

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/336315737>

Cartografias em Trânsito: A mobilidade de bicicleta pela cidade

Thesis · February 2019

DOI: 10.13140/RG.2.2.35071.36001

CITATIONS

0

1 author:



Felipe Violi Monteiro

Universidade Estadual de Maringá

1 PUBLICATION 0 CITATIONS

SEE PROFILE

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



REGIMES URBANOS, PADRÃO DE GOVERNANÇA E CULTURA POLÍTICA NA REGIÃO METROPOLITANA DE MARINGÁ [View project](#)

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO
MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO

FELIPE VIOLI MONTEIRO

CARTOGRAFIAS EM TRÂNSITO:
A mobilidade de bicicleta pela cidade

MARINGÁ
2019

FELIPE VIOLI MONTEIRO

**CARTOGRAFIAS EM TRÂNSITO:
A mobilidade de bicicleta pela cidade**

Dissertação apresentada como um dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Administração, do Programa de Pós-Graduação em Administração, da Universidade Estadual de Maringá.

Orientador: Prof. Dr. William Antônio Borges

Maringá
2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá, PR, Brasil)

M775c Monteiro, Felipe Violi
Cartografias em trânsito: a mobilidade de bicicleta pela cidade. / Felipe Violi Monteiro. -- Maringá, 2019.
137 f. : il., color., figs., grafs., quadros, fotos, mapas.

Orientador(a): Prof. Dr. William Antônio Borges.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Departamento de Administração, Programa de Pós-Graduação em Administração, 2019.

1. Bicicleta. 2. Cicloativismo. 3. Devir. 4. Heterotopias. 5. Macropolíticas. 6. Micropolíticas. 7. Mobilidade urbana. 8. Molar. 9. Molecular. 10. Subjetividades. I. Borges, William Antônio, orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro de Ciências Sociais Aplicadas. Departamento de Administração. Programa de Pós-Graduação em Administração. III. Título.

CDD 21.ed. 388.41

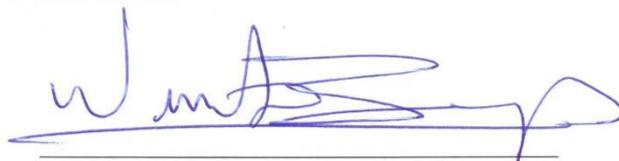
AHS-CRB-9/1065

FELIPE VIOLI MONTEIRO

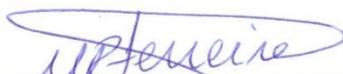
**CARTOGRAFIAS EM TRÂNSITO:
Mobilidade de bicicleta pela cidade**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Administração, do Programa de Pós-Graduação em Administração, da Universidade Estadual de Maringá, sob apreciação da seguinte banca examinadora:

Aprovada em 20 de fevereiro de 2019



Prof. Dr. William Antonio Borges
(presidente)



Prof.ª Dr.ª Márcia Regina Ferreira
(membro examinador externo – UTFPR)



Prof.ª Dr.ª Priscilla Borgonhoni Chagas
(membro examinador PPA)

MARINGÁ
2019

AGRADECIMENTOS

*meus amigos
quando me dão a mão
sempre deixam
outra coisa*

*presença
olhar
lembrança calor*

*meus amigos
quando me dão
deixam na minha
a sua mão
(Paulo Leminski)*

Posso assegurar, uma dissertação é produto de infinitas mãos. Sou grato à cada um(a) que, ao longo da vida, me deu a mão.

Tempo e memória nos limitam, o infinito precisa caber aqui. Portanto, agradeço especialmente à vocês:

Ao meu amigo e orientador Prof. Dr. William Antonio Borges pelo exemplo prático de uma vida não autoritária, pelos conselhos, pelas caminhadas (des)orientadas, pela confiança, por estender (e romper) a linha do finita do mundo que eu conhecia.

Ao Mamá, pelo Café, pela vida em ativismo, pelas preciosas lições ensinadas.

Ao Plá, pelo aconchego em sua tenda de guerra, pela vida não sujeitada, pelas músicas, pelas poesias.

Ao Fer e à Tissa, pela BiciCultural, por me mostrar a arte, por materializar uma utopia.

Ao Beto, pelo engajamento político, pela amizade, por sempre me arranjar um tempo para uma conversa.

Ao Prof. Dr. Murilo dos Santos Moscheta, pelas valiosas (e necessárias) instruções de vôo no exame de qualificação e pela presença emocionante e acolhedora na ocasião da defesa.

À Profa. Dra. Priscilla Borgonhoni Chagas, pelo olhar minucioso, pelas dicas e estratégias que me fortaleceram na execução deste trabalho.

