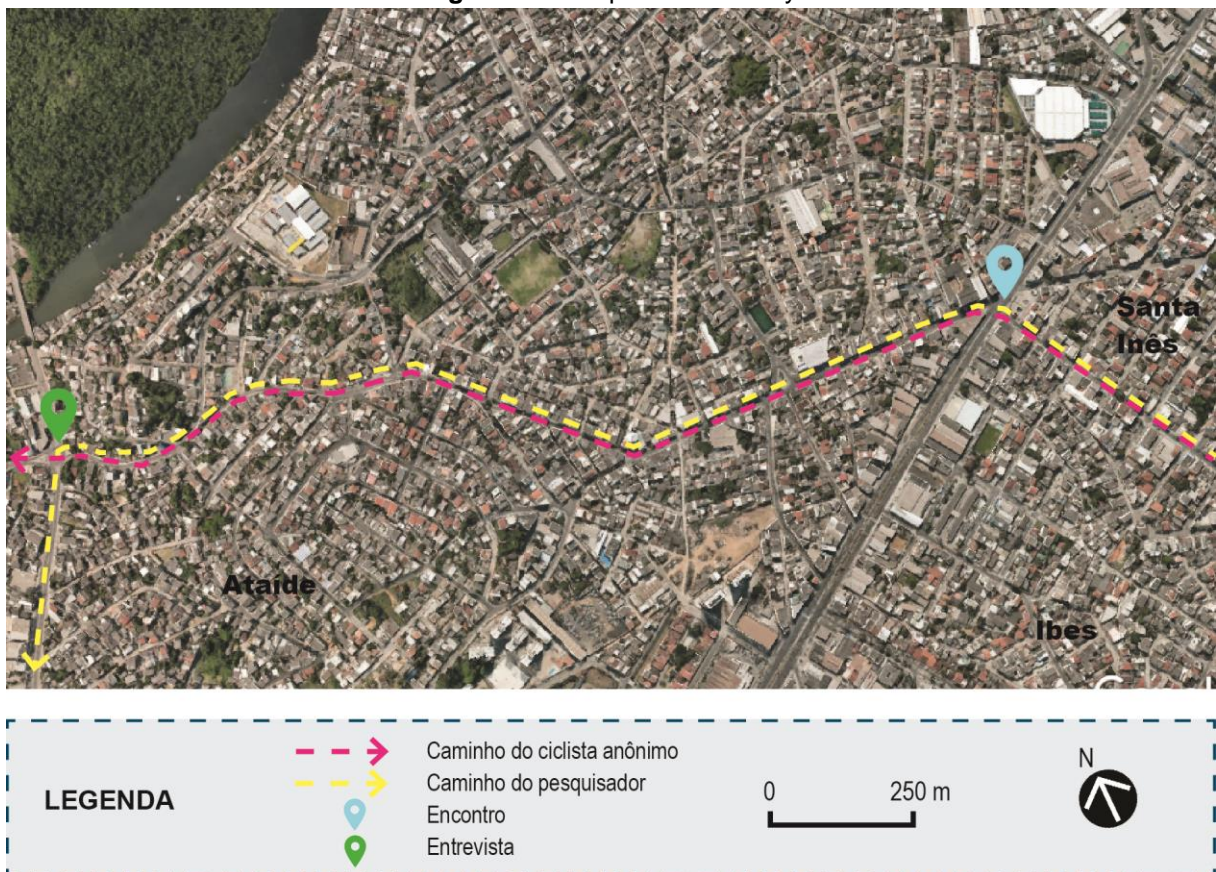
³¹ São bairros do município.

Roseane – O caminho que faço com mais frequência é para a escola de dança. É pertinho de casa. Geralmente vou pela praia, às vezes faço alternativo. Eu vou mesmo pela praia porque é mais seguro do que o trânsito de Vila Velha, e tem mais gente, e é melhor ir pela ciclovia.

Roseane justificou um pouco de pressa, pois ainda teria que pedalar até o bairro da Glória. Antes de continuar seu pedal, relatou que a história que mais marcou nessas idas e vindas foi um roubo, como a maioria dos entrevistados nesta pesquisa. A jovem ciclista deixou sua bicicleta na frente de uma agência de modelo, onde foi trabalhar. Quando voltou, a bicicleta já não estava lá.

José Wesley de Jesus Santos

Figura 20 – Mapa José Wesley



Fonte: autor

O ciclista José Wesley foi seguido pelo pesquisador quando este já estava seguindo outro ciclista – no caso, ele já era o terceiro a ser seguido pelo pesquisador naquela deriva. Os ciclistas anônimos pedalavam pela movimentada Avenida Rui Braga

Ribeiro, e, ao chegarem ao cruzamento com a Rodovia Carlos Lindemberg, aglomeraram-se todos do lado esquerdo da via, demonstrando ser uma tática já conhecida por todos, inclusive pedestres, para uma melhor travessia (ver Figura 21).

Figura 21 – Travessia. O ciclista José Wesley em primeiro plano



Fonte: registro do autor

Essa travessia foi concluída com todos os transeuntes – pedestres e ciclistas – passando por dentro da área de um posto de gasolina. A partir desse momento, José Wesley passou a ser seguido, e logo adiante foi abordado pelo pesquisador.

Figura 22 – O ciclista José Wesley sendo seguido quando convergia numa bifurcação e passava por carros e pedestres

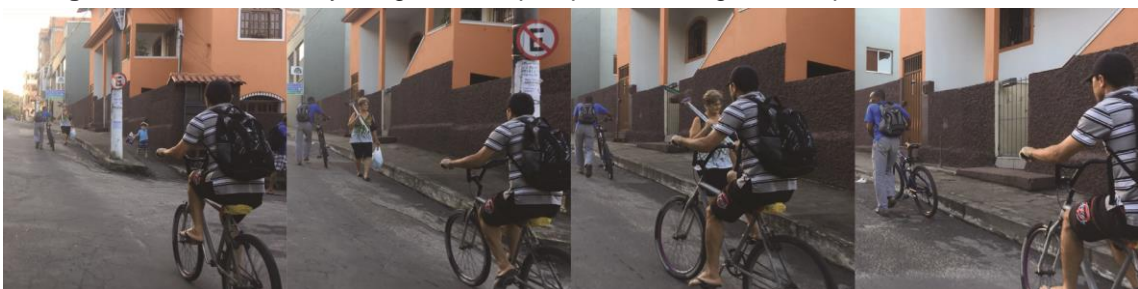


Fonte: registro do autor

O ciclista contou que com cinco ou seis anos de idade já sabia andar de bicicleta. Aprendeu a pedalar em Aracaju, sua cidade natal, e lá também pedalava para ir até o trabalho. Ao contar sobre seu percurso diário, José disse que acredita fazer um percurso de doze quilômetros, entre ir e voltar do bairro Itaparica, onde trabalha como pedreiro, até o bairro onde mora, Ilha das Flores. Contou que seu percurso é concorrido e também relatou a necessidade de cuidado relativo à fragilidade da bicicleta.

José Wesley – Assim... o percurso não é mais tranquilo, porque não tem ciclovia até onde eu trabalho. A maioria do trecho é, assim, você tem que dividir espaço com os carros. Você tem que tomar muito cuidado, porque bicicleta é um veículo frágil, né? Tem que tomar cuidado... mas é bom, eu acho bom vir pro trabalho de bicicleta todo dia.

Figura 23 – José Wesley chegando e o pesquisador chegando ao pé do morro de Ataíde



Fonte: registro do autor

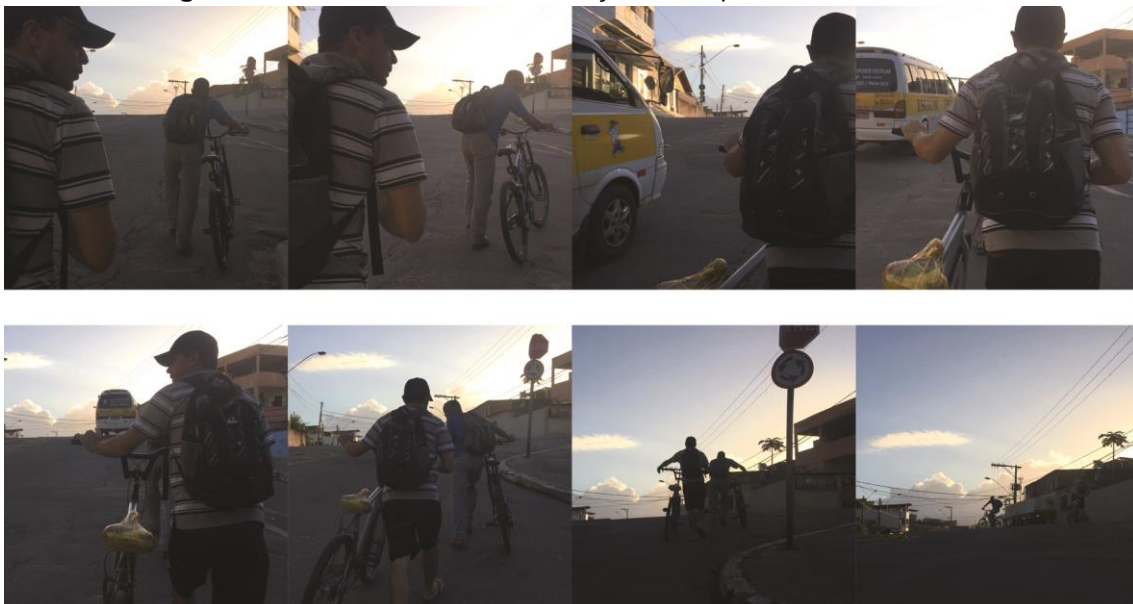
Depois da entrevista, que aconteceu no movimentado trevo do bairro Aribiri, José concordou que pedalassem juntos até o trevo de Capoaba, que fica próximo a sua casa. No meio desse caminho, havia um morro, o morro do bairro Ataíde. Nesse momento, que a inclinação dificultava os movimentos, encontraram outro ciclista (ver Figuras 24 e 25), que perguntou ao pesquisador com tom de desafio: “E aí, vai subir pedalando?”, já que ele ainda foi alguns metros além dos outros dois. O terceiro ciclista ainda acrescentou: “O cara pra subir aqui só pode que ele não trabalhou... eu tô morto, subi escada pra caramba”.

Figura 24 – Ciclista anônimo subindo o morro do bairro Ataíde



Fonte: registro do autor

Figura 25 – Ciclistas anônimos alcançando o topo do morro do bairro Ataíde



Fonte: registro do autor

Na subida, havia mais três ciclistas, um pouco mais distantes, na mesma situação. Todos com bicicletas simples, alguns com uniformes, outros com bolsas grandes e aparentemente pesadas. Nesse momento, José alertou para o cuidado com o ônibus

que se aproximava, e que, realmente, passou muito próximo dos ciclistas. No local da ultrapassagem não havia acostamento nem uma calçada que abrigassem os ciclistas (ver Figura 26).

Figura 26 – Momento da ultrapassagem feita pelo ônibus



Fonte: registro do autor

Outra situação ocasionada por falta de espaço foi relatada por José:

José Wesley – O que aconteceu comigo também, um pouco tempo atrás, eu bati com outro ciclista, perto do Posto 7, aqui. Eu vindo do trabalho, ele ia pra lá, a gente ia no mesmo lado, por não ter ciclovia, e a gente ficou um pouco sem saber que lado que ia por causa dos carros. Acabamos que batemos as bicicletas. Mas não foi nada demais, não. Aí a gente só caiu mesmo, cada um pegou sua bicicleta e seguiu o caminho.

O ciclista José também contou que usa a bicicleta para fazer compras cotidianas, como as de farmácia, mercado e padaria. Ao final da descida do morro, que com o embalo chegava até o trevo de Capoaba, o ciclista perguntou: “Cê vai para aquele lado que eu vô? Pra lá?” Esse foi o momento da despedida.

Jussara Pereira Lagassi

Figura 27 – Mapa Jussara Legassi



Fonte: autor

Jussara estava pedalando atenta pela Avenida Rui Braga Ribeiro e entrava na Avenida João Mendes. Na verdade, era uma mesma avenida que mudava de nome, e que, nesse caso, era um bom exemplo de que a mudança do nome muda diversos aspectos da via. Jussara, no entanto, chamou atenção do pesquisador de que essas mudanças podem ser percebidas de formas diferentes – múltiplas.

Figura 28 – Momento de encontro com a ciclista Jussara



Fonte: registro do autor

Figura 29 – Seguindo a ciclista Jussara



Fonte: registro do autor

O pesquisador seguiu Jussara quando ela entrava na Avenida João Mendes, que possui outros dimensionamentos em relação à avenida anterior: tipos de comércio, bairros vizinhos, larguras e, principalmente, possui uma rua auxiliar, onde foi implantada uma ciclovia. Essa ciclovia, que estava do outro lado da via, não atraiu a ciclista, que permaneceu pedalando no canto direito (ver Figura 29), entre carros estacionados e o fluxo contínuo da via. A permanência na direita só foi percebida quando o pesquisador foi parar, instintivamente, do outro lado, passando a seguir a ciclista quase que numa linha paralela (ver também Figura 29).

Figura 30 – Bicicleta de Jussara e Rua José Ribeiro no momento da entrevista



Fonte: registro do autor

Quando Jussara saiu da Avenida João Mendes e entrou no bairro Parque das Gaivotas, ela foi abordada. Na entrevista, surpreendeu o pesquisador, dizendo que, para aprender a andar de bicicleta, precisou fazer pequenas economias, “juntar moedinhas” e pagar um amigo pelo uso da bicicleta.

Jussara – Ahhh, eu aprendi a andar de bicicleta, eu tinha mais ou menos uns nove anos de idade, a gente era muito pobre, *né?*! E na rua tinha um amigo meu, que ele tinha uma bicicleta que era uma Caloi, daquelas beeemm veeelha, e assim... qualquer dinheirinho que arrumava, economizava o dinheirinho da merenda pra dar pra ele pra alugar a bicicleta dele pra ele me ensinar a andar de bicicleta...

Jussara conseguiu comprar sua primeira bicicleta com dezoito anos, e ao descrever sua relação com a bicicleta, levanta alguns elementos importantes, como a relação entre passeio e trabalho, bem como a questão da segurança.

Jussara – Era uma barra circular³²... você acredita? Eu sempre gostei de bicicleta forte, entendeu? Porque eu sempre... assim... trabalhei com comércio, então eu sempre transporteí muita coisa. Naquela época, eu tive uma barraca na Praia da Costa, aí eu precisava de uma bicicleta. Às vezes tinha que levar um monte de coisas. Eu tinha uma barra circular, aí depois dessa fui tendo outras. Cheguei a ter uma bicicleta de carga, mas de passeio. Você acredita que nunca tive uma de passeio?! Você olha essa bicicleta, ela é feia, mas as peças são todas ótimas. Devido a tanto roubo de bicicleta, eu tenho medo de ter uma bicicleta nova, e esse percurso que a gente faz da Glória pra cá é um percurso muito visado. Eles tomam muito bicicleta nesse nosso percurso aqui...

³² Modelo de bicicleta da marca Monark.

Figura 31 – Bicicleta de Jussara e Rua José Ribeiro no momento da entrevista



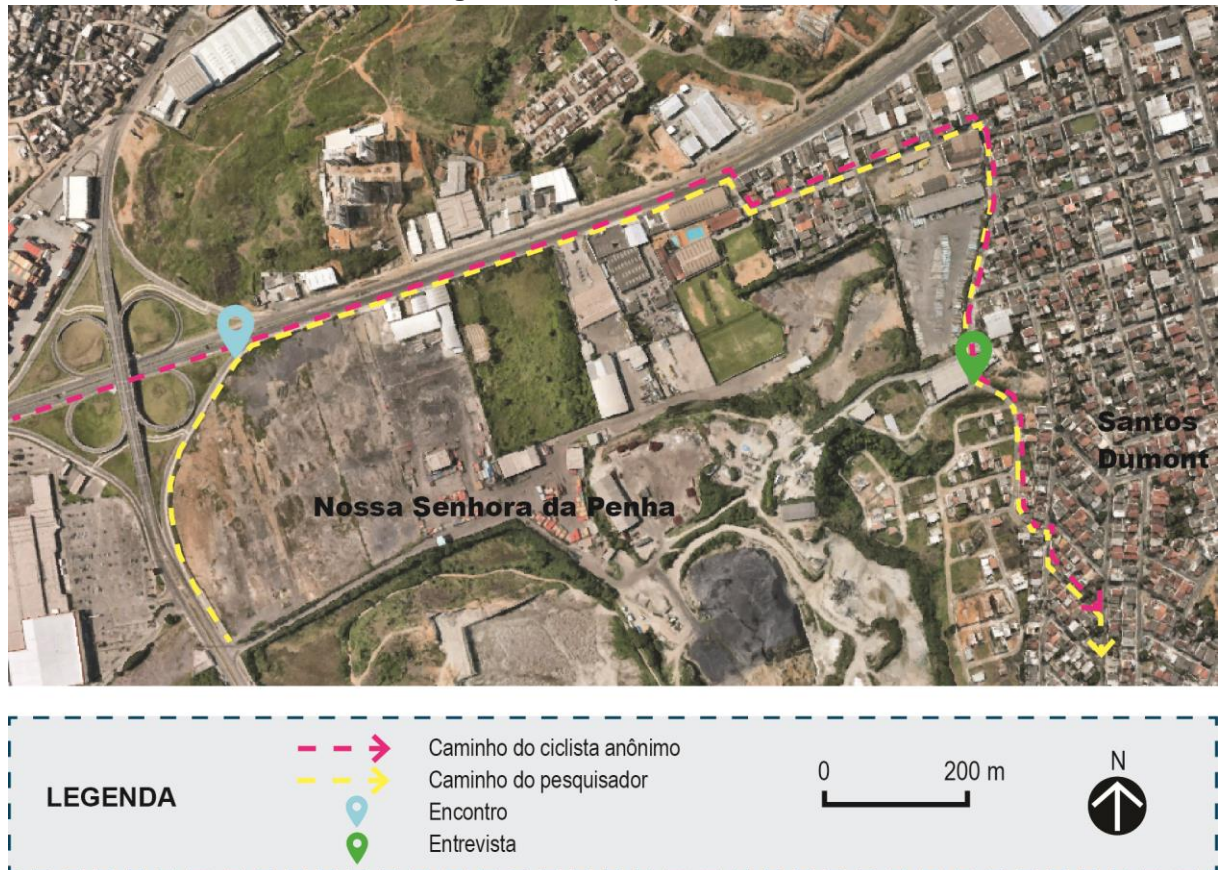
Fonte: registro do autor

Jussara também falou um pouco sobre sua predileção pela bicicleta e sobre os benefícios que julga relevante:

Jussara – É porque além de economizar dinheiro de passagem, para o meu trabalho, eu também adquire saúde, pois eu tô pedalando. Eu tenho um restaurante, e a gente acaba comendo muito... e emagreço, então eu mantenho a forma, e eu gosto. Particularmente, eu gosto muito de andar de bicicleta, se eu não... assim... se eu não tivesse o trajeto de trabalho de bicicleta, com certeza eu iria tirar um tempo para andar de bicicleta, porque eu gosto de andar de bicicleta. Eu não trocava minha bicicleta por outro meio de transporte, entendeu? Mesmo que tivesse um carro, meu carro ficaria guardado, e eu iria trabalhar de bicicleta. E a gente às vezes acaba conhecendo pessoas, como eu estou te conhecendo aqui, né?

Braz Cosme

Figura 32 – Mapa Braz Cosme



Fonte: autor

Algumas derivas acabaram levando a uma conhecida rodovia estadual, a Rodovia Carlos Lindemberg. Nela, é muito comum ver ciclistas convivendo com as altas velocidades dos carros. Os trechos de ciclovias que nela existem são utilizados pela maioria dos ciclistas, mas é possível presenciar várias situações em que sua existência é totalmente negligenciada. Foi nessa rodovia que o pesquisador encontrou com o ciclista Braz Cosme, quando ele justamente não fazia uso da ciclovias, que estava do outro lado da rodovia. Braz passava pela área de retorno do viaduto que conecta a rodovia à outra rodovia, a Darly Santos, e seguia pela Carlos Lindemberg no sentido Centro (ver Figura 33).

Figura 33 – Começando a seguir o ciclista Braz



Fonte: registro do autor

Quando, no acompanhamento, saíram da rodovia e começaram a pedalar pelas ruas de paralelepípedo do bairro Nossa Senhora da Penha, pesquisador e entrevistado conseguiram conversar. A entrevista se iniciou ainda pedalando.

Figura 34 – Ciclista Braz na entrevista



Fonte: registro do autor

O cicleteiro resistiu, a princípio, mesmo diminuindo sua velocidade e dando muita atenção ao pesquisador. No entanto, ao saber que a entrevista se tratava da relação com a bicicleta, Braz interrompeu o pesquisador e disse: “Ela [a bicicleta] serve para duas coisas ou mais. Você está pedalando, é um meio de transporte. Você está evitando pegar um carro aí e sair. E faz bem a saúde também. Pedalando todo dia, você está movimentando”.

Braz também falou sobre sua utilização diária da bicicleta. Contou sobre como avalia a escolha do modal:

Braz Cosme – Meu filho tem um *comerciozinho*, e a gente vai fazendo as compras, pegando os lugares mais em conta. Tem que ir num mercado, tem que ir em outro... e a gente vai de bicicleta. Eu tenho passe para andar de ônibus. Ontem, eu fui no Centro e em Coqueiral, mas tudo de bicicleta. Eu podia ir de ônibus, mas pra mim é mais vantagem ir de bicicleta, porque eu estou fazendo exercício... e tô economizando também.

Figura 35 – Ciclista Braz pedalando pelas ruas do bairro Nossa Senhora da Penha



Fonte: registro do autor

Ao contar como aprendeu a andar de bicicleta, Braz lembrou dos tombos e de como conseguiu sua primeira bicicleta:

Braz Cosme – Ah.. tem muitos anos. Foi na roça ainda. Quando eu morei na roça. Tomei uns dois tombos. Quase arranquei uma unha do pé uma vez. Mas aprendi, e aí depois, com muita dificuldade, eu comprei uma bicicleta “Olé 70”³³ lá na roça, a troco de apanhar café para os outros, lá. Na verdade, a bicicleta foi dada pela empresa. Eu fui o que *panhei* mais café naquela época. Então eles deram três bicicletas para aqueles que *panhavam* mais café.

Desceram das bicicletas para subir um morro, que não era muito inclinado, mas que, em baixa velocidade, ficou difícil continuar pedalando. Ademais, a rua que pedalavam concentrava algumas oficinas mecânicas de caminhões pesados, todos estacionados na rua, sobrando pouco espaço. Na cesta da bicicleta de Braz, estavam muitas garrafas e latas de refrigerante, deixando a bicicleta pesada, e levando a entender que era normal que descesse da bicicleta para empurrá-la. Quando acabou a inclinação da rua, Braz parou ainda para conversar, como quem já se despedia, mas ainda narrou um bocado de coisas.

Braz Cosme – Olha, você tem que andar com muita atenção. [...] eu gosto de andar sempre na minha mão. Respeitar o direito, *né?*... de todo mundo. Se eu estou num sinal que abriu, eu não vou passar, vou esperar ele fechar para eu passar. Porque eu vejo muita morte por aí... Olha, morreu um vizinho meu, ali embaixo. Foi atravessar, atravessar a pé, ali no sinal da Igreja Assembleia.

³³ Modelo de bicicleta.

Braz ainda abriu sua carteira para mostrar o passe de gratuidade do transporte público. Quando perguntado pelo pesquisador sobre lugares que costumava ir de bicicleta, respondeu: “Eu já fui até ao Convento de bicicleta, mas eu rodo aqui. Pro lado de Vitória, eu só vou até o bairro Cobilândia”. Aproveitou a oportunidade da carteira aberta para mostrar um cartão com a imagem de Nossa Senhora da Aparecida, querendo demonstrar sua fé e sua preocupação com os deslocamentos diários.

Figura 36 – Braz Cosme mostra imagem de Nossa Senhora da Aparecida



Fonte: registro do autor

Renilton de Oliveira

Figura 37 – Mapa Renilton de Oliveira



Fonte: autor

Renilton pedalava bem devagar, voltando para casa depois do dia de trabalho, pela Rodovia Darly Santos. Quando o pesquisador o avistou, estava do outro lado da “pista”, então, alcançar o ciclista levou alguns minutos. A rodovia possui uma ciclovia espaçosa, com um bom piso, na maior parte, mas sem manutenção e com pontos sem drenagem. Foi nesse lugar (ver Figura 38) que o percurso passou a ser feito em dupla, quando o pesquisador abordou Renilton.

Figura 38 – Momento que pesquisador aborda o ciclista Renilton



Fonte: registro do autor

Renilton é de Conceição da Barra, mas vive há mais de vinte anos com a família na região de Terra Vermelha. Compra e revende picolés com a bicicleta há oito anos. Contou que começou a vender com o carrinho, mas preferiu passar a vender de bicicleta. Disse também que escolheu a região dos bairros próximos à rodovia pela baixa concorrência. Para alcançar essa região, ele adaptou a caixa térmica do carrinho de picolé em uma bicicleta cargueira. “Comecei a trabalhar empurrando carrinho, mas vi que era mais prático”.

Figura 39 – Renilton e pesquisador esperando o semáforo abrir



Fonte: registro do autor

O ciclista preferiu atravessar a rodovia e seguir o caminho pelo outro lado, no acostamento. Quando convidado a falar sobre o percurso diário, ressaltou a importância da atenção. “Eu faço o percurso todo dia, todo dia, então a atenção é a mesma”.

O abandono da rodovia apresentava muitos obstáculos (ver Figura 40) para pedestres e ciclistas. Renilton ziguezagueava entre a área da calçada e o acostamento, a depender de seu julgamento sobre as condições de passagem. Aparentemente muito cauteloso, ao ser questionado se naqueles trechos ele sempre preferia a passagem pela calçada, disse: “Aqui eu subo. Eu evito essa rua principal. Apesar que tem uns buracos, mas é melhor pra passar”.