À Profa. Dra. Márcia Regina Ferreira, pela potência expressiva, pelas contribuições na defesa.

Às docentes do programa que me ensinaram tanto.

Aos colegas de turma, pelas alegrias, discussões, ensinamentos. À Carla e Letícia, pela viagem, pelo apoio mútuo, pelas risadas. À Elis, pela determinação contagiante. Ao Calili, Daniel e Luis, pelos assuntos fora-academia. Ao Marcelo, pela parceria nas orientações.

Ao Bruhmer, pela maestria no que faz, pelo carinho materializado nas garrafas de café deixadas sempre cheias e na lembrança para com os prazos, pelos momentos descontraídos na sala de estudos.

Às duas instituições que me cederam insumos necessários para a execução deste texto, primeiramente à Universidade Estadual de Maringá, minha segunda casa, e à CAPES (Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior) pela bolsa de estudos que possibilitou minha dedicação integral a este estudo.

À minha companheira Amanda, pela sociedade, pela paciência, por mostrar-me que dois fazem muito mais que um, por me tirar daqui quando precisava, por me realocar também, por ler, reler, corrigir cada sentença gramatical deste texto, por compartilhar a vida com amor.

Por fim, à minha mãe, Mariza, pela primeira bicicleta, por ser quem é, por me fazer quem sou, pela imensurável força, pelo exemplo, pelos ensinamentos, eu tenho imenso orgulho em dizer que sou seu filho.

RESUMO

Eis aqui um apanhado de experiências que objetivaram transvalorar os significados (codificações) empregados à mobilidade urbana no contexto das políticas públicas no Brasil, a partir dos territórios e subjetividades que apresentavam discursos macropolíticos em torno da bicicleta. Inicialmente, pautado nos regimes da linguagem, sob a égide da razão, sustentei a premissa de que no processo de urbanização brasileiro, a mobilidade urbana baseou-se unicamente na representação da mobilidade enquanto deslocamento, garantindo ênfase na produção e disseminação dos veículos automotores de uso individual, acarretando em uma sociedade cuja subjetividade encontra-se individualizada e à beira da paralisia. Para tanto, apresentei as múltiplas narrativas da mobilidade (da macrofísica à microfísica) e a construção dos seus significados nas políticas públicas ao longo do tempo. Entendendo espaços públicos como lugares heterotópicos imbuídos de relações de poder, a cidade apresentou-se como o entrelaçado das questões econômicas, sociais e culturais, caracterizando-se como dispositivo produtor de subjetividades ao passo que produto destas. Considerando assim, que toda subjetividade (enquanto corpo-social ou individual) é composta por linhas de segmentaridades molares e moleculares, considero que a experiência subjetiva de cicloativistas pode e orienta-se a partir de uma bússola ética de uma micropolítica ativa e uma bússola moral de uma micropolítica reativa, motivo pelo qual busquei alcançar suas subjetividades através das políticas do desejo cotidianas. Para tanto, apresentei os traçados método(lógicos) a partir das derivas urbanas, a fim de delinear cartografias existenciais em percursos de afetos. Compreendendo a potencialidade da cartografia enquanto método, dois foram os movimentos que me apresentaram forte influência. Tracei mapas de linhas, mapas de afetos, mapas estes que são tudo, menos aquilo que os mapas cartesianos se propuseram a ser. Resultados de derivas, enquanto me deslocava juntamente com os cicloativistas pelo tecido urbano, objetivando traduzir a relação corpo-rua, a noção de percurso e experiência do mundo vivido. Os mapas permitiram-me acompanhar as reações instintivas do corpo em relação aos dispositivos urbanos, os territórios que convidam e afastam, os pontos de subjetivação. As cartografias aqui inseridas ocorreram em duas cidades sendo elas, Maringá-PR e Curitiba-PR. Os dados utilizados foram produzidos em conjunto às subjetividades que os enunciam, dando suporte a uma escrita polifônica, onde êmico (a relação entre as subjetividades que compõem a pesquisa), o ético (o *ethos* pesquisador) e o teórico (literaturas envolvidas) promovem uma multiplicidade de vozes e um agenciamento coletivo de enunciação. Por um lado, uma experiência de mundo vivido através dos fluxos molares, sob a razão científica da ciência moderna, das insurreições macropolíticas cotidianas, dos padrões discursivos. Por outro, a transvaloração da mobilidade, a criação dos laços, a produção de subjetividades que insurgem. Devir: Um relato sem pretensões ao acerto e de encontrar resultados universais; busquei as forças e formas que compõem a mobilidade e trago-as aqui.

Palavras-chave: Bicicleta. Cicloativismo. Devir. Heterotopias. Macropolíticas. Micropolíticas. Mobilidade urbana. Molar. Molecular. Subjetividades.

ABSTRACT

Here is a collection of experiences that aimed to transvalue the meanings (codifications) used to urban mobility in the context of public policies in Brazil, from the territories and subjectivities that presented macropolitical discourses around the bicycle. Initially, based on the regimes of language, under the aegis of reason, I supported the premise that in the Brazilian urbanization process, urban mobility was based solely on the representation of mobility as displacement, guaranteeing emphasis on the production and dissemination of self-propelled vehicles individual, leading in a society whose subjectivity is individualized and on the verge of paralysis. For that, I presented the multiple narratives of mobility (from macrophysics to microphysics) and the construction of their meanings in public policies over time. Understanding public spaces as heterotopic places imbued with power relations, the city presented itself as the interlacing of economic, social and cultural issues, characterizing itself as a device that produces subjectivities as a product of these. Considering in this way that all subjectivity (as a social-body or individual) is composed of lines of molar and molecular segmentarities, I consider that the subjective experience of cycloactivists can and is guided by an ethical compass of an active micropolitics and a moral compass of a reactive micropolitics, which is why I sought to reach its subjectivities through the everyday politics of desire. For that, I presented the (logical) method tracings from the urban drifts, in order to delineate existential cartographies in affection paths. Understanding the potential of cartography as a method, two were the movements that showed me a strong influence. I drew maps of lines, maps of affections, maps that are everything but what the Cartesian maps set out to be. Results of drifts, while moving along with the cycloactivists in the urban fabric, aiming to translate the body-street relationship, the notion of course and experience of the lived world. The maps allowed me to follow the instinctive reactions of the body in relation to the urban devices, the territories that invite and withdraw, the points of subjectification. The cartographies inserted here occurred in two cities, namely Maringá-PR and Curitiba-PR. The data used were produced in conjunction with the subjectivities that enunciate them, giving support to a polyphonic script, where the semantic (the relation between the subjectivities that make up the research), the ethical (the researcher ethos) and the theoretical (literatures involved) multiplicity of voices and a collective agency of enunciation. On the one hand, a world experience lived through the molar flows, under the scientific reason of the modern science, of the daily macro-political insurrections, of the discursive patterns. On the other, the transvaluation of mobility, the creation of bonds, the production of subjectivities that insure. Devir: A report without pretensions to the correct and to find universal results; I sought the forces and forms that make up the mobility and I bring them here.

Keywords: Bicycle. Cicloativism. Devir. Heterotopics. Macropolicies. Micropolicies. Urban mobility. Molar. Molecular. Subjectivities.

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANPT	Associação Nacional de Transportes Públicos
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CICLONOROESTE	Associação dos Ciclistas do Noroeste do Paraná
DETRAN/PR	Departamento de Trânsito do Paraná
FMB	Fórum Mundial da Bicicleta
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
MPL	Movimento Passe Livre
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEPLAN	Secretaria de Planejamento Urbano
SEMOB	Secretaria de Mobilidade Urbana
UCB	União de Ciclistas do Brasil

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: A fita de moebius	54
Figura 2: Método Deligny	63
Figura 3: E.g. Mapa de deriva – Produção de Khatib em Les Halles, na França	64
Figura 4: Roda de Bicicleta, Duchamp (1913)	74
Figura 5: Primeira Ciclofaixa de Curitiba/PR	76
Figura 6: Provos e o plano das "bicicletas brancas"	77
Figura 7: Cronograma de atividades da Bicletaria	82
Figura 8: Associação de ciclistas (Cicloiguaçu) como estúdio de tatuagem	84
Figura 9: Ciclista remendando câmara de ar rasgada (23 de novembro, pela tarde)	85
Figura 10: Amostra de vídeo-arte LGBTQI na Caverna (23 de novembro, a noite)	86
Figura 11: Cabeça de Touro, Pablo Picasso	88
Figura 12: Fragmentos da deriva	93
Figura 13: Placa de novo sentido de trânsito, Rua das Orquídeas, Maringá-PR	98
Figura 14: Avenida Cerro Azul e Praça Pedro Álvares Cabral, década de 1960	103
Figura 15: Praça Pedro Álvares Cabral x Praça de Patinação entre 1976 e 1980	104
Figura 16: Praça de Patinação X Banks (1982)	105
Figura 17: Reformas no Banks em 2007	105
Figura 18: Beto instalando "Bicicleta Fantasma"	113
Figura 19: "Pedalada pelada" em São Paulo - SP	118

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Conceitos da mobilidade sistêmica	37
--	-----------