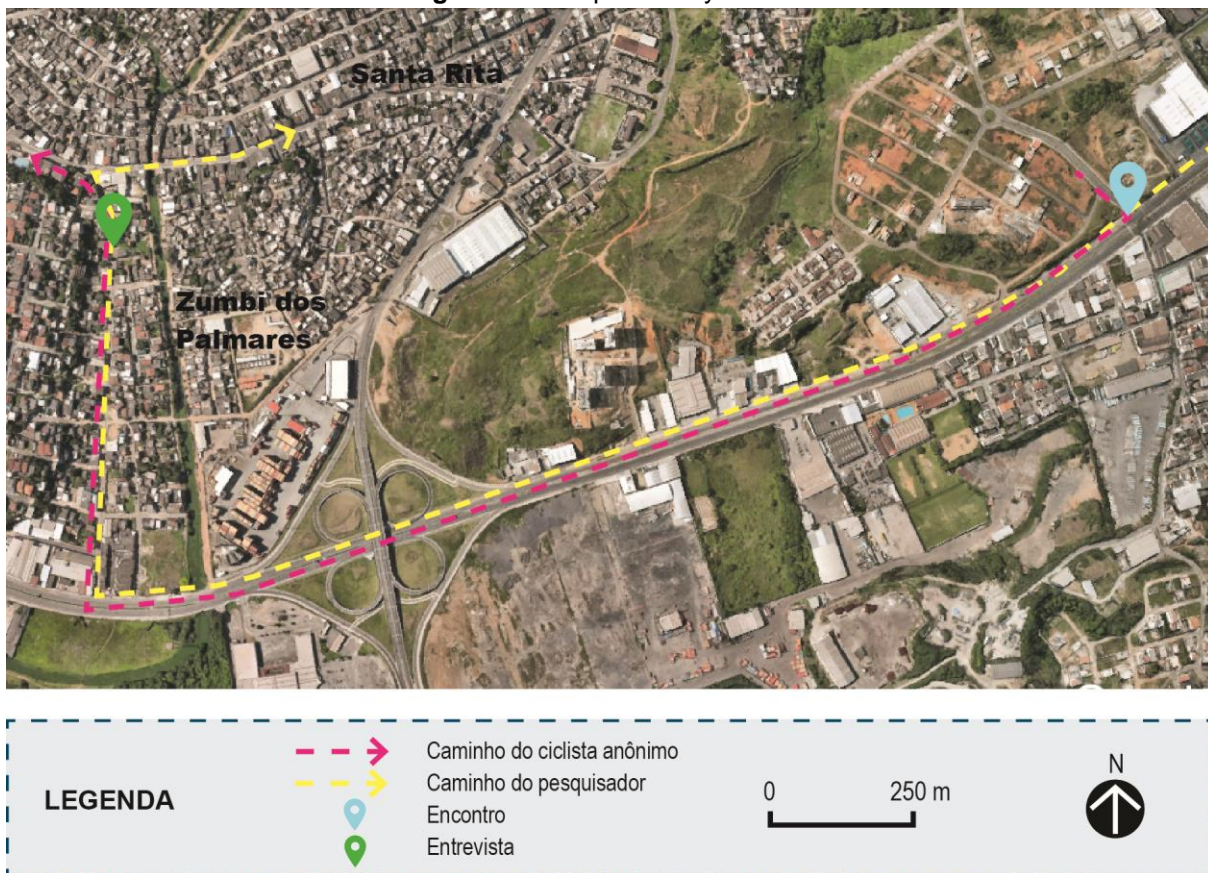
Figura 40 – Ciclista Renilton passando pela calçada da Rodovia Darly Santos



Fonte: registro do autor

Johnny Patricio

Figura 41 – Mapa Johnny Patricio



Fonte: autor

O encontro com o ciclista Johnny se deu na Rodovia Carlos Lindemberg, e a ocasião propiciou que os dois ciclistas atravessassem vias com diferentes configurações. Ele fazia o percurso do trabalho para sua casa e tinha compromisso na escola onde os filhos estudam, então a entrevista ocorreu enquanto pedalavam.

Figura 42 – Começando a seguir Johnny Patricio



Fonte: registro do autor

Pedalavam pela rodovia quando, no início da conversa, já presenciaram a passagem de uma carroça pela ciclovía (ver Figura 43) e carros estacionados nela (ver Figura 44).

Figura 43 – Carroça na ciclovía da Rodovia Carlos Lindemberg



Fonte: registro do autor

Figura 44 – Ciclista anônimo desviando de obstáculos



Fonte: registro do autor

Ao atravessarem o viaduto, que fica no encontro com outra rodovia municipal, os ciclistas estiveram em um momento de tensão. Johnny contou que até existe uma ciclovia para atravessar com segurança o mesmo viaduto, mas, segundo ele, “ninguém vai lá”. A ciclovia mencionada obriga o ciclista a pedalar um pouco mais e contornar o viaduto. O ciclista Johnny preferiu passar junto com os carros, e essa conduta é visivelmente tomada por todos que passam pedalando pelo local. O pesquisador ficou para trás, aguardando a passagem de um carro. Quando retomou a companhia de Johnny, perguntou se o ciclista não achava perigoso aquele local.

Johnny Patricio – Muito! Ah, todo mundo quer ir embora ainda. Nessa hora eles não querem parar um segundo pra você. Só eles. Agora ainda é cedo, né... você tem que ver daqui pra mais tarde.

Ao sair da Rodovia Carlos Lindemberg, entraram numa via, a Rua Maria do Carmo Divino, que dá acesso ao bairro Santa Rita. Nessa via, puderam conversar com mais tranquilidade (ver Figura 45). Johnny, no entanto, reclamou dessa rua:

Johnny Patricio – Aqui o pessoal para o carro do lado... não tem ciclovia... tem que andar na rua mesmo, igual como se fosse um carro.

Figura 45 – Johnny e pesquisador pedalando pela Rua Maria do Carmo Divino



Fonte: registro do autor

O ciclista Johnny Patricio contou que sua experiência em aprender a dar as primeiras pedaladas não foi como geralmente acontece, foi devagar.

Johnny Patricio – Eu não lembro muito certo assim não. Eu lembro que comecei a andar, aquela parte assim: Ah, caiu.. aí eu parei um tempo.. aí depois de ver os outros andando, fui devagarinho. Eu não aprendi a andar igual geralmente o pessoal anda, né?! Com as duas rodinhas.

Quando o pesquisador perguntou sobre os caminhos que geralmente faz, o ciclista mostrou-se também propositivo e fez referências ao município vizinho, capital do estado do Espírito Santo, além de indicar um tempo de adaptação:

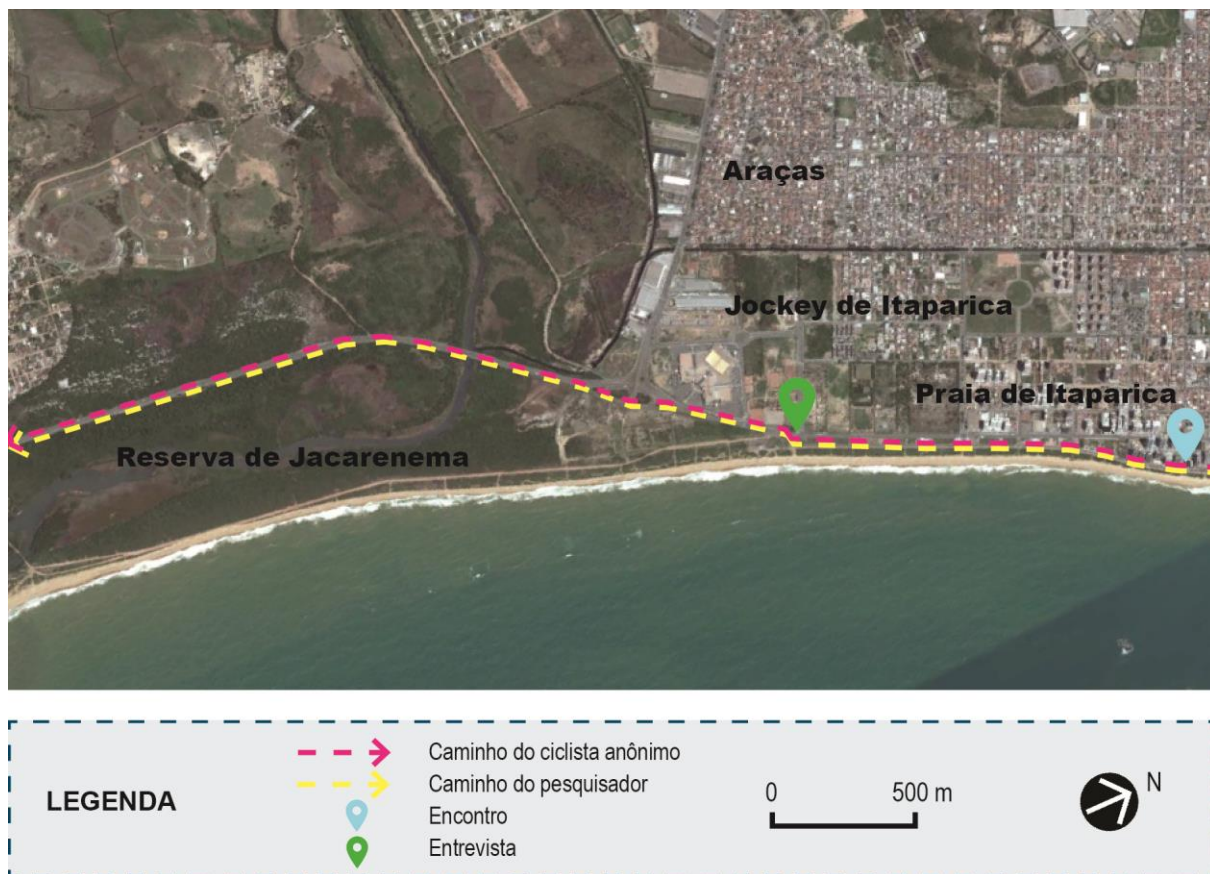
Johnny Patricio – Eles tinham que fazer aqui igual lá em Vitória. Porque de vez em quando eu vou em Vitória no domingo, né?! Você consegue pegar em Vitória ali, você vai atééé... Aquela faixa grande, do começo de Vitória aqui, até lá no shopping. Shopping não, final de Camburi [...] **Eu acho que aqui em Vila Velha eles deveriam fazer isso, entendeu? Lógico, vai ter problema no começo? Vai, porque o pessoal não está acostumado.** Mas vai acostumando devagarinho.