LISTA DE MAPAS

Mapa 1: Sobreposição de todas as cartografias de deriva no tecido urbano de Maringá-PR	71
Mapa 2: Sobreposição de todas as cartografias de deriva no tecido urbano de Curitiba-PR	71
Mapa 3: Cidade de Curitiba/PR – Região central e sentido bairro Bacacheri.....	72
Mapa 4: Cidade de Curitiba/PR, Zona Norte.....	90
Mapa 5: Maringá/PR, Centro eixo Leste-Oeste.....	97
Mapa 6: Cidade Maringá/PR, Centro sentido Zona Sul	108

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Licenciamento anual de veículos no Brasil de 1957 a 2017.....	48
Gráfico 2: Óbitos por acidentes de transporte nos anos de 2007 a 2017	111
Gráfico 3: Óbitos por Acidentes de transporte no Brasil x Idade nos anos de 2007 a 2017.....	111

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO	13
1. INTRODUÇÃO	18
2. V = E/T: VELO(CIDADE), ESPAÇO E TEMPO: MACROFÍSICA, MICROFÍSICA E AS MULTIPLAS NARRATIVAS DA MOBILIDADE	26
2.1. TEMPO: ENTRE A MOBILIDADE, O URBANO E O SUSTENTÁVEL – A CONSTRUÇÃO DOS SENTIDOS NAS POLÍTICAS PÚBLICAS PELA HISTÓRIA 29	
2.1.1. A construção da mobilidade urbana no Brasil	32
2.2. ESPAÇO: PÚBLICO E AS HETEROTOPIAS	41
2.3. VELO(CIDADE): A CIDADE DO AUTOMÓVEL	44
2.3.1. Entre o vintém e o passe livre: revoltas e revoluções macropolíticas na mobilidade urbana	49
3. POLÍTICAS DO DESEJO: MICROPOLÍTICAS ATIVAS E REATIVAS	52
4. TRAÇADOS METODO(LÓGICOS?)	59
5. CARTOGRAFIAS EM TRÂNSITO: DE BICICLETA PELA CIDADE	67
5.1. ENCONTROS AFETIVOS.....	67
POR QUE FALO DE ARTE QUANDO DEVERIA FALAR DE MOBILIDADE?	72
DA RUA HOLANDA À HOLANDA: OS LIMITES (GEOPSICOLÓGICOS) DA DERIVA.....	90
CIDADE EM MOVIMENTO: RETERRITORIALIZAR OS ESPAÇOS	97
A MORTE COMO COMBUSTÍVEL DE VIDA.....	108
6. METÁFORAS (IN)CONCLUSIVAS	120
REFERÊNCIAS	122
ANEXOS	133

Ainda vão me matar numa rua.

*Quando descobrirem, principalmente, que faço parte
dessa gente que pensa que a rua é a parte principal
da cidade (Paulo Leminski).*

APRESENTAÇÃO

Com este capítulo inicial procuro fazer uma breve apresentação. Não desta dissertação, mas uma apresentação da subjetividade que a produz e com ela é produzida.

Deste modo, essa apresentação carrega um duplo intento. O primeiro, já dito, de posicionar os pensamentos que transitam em mim, em uma dimensão em que o sujeito-máquina-pesquisador afeta e é afetado pela sua produção, uma vez que também se torna produto dela. Em segundo, apesar de concordar com Foucault (1978) sobre a tirania do autor que escreve um prefácio, sucumbo à pretensão de reivindicar, por um instante, o trono de monarca. Não com o intuito de me fazer dono de verdades absolutas, esse lugar não me é tentador, mas quero usufruir desse espaço para vedar certas possibilidades de leitura e claro, potencializar aquelas que afetam o movimento em devir.

Escrever para mim é na maioria das vezes conduzido e exigido pelas marcas: dá para dizer que são as marcas que escrevem. Aliás só sai um texto com algum interesse quando é assim (ROLNIK, 1993, p. 9).

Apresento-me para justificar preferências macro e micropolíticas que habitam em mim, através das marcas que constituem meu mundo. Sinalizo a você leitor(a) que, por estes motivos, poderá questionar-se em diversos momentos sobre as ênfases que dei em certos aspectos, possibilidades narrativas que silencieei de forma intencional ou não. Todos estes agenciamentos são engendrados pelas marcas.

No entanto, à medida em que fui mergulhando na memória para buscar os fatos e reconstituir sua cronologia, me vi adentrando numa outra espécie de memória, uma memória do invisível feita não de fatos, mas de algo que acabei chamando de "marcas" [...] E falarei disto sobretudo em relação ao trabalho do pensamento, que é o trabalho que se faz numa carreira acadêmica [...] Ora, mas o que isto tudo pode ter a ver com o trabalho acadêmico? Eu diria que tem tudo a ver. É que em minha experiência, o trabalho com o pensamento - aquilo que em princípio se desenvolve numa prática acadêmica, sob a forma de estudo, escrita, ensino - diz respeito fundamentalmente às marcas, sua violência, nosso desassossego. Me explico: se a marca coloca uma exigência de trabalho que consiste na criação de um corpo que a existencialize, o pensamento é para mim uma das práticas onde se dá esta corporificação. O pensamento é uma espécie de cartografia conceitual cuja matéria-prima são as marcas e que funciona como universo

de referência dos modos de existência que vamos criando, figuras de um devir (ROLNIK, 1993, p. 1-4).

Essa matéria-prima que Rolnik (1993) denomina como marcas é de infinita produção. Seria impossível, no entanto, tratar todas as marcas que vão criando figuras no devir. Portanto, nesta apresentação trago uma breve história das marcas que ressoam com maior intensidade neste trabalho, lembranças que sinalizam ao meu pensamento. Para tanto, recorro às duas pequenas histórias seguintes.

Devir-Pesquisador

Nasci no mesmo ano em que Rolnik (1993) escrevia sobre as marcas. Filho único de um casal de classe média, portando uma série de privilégios institucionais que todo homem branco heterossexual nascido no Brasil pode portar. Tive uma educação católica e frequentava a igreja aos finais de semana.

A vida seguiu, o século virou. A concepção modernista, pautada na racionalidade, foi cada vez mais divulgada como possibilidade discursiva mais aceita e correta. Na mídia, despontavam casos de sucesso em meio à ultra promoções oriundas de políticas de redução de impostos e a inserção do Brasil em um contexto global.

Motivado por tal discurso, ingressei em Administração na Universidade Estadual de Maringá com o mesmo objetivo de muitos, ter um negócio de sucesso.

Nas primeiras disciplinas da grade curricular aprendi os preceitos de Taylor e Fayol, bem como seus princípios da Administração Científica, que versavam sobre a busca da máxima eficiência e eficácia. Ao mesmo tempo, as contribuições de Ford que, com a ideia de montagem em série, reinventou não só os meios de produção, mas a nossa maneira de viver.

Capturas.... Contornos... Sempre métodos! No início do terceiro ano de graduação trabalhei na engarrafadora de bebidas da Coca-Cola onde, pautado na lógica da racionalidade transcendente, criava e geria indicadores relacionados aos tempos e movimentos dos amarradores de carga, e ao controle dos estoques. Corpos disciplinados... O meu, em outro ritmo, cindia.

Coexistente, no mesmo ano me envolvi com o movimento estudantil, que me atravessava às histórias das pessoas, dos lugares e, principalmente, das lutas.

Particpei do Centro Acadêmico de Administração e do Diretório Central dos Estudantes, o que me possibilitou conhecer estudantes de todo o Brasil. Por meio dos congressos organizados pela União Nacional dos Estudantes, tive a oportunidade de votar, como representante do curso, pela proposta que destinava 10% do PIB para a educação, bem como 50% dos royalties do petróleo.

Essa experiência tornava minha estadia na Coca-Cola cada vez mais insuportável, até o momento em que resolvi pedir demissão e, em 2014, trancar a faculdade no quarto ano do curso. Por sorte, ou pressão, voltei em 2015 com um novo fôlego para o que eu imagina ser a conclusão da minha jornada acadêmica.

Ledo engano, no último ano da graduação apaixonei-me pelo potencial multidisciplinar da administração, especificamente, pela administração pública. Apreendi que nós administradores também poderíamos nos apropriar dos assuntos relacionados ao interesse público, não apenas privado.

Com base nas aulas de administração pública, “abraçei” meu primeiro projeto de extensão. Através do Projeto Rondon, atuei por um mês no Pará trocando experiências nas quais recebi muito mais do que dei. Meses depois, ingressei no Projeto Patronato, o qual se ocupa da prestação de assistência aos egressos do sistema penal, e concomitantemente, no projeto Basta, que integra o Patronato e tem como propósito intervir junto aos autores de violência doméstica, onde fiquei até concluir a graduação.

Através destas vivências, por meio de tais projetos, enxerguei na vida acadêmica uma possibilidade de atuar politicamente, o que me levou ao mestrado.

A partir deste acontecimento, avistei outro horizonte de multiplicidades, uma perspectiva crítica que só havia tido contato por meio da administração pública e que se potencializou com a linha de estudos organizacionais.

A ênfase no saber local, a construção de uma inteligibilidade em que não há um “conjunto de coisas verdadeiras a se descobrir”¹, um novo modo de pensar me foi apresentado, uma filosofia da imanência, o estudo dos afetos, dos desejos e daquilo que é micro, cotidiano, afirmação da diferença.