Fazendo críticas ao convívio com os motoristas, também relacionou e questionou a conduta destes quando estão em diferentes espaços da cidade.

Johnny Patricio – Porque o pessoal é o seguinte: engraçado que chega no bairro de Camburi, essas coisas, todo mundo respeita faixa, todo mundo respeita pedestre. Chega nos outros bairros, já não quer respeitar. Lá é porque é filho de doutor, então eu não vô... **mas é ciclista, é pedestre, tudo normal.** [...] **O mais engraçado é o seguinte: o mesmo motorista que está correndo aqui, lá ele não tá. Não entendo você, ué.** [...] Ninguém explica. É porque, tipo assim... Parece lá se eu *fazer* vou ser multado, aqui não. Mas e a pessoa? Se machuca de todo jeito.

Marcio Da Silva Araújo

Figura 46 – Mapa Marcio da Silva Araújo



Fonte: autor

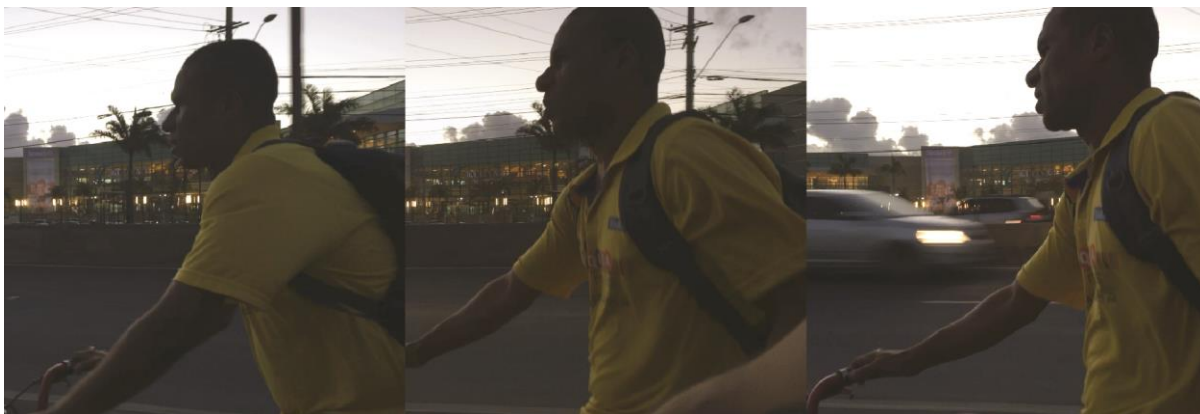
O pesquisador pedalava pela ciclovia da orla da Praia de Itaparica, por onde circulavam muitos ciclistas nas duas direções. Por atravessar todas as praias da região urbana da cidade, essa ciclovia é conhecida e muito frequentada. Em sua extremidade sul, apesar de não ter uma conexão bem definida, ela encontra outra, a ciclovia da Rodovia do Sol; e, juntas, podem ser consideradas as mais importantes da cidade, principalmente por ligarem a Região 5, que fica ao sul do município, às demais regiões.

A luz do dia já estava acabando e ventava bastante, quando o pesquisador decidiu por perseguir o ciclista Marcio Araújo. Márcio pedalava muito forte, assim como a maioria dos ciclistas que seguiam sentido sul; o ritmo da pedalada não cessava, mesmo contra o vento. Quando o pesquisador finalmente conseguiu alcançar o ciclista, e se iniciou uma abordagem, Marcio disse que não estava na velocidade habitual, acrescentando que estava pedalando mais devagar por interferência do vento contra.

Ao contar sobre sua experiência de aprender a pedalar, também disse que aprendeu a dar suas primeiras pedaladas em uma bicicleta de adulto, uma bicicleta abandonada pelo seu pai.

Marcio – Rapaz, falar a verdade, eu sou baiano, entendeu?! Sou de Uruçuca, perto de Itabuna. Eu aprendi a pedalar numa bicicleta sem nada. Só o aro, sem pneu. [...] Eu tinha uns dez anos. [...] Foi numa bicicleta velha do meu pai, toda ferrada mesmo, que ele deixou lá, jogada num canto... aí eu pegava e *regaçava* com ela.

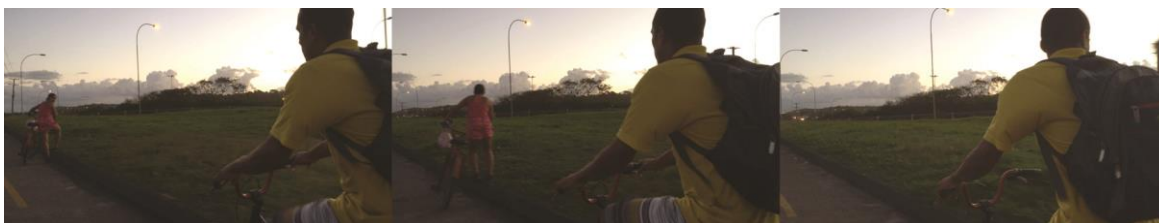
Marcio gesticulou, batendo firme com a mão no quadro da bicicleta, dizendo que era ali que ele precisava sentar para poder alcançar os pedais. Isso era necessário, pois a bicicleta era de tamanho adulto. “A gente sentava aqui, ó, e saía se esbagaçando”.

Figura 47 – Ritmos entre ciclistas e motoristas

Fonte: registro do autor

Quando o pesquisador perguntou ao ciclista sobre seu percurso diário, ele contou que o faz há quinze anos. Também fez referência ao tempo do percurso, ao vento e à frequência:

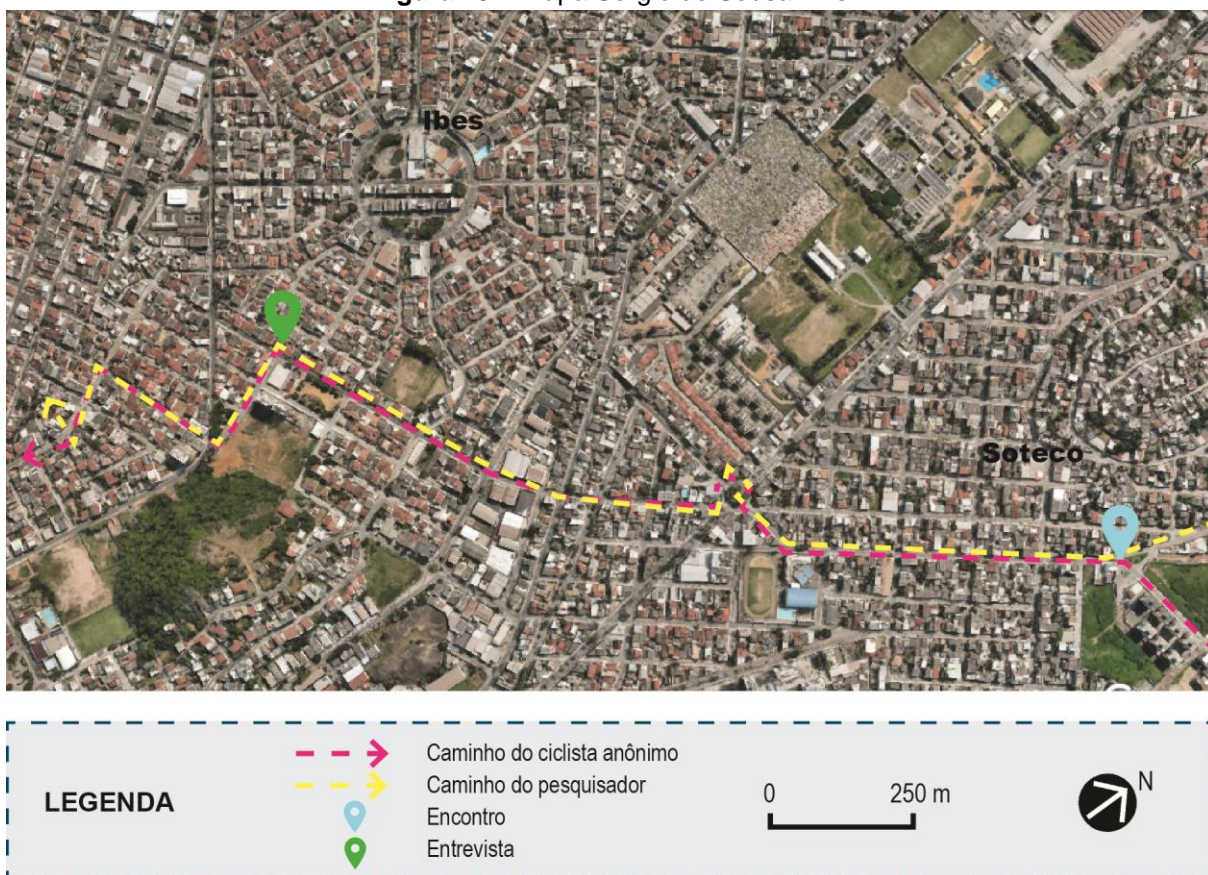
Marcio – Eu faço sempre esse mesmo caminho. Meu horário de sair de casa é 6h50, entendeu? 7:20h, por aí, eu já tô já no serviço. E o caminho é sempre esse aqui. Eu gasto de 20 a 30 minutos, por aí, quando o vento está bom. Quando o vento tá ruim, cê gasta uns 40 minutos. Pesa, entendeu? Mas eu vou num ritmo tranquilo, entendeu? Só à tarde que eu pego um ritmo mais... [fez movimentos com as mãos que simulavam os pedais se movimentando mais rápidos].

Figura 48 – Marcio cumprimentando outra ciclista no caminho

Fonte: registro do autor

Sérgio de Sousa Lins

Figura 49 – Mapa Sérgio de Sousa Lins



Fonte: autor

O pesquisador seguiu Sérgio por muitas ruas movimentadas, e percebeu um ciclista observador, que olhava para casas e também para o interior de ruas transversais, como quem investigava algo. Com uma bicicleta de marchas, pedalava rápido, mas não alcançava muitas velocidades, pois sempre parava de girar o pedal. Pararam numa das ruas do bairro Jardim Guadalajara, ao fim de uma tarde, já sem sol e com uma temperatura boa. O pesquisador perguntou: “Como você aprendeu a pedalar, Sérgio? Você lembra?”

Sérgio – Como eu aprendi? Foi tardio pra caramba. Comecei com 18, 20 anos já. Foi numa bicicleta velha. Saía à noite no bairro Ataíde. Não tinha construção de um colégio que tem lá em cima. Aí eu saía naquele terreno grande (fez gesto com a mão como quem ziguezagueava). A primeira impressão foi boa, depois comecei a tomar muita queda e não ficou muito legal, não.

Sérgio contou que vai de bicicleta para o trabalho todos os dias, e considera o percurso pertinho. Acrescentou que é preciso tomar cuidado com os “malucos dos carros”. Sérgio também contou que em uma ocasião, que não foi no percurso de ida ao trabalho, tomou uma queda de bicicleta e que até hoje não sabe como caiu.

Sérgio – Alguns anos atrás eu tomei uma queda e até hoje eu não lembro como é que eu caí. Apagou tudo da mente no momento do acidente. Eu não lembro de nada do momento do acidente. Eu estava indo malhar, eu acho que caí num quebra-molas... consegui chegar na academia não sei como. Já cobrei mais ou menos a memória, estava subindo a escada da academia com a bicicleta todo machucado, aí eu só fui lembrar mesmo, assim da família, alguns minutos depois, lá em cima da academia já.

Figura 50 – Sérgio e pesquisador param para atravessar uma rua movimentada

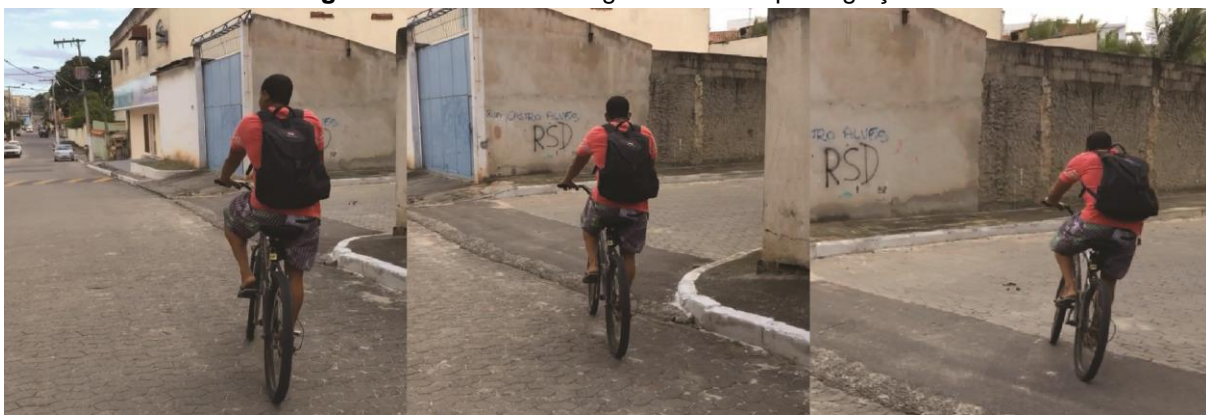


Fonte: registro do autor

Sérgio passou a mão nos lábios e acrescentou: “Isso aqui ficou inchado. Do momento do acidente eu não lembro nada, nada, nada. Na hora que ocorreu, eu não sei se alguém me ajudou, se alguém me socorreu. Eu não lembrava quem eu era, não lembrava de nada”.

Sérgio – A cidade é perigosa pra pedalar. Nas ciclovias é até mais tranquilo, mas na cidade mesmo você tem que tomar muito cuidado. Eu mesmo hoje pedalo com muito cuidado. É tanto que já tem vários anos que eu não sofro acidente nenhum. É um pouco de consciência, né.

Figura 51 – O ciclista Sérgio ao final da perseguição



Fonte: registro do autor

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O ciclista anônimo – com seus gestos corporais – traça e biografava seu espaço-movimento junto de sua bicicleta. Por sua vez, estas bicicletas têm cores, estilos, funções, atribuições, significados e, principalmente, histórias. Sempre em conjunto com elementos que emanam de “todos os lados”, vulneráveis às interações arrítmicas, mas potencialmente sintonizadores, pois resilientes, lentos e atentos.

Embora os trajetos regulares se repitam cotidianamente, os movimentos, as pedaladas e as manobras do guidom nunca serão iguais – não se repetem em intervalos iguais. A experiência regula um fino fio entre a segurança e a falta dela, fazendo o ciclista descobrir, mesmo no labirinto da cidade formal, os percursos do cotidiano.

No entanto, mesmo que se faça uma interpretação de que os ciclistas promovem pequenas revoluções no cotidiano, e que a bicicleta é, de fato, um veículo extremamente importante e valorizado para eles, não se pode afirmar que estes coadunam com o discurso do “direito à cidade”, ou que dão o mesmo sentido às bicicletas que os ciclistas propositivos.

Parece estar perdido na figura discursiva do sujeito que pedala – nosso ciclista anônimo – uma fantasiosa prerrogativa do direito de ir e vir, que mascara/escamoteia a luta diária de atravessar territórios capitalizados/privatizados. Se, em algum momento, a cidade pode ser interpretada por aglomerações de fragmentos, podemos atribuir a estes ciclistas a contínua ligação de espaços-movimento, flagrados por suas interações rítmicas, dando possibilidades de análises e de possíveis projeções. Portanto, para além do discurso, é a partir da prática cotidiana que *bicicleteiras* e *bicicleteiros* expõem seus corpos, na animação de possibilidades labirínticas da cidade formal.

Então, a apreensão do espaço-movimento, sua existência e suas relações podem contribuir para uma leitura da cidade, a partir de suas vias e ciclovias invisíveis, em uma leitura histórica de ritmos, como foi proposta na presente dissertação, valorizando a narrativa em seu estado metodológico e buscando auxiliar a

possibilidade de um conjunto de diagnósticos que podem envolver processos participativos.

Portanto, a pesquisa tem duplo resultado a ser considerado. De um lado, se aproximou do conceito espaço-movimento e provocou sua possibilidade de abordagem e aplicação investigativa. Do outro, dentro desse primeiro processo, encontra-se a possibilidade de aproximação do sujeito – ciclista anônimo –, no contexto de discussão sobre a cidade e a mobilidade urbana.

Encontra-se também a possibilidade de pensar a cidade a partir das relações de encontros de diferentes ritmos, que interligam caminhos de diferentes espaços-movimento, diferentes maneiras de sentir e reconhecer a cidade. Um percurso em movimento, atento para pensar a cidade para além de um cenário desencarnado, mas como uma eterna relação de espaços-movimento.

Por isso, desejou-se o encontro do cotidiano (como proposta de prática de pesquisa regular, ou indispensável em qualquer pesquisa de mobilidade) da apreensão sensível do pesquisador com o espaço sensível cotidiano do pesquisado. Nas entrevistas, encontrou-se e produziu-se (outras) narrativas em que as experiências corporais e as histórias aproximadas contribuíram para revelar elementos significativos da prática de pedalar.