¹ FOUCAULT versa sobre um sistema de produção e reprodução de “verdades” em *Microfísica do poder*, 1979.

Mas, de que maneira podemos pensar, efetivamente, diferente do modo transcendental? De que maneira conseguimos escapar do circuito normatizador imposto pela razão científica?

Nietzche, Foucault, Deleuze e Guattari, e Suely Rolnik dão pistas do pensar com o corpo, produzir novas existências, abrem linhas de fuga, mas seguir por essas linhas, às vezes, torna-se demasiadamente difícil, turvo, isso porque somos capturados todo o tempo pela representação, na dimensão sujeito.

Você perceberá que durante esta dissertação fui capturado, por diversos momentos, pela necessidade de teorização, acionamentos de busca pela essência, pensamentos objetificados e sujeitados à uma lógica da razão... Trata-se de uma desconstrução. Contudo, a intenção aqui consiste múltipla: me aproximar de um discurso diferente, fazer uma esquizoanálise² de mim, fazer desta uma pesquisação que se movimenta comigo, em território sempre outro, em devir-nômade.

Devir-movimento

A primeira marca relacionada à “mobilidade urbana” produzida em mim aconteceu quando completei um ano de idade. Meu pai faleceu em um acidente de carro e, a partir disso, minha existência foi tomada por um “desassossego” diferente.

Como filho único, ficava sozinho em casa desde muito cedo. Enquanto minha mãe trabalhava, conheci um mundo que se limitava da escola à casa. Aos oito anos, fui presenteado com uma bicicleta com o intuito de facilitar meu deslocamento. A partir daquele momento, o mundo se tornava muito maior. Adquiri, com ela, a liberdade de, tão cedo, poder me locomover pela cidade.

Impulsionado por uma infância sob duas rodas, afastei-me da bicicleta apenas aos dezoito, quando comprei minha primeira moto. A rua sempre me foi um território familiar. Conforme crescia, participei de grupos de ciclistas, motociclistas, viajei por estradas sob duas rodas. Dado um momento, provocado por outras marcas,

² A esquizoanálise é desenvolvida por Deleuze e Guattari em *O Anti-Édipo* e *Mil platôs*, como uma possibilidade de reinvenção do inconsciente como produção desejante, em oposição a noção de “falta” tratada pela psicanálise freudiana, essa abordagem implica em uma atuação militante e política do indivíduo.

vendi a moto e com o dinheiro, comprei uma mochila e viajei por mais de 15.000km em estradas da América do Sul dentro de ônibus, caminhões e carros.

Quando voltei para concluir a graduação, após conhecer relevos tão distintos, a bicicleta se apresentou não apenas como a melhor alternativa, mas a única alternativa possível. Passei a andar de bicicleta novamente, situação que não saiu da minha vida até o momento.

Considerando que pedestres, ciclistas e motociclistas – modos de locomoção que sempre me atraíram - estão entre as principais vítimas fatais do trânsito, meu corpo viu, naqueles que muitos poderiam considerar em devir-suicida, uma resistência política, uma necessidade de territorializar a rua enquanto um espaço de existência que contraria justamente o que considero a anti-vida, o devir-imóvel.

Como a vida em mobilidade (urbana, interurbana ou no simples ato de mover-se) sempre se apresentou como uma forte marca para mim, em certo momento me vi defendendo-a em termos macropolíticos, ocasião na qual me aliei a Associação de Ciclistas do Noroeste do Paraná, que atualmente coordeno.

A partir desse momento, no encontro destes dois devires (processos de subjetivação) distintos e concomitantes, minhas inquietações se endereçam à mobilidade urbana ciclística e suas práticas políticas.

1. INTRODUÇÃO

A importância dada ao movimento das pessoas nas cidades, ocorreu quase que simultaneamente à tomada do poder da religião pela ciência moderna, no final do século XVIII. Naquele momento, do nascente positivismo, ocorre o surgimento das teorias aeristas e higienistas que pregavam que o remédio à insalubridade era o próprio movimento, dando origem ao paradigma da circulação, que iria influenciar fortemente o desenho de praticamente todas as cidades contemporâneas (BALBIM, 2016).

Foucault (2011), exemplifica o discurso higienista ao reconstituir a história do cemitério na sociedade ocidental, enfatizando que, quando a humanidade passa a se questionar sobre a existência da “alma”, a morte passa a ser vista como doença, e os cemitérios, que antes eram situados no centro das cidades, vão sendo removidos para a periferia para se constituírem como “outra cidade”.