É possível considerar, desse modo, que a pesquisa sobre espaços-movimento pode subsidiar uma alteração do desenvolvimento de políticas públicas voltadas à mobilidade, podendo alcançar diferentes resultados daqueles esperados de pesquisas puramente quantitativas, endossando, sobretudo, as análises e o aprofundamento destas, dos estudos de padrões/lógicas/condições de deslocamentos urbanos cotidianos – das (i)mobilidades urbanas. Além disso, pode possibilitar avaliações de impactos sociais das (i)mobilidades, podendo, ainda, advertir aspectos da cidadania à condição não só de quem pedala, mas dos demais homens lentos da cidade. Homens e mulheres, anônimos, numerosos e possíveis, experienciando a cidade a partir de seus espaços de deslocamento.

Investigar o espaço-movimento seria como investigar as narrativas de movimento pela cidade, ou considerar que o espaço-movimento é a acumulação de experiências sensitivas, moldadas e transformadas cotidianamente. E, como um espaço íntimo, próximo, impregnado às narrativas daqueles que são lentos, não lhe podem, incessantemente, hostilizar, expulsar, oprimir e interferir o deslocamento, impondo pausas ou a impossibilidade dessas. A descoberta do corpo, como vimos, é produzida cinética e cinesteticamente, inseparável de uma condição natural humana, o que leva a pressupor sobre as possibilidades de descobrir da cidade e desenvolver habilidades, a partir dos movimentos corporais, na coexistência das possibilidades técnicas.

Portanto, a cidade formal, labiríntica, restringe o espaço público enquanto possibilidade de cidadania, privatizando a espaços-movimento, em classes dromológicas. Assim, interfere nas descobertas de sinergias entre corpo, veículo e ambiente, tributando os corpos e eliminando vidas.

É possível ainda refletir sobre a preservação de práticas de pedalar, no sentido de que é responsável pensar sua “permanência” nos espaços móveis. Entre as partidas e destinos, pode-se perceber a coexistência de diferentes ritmos de espaços-movimento, cada um com distintos potenciais de permanência, numa priorização histórica desnivelada, como foi apresentado.

É importante considerar que um aprofundamento teórico sobre o espaço-movimento dos ciclistas, do ciclista anônimo em questão, relaciona-se à permanência, no significado mais amplo da palavra, dessa condição na cidade. Preservar, valorizar e investir no espaço-movimento do favelado ou do ciclista – do cidadão – é dar condições à sua permanência em ocupações do espaço de possíveis, uma permanência enquanto existência móvel, ciclorrítmica, e permanência enquanto transeunte; além do acesso à cidadania.

Assim como indica Paola Jacques (2003a), é preciso contribuir para fortalecer processos preocupados com as diversas/múltiplas formas de existir dos espaços-movimento. Que esses processos estejam, principalmente, nas formulações urbanas, nos processos criativos, construtivos, participativos, em que questionem,

ou que seja observada, a vida cotidiana de uma cidade movente. É necessário instaurar, portanto, uma busca por alcançar as narrativas e não estranhar as vozes de espaços-movimento cotidianos, ordinários, nos diferentes campos de ressonância, onde os ritmos seguem em mudanças constantes, quando interagem em relações não monótonas.

Para tanto, talvez seja necessária uma revisão, no sentido de dar outros significados, das fronteiras de uma cidade movente. E dar atenção aos movimentos que resistem às lógicas mecânicas e subvertem espaços, recriam territórios de uma cidade que não lhes dão as boas-vindas. Além disso, deve-se buscar o equilíbrio (portanto, inclusivo), assim como no corpo polirrítmico de Lefebvre, com suas interações rítmicas, combatendo as sobreposições mortíferas de ritmos.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AARTS, Bas; BAUER, Martin W. A construção do *corpus*: um princípio para a coleta de dados qualitativos. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, George (Orgs.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático**. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2003. p. 39-63.

ALVES, Laura; CARVALHO, Pedro. **A gloriosa bicicleta**. Compêndio de costumes, emoções e desvarios em duas rodas. Alfragide: Texto Editores, 2013.

AMARAL, Eder. Corpo, técnica, cidade: artesanias entre pesquisa e cotidiano. **Polis e Psique**, v. 1, n. 2, p. 111-129, 2011.

ASCHER, François. As duas formas de compartilhar uma rua. In: BORTHAGARAY, Andrés (Org.). **Conquistar a rua!**: compartilhar sem dividir. São Paulo: Romano Guerra, 2010. p. 18-21.

AUGÉ, Marc. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. São Paulo: Papyrus, 1994.

BAENNINGER, Felipe. **Transite - Os/as brasileiros/as e suas bicicletas**. 2016

BENJAMIN, Walter. O narrador: considerações sobre a obra de Nikolai Leskov. In: _____. **Magia e técnica, arte e política**: ensaios sobre literatura e história da cultura. São Paulo: Brasiliense, 1994. p. 197-221.

BIASE, Alessia de. Por uma postura antropológica de apreensão da cidade contemporânea. **Redobra**, ano 3, n. 10, p. 190-206, 2012.

BLUE, Elly. **Bikenomics: como a bicicleta pode salvar a economia**. Rio de Janeiro, Babilônia Editorial, 2016.

BOURDIN, Alain. **A questão local**. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

BRITTO, Fabiana Dultra. **Corpo e Ambiente. Co-determinação em processo.** Cadernos PPG-AU/UFBA Vol.7 ed 2008. 11-16p

BRITTO, Fabiana D.; JACQUES, Paola B. Corpo e cidade: complicações em processo. **Revista UFMG**, Belo Horizonte, v. 19, n. 1-2, p. 142-155, jan./dez. 2012.

CACCIARI, Massimo. **A cidade.** Tradução de José J. C. Serra. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

CARLSSON, Chris. Ruminacões de um diplomata acidental. In: BELOTTO, José Carlos Assunção et al. (Orgs.). **A cidade em equilíbrio:** contribuições teóricas ao 3º Fórum Mundial da Bicicleta – Curitiba 2014. Curitiba: Proec/UFPR, 2014. p. 27-39.

CAÚLA, Adriana Mattos de. Panorama de imagens urbanas: as cidades utópicas criadas pelo cinema. In: JEUDY, Henri Pierre; JACQUES, Paola Berenstein (Orgs.). **Corpos e cenários urbanos:** territórios urbanos e políticas culturais. Salvador: Edufba, 2006. p.165-177.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer.** 7. ed. Petrópolis: Vozes, 2002.

CLANG, Jhon. **Time.** (2009) Disponível em: <http://johnclang.com/time/>. Visitado em: 17 de fevereiro de 2017.

CRESSWELL, Tim. Mobilities I: Catching up. **Progress in Human Geography**, London, v. 35, n. 4, p. 550-558, 2011.

COUTO, David. **O Flâner que pedala.** In: BELOTTO José C. Assunção; NAKAMORI Silvana; NATARAJ, Goura (Jorge Brand); PATRICIO, Luis C. B. , (orgs) A cidade em equilíbrio : contribuições teóricas ao 3o . Fórum Mundial da Bicicleta Curitiba : Proec/UFPR, 2014.

CUNHA, Rodrigo Sobral. **O Essencial sobre a Ritmanálise.** Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2012.

DEALTRY, Giovanna. Rua. In: COSER, Stelamaris (Org.). **Viagens, deslocamentos, espaços**: conceitos críticos. Vitória: Edufes, 2016. p. 312-318.

DEBORD, Guy-Ernest. Teoria da Deriva. In: JACQUES, Paola Berenstein (Org.). **Apologia da deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Tradução de Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. p. 87-91.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. O liso e o estriado. In: _____. **Mil Platôs**: capitalismo e esquizofrenia. v. 5. Tradução de Peter Pál Pelbart e Janice Caiafa. São Paulo: Editora 34, 1997 p. 191-228

DEVEL, Laetitia. Vitrines e Espelhos. In: JEUDY, Henri Pierre; JACQUES, Paola Berenstein (Orgs.). **Corpos e cenários urbanos**: territórios urbanos e políticas culturais. Salvador: Edufba, 2006. p. 153-162.

DUARTE, Cristovão Fernandes. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Viana & Mosley / Prourb, 2006a.

DUARTE, Cristovão Fernandes. Um tempo-lugar para o cultivo dos corpos e do espírito. In: SILVA, Rachel Coutinho Marques da (Org.). **A cidade pelo avesso**: desafios do urbanismo contemporâneo. Rio de Janeiro: Viana & Mosley / Prourb, 2006b. p. 59-67.

DUARTE, Fábio. Os caminhos da cidade. In: KON, Sergio; DUARTE, Fábio (Orgs.). **A (des)construção do caos**: propostas urbanas para São Paulo. São Paulo: Perspectiva, 2008. p. 115-136. (Coleção Debates, v. 311).

EISENMAN, Peter. Blue line text. Tradução de Marcia Campos. **Arquitetura e Urbanismo**, n. 47, p. 46-51. abr./maio 1993.

ELDEN, Stuart. Rhythmanalysis: an introduction. In: LEFEBVRE, Henri (Org.). **Rhythmanalysis**: space, time and everyday life. London: Continuum, 2004. p. vii-xv.

ESTEVEES JUNIOR, Milton. Psicogeografia e sitologia: premissas e alternativas experimentais. In: DEL RIO, Vicente; DUARTE, Cristiane Rose; RHEINGANTZ, Paulo Afonso (Orgs.). **Projeto do lugar**: colaboração entre psicologia, arquitetura e urbanismo. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2002. p. 319-328.

FREHSE, Fraya. Quando os ritmos corporais dos pedestres nos espaços públicos urbanos revelam ritmos da urbanização. **Civitas**, Porto Alegre, v. 16, n. 1, p. 100-118, jan./mar. 2016.

FREUDENDAL-PEDERSEN, Malene; CUZZOCREA, Valentina. Cities and Mobilities. **City & Society**, v. 27, n. 1, p. 4-8, 2015.

FREUDENDAL-PEDERSEN, Malene; HANNAM, Kevin; KESSELRING, Sven. Applied mobilities, transitions and opportunities. **Applied Mobilities**, v. 1. n. 1, p. 1-9, 2016.

HEMPKEMEYER, Sheila; GUIMARÃES, Leandro Belinaso. Bicicleta, cidade e educação: movimentos de pesquisa. **Athenea Digital**, v. 16, n. 2, p. 289-305, 2016.

INGOLD, Tim. **Estar vivo**: ensaios sobre movimento, conhecimento e descrição. Tradução de Fábio Creder. Petrópolis: Vozes, 2015.

JACQUES, Paola Berenstein. Corpografias urbanas. **Arquitextos** [online], São Paulo, ano 08, v. 093.07, 2008.

JACQUES, Paola Berenstein. Elogio aos errantes: a arte de se perder na cidade. In: JEUDY, Henri Pierre; JACQUES, Paola Berenstein (Orgs.). **Corpos e cenários urbanos**: territórios urbanos e políticas culturais. Salvador: Edufba, 2006. p. 117-139.

JACQUES, Paola Berenstein. **Estética da ginga**: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica. 2. ed. Rio de Janeiro: Casa da Palavra / Rio Arte, 2003a.

JACQUES, Paola Berenstein. Experiências metodológicas para apreensão da cidade contemporânea. **Redobra**, ano 4, n. 12, p. 12-15, 2013.

JACQUES, Paola Berenstein (Org.). **Apologia da deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Tradução de Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003b.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

JANZEN, Marcos Ricardo; DECASTRO, Thiago Gomes; GOMES, William B. Ação corporal e as reversões entre consciência e movimento: o realismo fenomenológico. **Revista da abordagem gestáltica**, Goiânia, v. 19, n. 1, p. 76-84, jan./jul. 2013.

JOVCHELOVITCH, Sandra; BAUER, Martin W. Entrevista narrativa. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, George (Orgs.). **Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som**: um manual prático. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 2003. p. 90-113.

KAUFMANN, Vincent; BERGMAN, Manfred Max; JOYE, Dominique. Mobility: mobility as capital. **International Journal of Urban and Regional Research**, v. 28, n. 4, p. 745-756, 2004.

LEFRANC, Jean; MORFOUX, L. **Novo Dicionário da Filosofia e Das Ciências Humanas**. Instituto Piaget. 2009

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Tradução de Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, (2006).

LEFEBVRE, Henri (Org.). **Rhythmanalysis**: space, time and everyday life. London: Continuum, 2004.

LEMOS, André. Cultura da mobilidade. **Revista Famecos**, v. 16, n. 40, p. 28-35, 2009.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

LOOMIS, Jack M.; LEDERMAN, Susan J. Tactual perception. In: BOFF, Kenneth R., KAUFMAN, Lloyd; THOMAS, James P. (Eds.). **Handbook of perception and human performance**. v. 2. Oxford: Willey-Interscience, 1986.

MARTINS, José de Souza. **A sociabilidade do homem simples**: cotidiano e história na modernidade anômala. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

MAUSS, Marcel. As técnicas do corpo. In: _____. **Sociologia e Antropologia**. Tradução de Paulo Neves. São Paulo: Cosac Naify, 2003. p. 399-422.

MEYER, Kurt. Rhythms, streets, cities. In: GOONEWARDENA, Kanishka et al. (Orgs.). **Space, difference, everyday life**: reading Henri Lefebvre. New York: Routledge, 2008. p. 147-160.

MONTEIRO, Marko S. Alves. O corpo na teoria social. In: _____. **Os dilemas do humano**: reinventando o corpo numa era (bio)tecnológica. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2012. p. 57-69.

NAJMANOVICH, Denise. **O sujeito encarnado**: questões para pesquisa no/do cotidiano. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

NOGUCHI, Talita. Mulheres no Projeto Transite. In: BAENNINGER, Felipe. **Transite - Os/as brasileiros/as e suas bicicletas**. 2016.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org.). **O fenômeno urbano**. 4. ed. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987. p. 26-67.

PELLINI, José Roberto. Uma fisiologia da paisagem II: percepção e movimento. **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, n. 18, p. 3-18, 2008.

PEREIRA, Elson Manoel. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. **Geosul**, Florianópolis, v. 29, p. 73-92, jul./dez. 2014. Edição especial.

PEREZ, Carmen Lúcia Vidal. Ler o espaço para compreender o mundo: algumas notas sobre a função alfabetizadora da geografia. **Revista Tamoios**, v. 1, n. 2, p. 23-30, jul./dez. 2005.

PORTO, Maria Bernadette T. Velloso. Habitar, habitabilidade. In: COSER, Stelamaris (Org.). **Viagens, deslocamentos, espaços**: conceitos críticos. Vitória: Edufes, 2016. p. 170-176.

RAQUEL, Roberta. **A Contribuição da Bicicleta para a Democratização das Cidades**. In: BELOTTO José C. Assunção; NAKAMORI, Silvana; NATARAJ, Goura (Jorge Brand); PATRICIO, Luis C. B. , (orgs) A cidade em equilíbrio : contribuições teóricas ao 3o . Fórum Mundial da Bicicleta Curitiba : Proec/UFPR, 2014.

RANCIÈRE, Jacques. **A partilha do sensível**: estética e política. São Paulo: Editora 34, 2009.

ROSSETTI, Regina. **Movimento e totalidade em Bergson**: a essência imanente da realidade movente. São Paulo: Edusp, 2004.

SANTOS, Laymert Garcia. Prefácio. In: VIRILIO, Paul (Org.). **Velocidade e política**. Tradução de Celso Mauro Paciornik. São Paulo: Estação Liberdade, 1996. p. 9-15.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 7. ed. São Paulo, SP: Edusp, 2007.

SANTOS, Milton. **Pensando o espaço do homem**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SERRES, Michel. **Atlas**. Lisboa: Instituto Piaget, 1997.

SILVA, Cédrik Cunha Gomes da; MELLO, Sérgio Carvalho Benício de. *Vá De Bike: a produção cotidiana de espaços nas cidades brasileiras*. In: BELOTTO, José Carlos Assunção et al. (Orgs.). **A cidade em equilíbrio: contribuições teóricas ao 3º Fórum Mundial da Bicicleta – Curitiba 2014**. Curitiba: Proec/UFPR, 2014. p. 150-154.

SHELLER, Mimi. **Mobility**. Sociopedia.isa Drexel University 2011.

SILVA, Cláudia C S; LIMA, Manolita C. **A Relevância das Novas Mobilidades e a Pertinência dos Métodos Móveis**. XXXVII EnANPAD Rio de Janeiro 2013

SMITH, Robin James; HETHERINGTON, Kevin. Urban rhythms: mobilities, space and interaction in the contemporary city. **The Sociological Review**, v. 61, n. 1, p. 4-16, 2013. Suplemento.

SOARES, André G. O veículo do povo: conquistas e desafios do cicloativismo brasileiro. In: SOARES, André Geraldo et al. (Orgs.). **A bicicleta no Brasil 2015**. São Paulo: D. Guth, 2015. p. 7-10.

SOREANU, Racula. Por uma análise rítmica dos protestos. **Política e Trabalho**, n. 40, p. 171-197, abr./2014.

SOUZA, Yure. A bicicleta, o ciclismo e as práticas da autonomia. In: BAENNINGER, Felipe. **Transite - Os/as brasileiros/as e suas bicicletas**. 2016.

THOMAS, Rachel. Crítica e engajamento: posturas de apreensão sensível da cidade contemporânea. **Redobra**, ano 3, n. 10, p. 207-216, 2012.

THOMAS, Rachel. Quand le pas fait corps et sens avec l'espace. Aspects sensibles et expressifs de la marche en ville. **Cybergeog**: European Journal of Geography [online], mar. 2004. Informes temáticos. Disponível em: <<http://cybergeog.revues.org/4304>>. Acesso em: 3 mar. 2017.

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

URRY, John. (2010) Mobile sociology. **The British Journal of Sociology**, v. 61, n. 1, p. 347-366, 2010.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

VICTORIO FILHO, Aldo. Pesquisar o cotidiano é criar metodologias. **Educação e Sociedade**, Campinas, v. 28, n. 98, p. 97-110, jan./abr. 2007.

VIRILIO, Paul. **Velocidade e política**. Tradução de Celso Mauro Paciornik. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

WELLER, Wivian; ZARDO, Sinara Pollom. Entrevista narrativa com especialistas: aportes metodológicos e exemplificação. **Revista da Faeeba: Educação e Contemporaneidade**, Salvador, v. 22, n. 40, p. 131-143, jul./dez. 2013.