A primeira grande obra de remoção urbana, embasada no discurso da salubridade, por sua vez, ocorreu ainda na década de 1850, quando o Barão de Haussmann, então prefeito de Paris, destrói as históricas ruas estreitas e os populosos quarteirões proletários, que foram campo de batalha das principais revoluções francesas, para dar lugar à largos *boulevards* de fachadas padronizadas (BENCHIMOL, 1990).

No início do século XX, o planejamento modernista consolida, de uma vez por todas, a dependência das cidades do recém-criado veículo à combustão. Da herança positivista, o modernismo buscou instaurar uma verdade universal de planejamento urbano. Pelo fordismo, criou manuais de como produzir cidades em série, visto o mais simbólico documento do movimento modernista ser a Carta de Atenas, que trazia princípios expressos de planejamento urbano para a construção de novas cidades (MARICATO, 2002).

A Carta de Atenas se estabeleceu como dogma para os planejadores urbanos no século XX (GUATTARI, 1992). Materializando a síntese dos trabalhos apresentados no IV Congresso de Arquitetura Moderna (CIAM), realizado em Atenas no ano de 1933, o documento reunia, como princípio central, a separação da cidade em três áreas funcionais: as residenciais, de trabalho e lazer, com o objetivo de

expriar a densidade urbana em bairros específicos, conectados por grandes infraestruturas de mobilidade urbana, visto as grandes e largas avenidas objeto de utilização dos automóveis. Tal a influência do modernismo no Brasil, que a recém-criada capital federal Brasília/DF foi considerada a cidade que mais agregou, no mundo, os conceitos do referido documento.

Do breve relato das ressignificações da mobilidade urbana ao longo dos séculos, é inevitável, portanto, a percepção de que as cidades pedestres do século XIX – de 2 a 4 km/h –, transformaram-se, então, em cidades motorizadas, de 20 a 40 km/h (WIEL, 1999).

Neste contexto, Janice Caiafa apresenta um conto que, apesar dos dezesseis anos passados, expressa o que observamos diariamente por quase todas as cidades brasileiras: escalas inumanas para tempos inumanos permitiram algo inédito, andar tornou-se mais exaustivo – e perigoso – que correr. Assim, a mobilidade urbana, na atualidade, passa a ser mais do território subjetivo que objetivo.

Se pensarmos no problema mais geral do trânsito de veículos na cidade, vemos que um esquema privado parece se impor. O pedestre no Rio de Janeiro **conforma-se em atravessar as ruas correndo**, sempre com o risco de os veículos não respeitarem o sinal. Tipicamente, todos os veículos que puderem avançar o sinal quando ele estiver na iminência de avermelhar para os carros o farão. Da mesma forma, todos os que puderem avançar alguns segundos antes que o verde retorne para eles o farão também. Assim o tempo a favor do pedestre é constantemente subtraído em prol dos veículos (CAIAFA, 2002, p. 23, grifo meu).

Considerando que a frota brasileira de autoveículos³ em circulação, no ano de 2017, era de aproximadamente 50,5 milhões, identifica-se a existência de cerca de um veículo para cada quatro cidadãos (ANFAVEA, 2018). Logo, nossas relações com o tempo e o espaço tornaram-se completamente mediadas pelos ritmos impostos nas cidades, a partir do trânsito e, conseqüentemente, pela produção do espaço urbano.

Este espaço materializado, passou a ser um mecanismo produtor de subjetividades humanas (GUATTARI, ROLNIK, 2018). A mobilidade das pessoas nas cidades não pode ser observada, portanto, apenas como movimento de cidadãos e cargas em âmbito urbano⁴, pois esta possui uma dimensão social, política e prática.

³ Autoveículos são considerados: Automóveis, Comerciais leves, Caminhões e Ônibus.

⁴ Definição considerada pelo Código de Trânsito Brasileiro e pela Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU.

A prática do movimento social ultrapassa fórmulas de otimização de tráfego, propostas pelos administradores públicos e planejadores urbanos, e considera as relações de poder inseridas na mobilidade urbana, bem como os diferentes sentidos da mobilidade (CRESSWELL, 2009).

Neste contexto das relações de poder (FOUCAULT, 1975), os discursos instaurados pelas políticas públicas de mobilidade quase sempre privilegiaram os donos dos veículos motorizados individuais, produzindo um mal-estar urbano que gera constrangimentos em todos àqueles que experimentam o trânsito citadino a partir de outros modos de transporte.

O primeiro movimento “anti-carro” visto no Brasil ocorreu em resposta ao novo Código de Trânsito Brasileiro, publicado em setembro de 1997, quando, um grupo de ciclistas pedalaram mais de 1.700km, de Parati-RJ a Brasília-DF, com o projeto “Bicicleta Brasil – Pedalar é um Direito”, visando mostrar à população a legalização da bicicleta como veículo circulante nas vias urbanas. No mesmo ano, era realizado em São Paulo, o seminário “Bicicletas no Brasil: A Nova realidade das Políticas Públicas” (SOARES, 2014).

Contudo, não é das políticas institucionais que pretendo tratar. Em contraponto aos movimentos organizados, surge no Brasil, em 2002, as primeiras massas críticas⁵, como um abandono das tentativas de diálogo pelas vias institucionais, para ocupar as ruas à força, pelo massivo contingente de bicicletas (ZUGE-JUNIOR, 2015).

Considero que essa luta, provocada pelas massas críticas, opera por meio da **restauração de uma cidade subjetiva**, como nomeou Guattari (1992), uma vez que não dialoga nos âmbitos institucionais, mas redimensiona as relações de poder nas avenidas das grandes cidades, convidando e acolhendo todos àqueles que procuram vivencia-las fora das fumacentas caixas de metal.

No contexto contemporâneo, o paradoxo se estabelece: tudo se movimenta – as propagandas, as organizações, as comunicações, os automóveis –, contudo, ao mesmo tempo, tudo parece se enrijecer e permanecer no mesmo lugar.

⁵ Incorporadas das primeira bicicletadas surgidas nos Estados Unidos com o nome de “*critical mass*”, são movimentos ciclistas horizontais, sem lideranças nem trajetos definidos, compostos de cicloativistas, ciclistas de passeio e demais simpatizantes, que interdita as vias (antes ocupadas pelos automóveis).

As variações de temperatura não afetam mais o corpo, uma vez que somos depositados de salas residenciais à profissionais, através dos carros com os vidros fechados, e termômetros que reproduzem sempre o mesmo valor. Curiosamente, as mesmas máquinas que garantem o “padrão” na temperatura individual, cospem graus *celsius* às cidades que habitam. Durante os trajetos cotidianos, o artista de rua disputa nossa atenção com os *slogans* publicitários que já cansamos de ouvir nos rádios e nas rápidas olhadas ao *smartphone* enquanto parados no semáforo. Como afirma Guattari (1992, p. 169) “assim a subjetividade se encontra ameaçada de paralisia”.

Portanto, a luta pela restauração de uma cidade subjetiva só pode ocorrer no campo desta subjetividade, que é compreendida aqui, como processo: um **processo de subjetivação**. Isto porque esta não se instala como um estado fim, nem como uma determinação dos meios aos indivíduos (signos que representam o sujeito ou a identidade), mas como um terminal, que compõe a soma de códigos sociais, sistemas de informação, que por sua vez processam e produzem novos códigos sociais (GUATTARI, 1992).

Com a noção de códigos, Deleuze e Guattari (1997b) expressam os segmentos molares e moleculares que compõe uma subjetividade em constante processo. Somos, por um lado, atravessados por linhas de segmentaridade mais duras (molares) que se expressam por meio dos conjuntos dicotômicos, daí os sexos, as raças, as classes sociais, mas por outro, linhas moleculares, linhas de fuga, afetos e perceptos de mundo, que retomando os gregos, provocam um *ethos* singular.

Neste constante processo de viver, os códigos molares, representados pelos valores sociais, culturais, econômicos, por vezes, entram em choque com os afetos e sentimentos, causando um mal-estar subjetivo. É a partir deste mal-estar, no entanto, que a subjetividade se vê lançada em uma experiência que convoca o desejo a agir (ROLNIK, 2018).

A mobilidade urbana ilustra o movimento subjetivo, uma vez que ainda não foi possível (nem quisto) permitir que todas as pessoas entrem dentro de máquinas privadas de metal. As ruas têm jogado corpos humanos contra toneladas metálicas todos os dias⁶, fazendo com que essa violência cotidiana dispare algo, produza desejo.

⁶ No Brasil, durante os últimos dez anos, foram aproximadamente 41.000 óbitos anuais ocasionados por acidentes de trânsito (DATASUS, 2018). Em relação ao mundo, apenas no ano de 2018, foram 1,35 milhão de vítimas (WHO, 2018).

Uma vez que o desejo passa a ser figura central para recobrar o equilíbrio emocional, vital e existencial, ele sofrerá duas tensões distintas e simultâneas. Por um lado, será pressionado pela conservação dos valores já existentes (molar), nos quais a vida se encontra materializada na “realidade” cognitiva, reprimindo qualquer nova forma de existir. Por outro, pela potência de vida (molecular), buscando corporificar novas existências e valores que produzem um novo devir (ROLNIK, 2018).

É pela luta do desejo que se faz o campo da nova política, por um lado com o objetivo de potencializar novas vidas, novos devires e valores, por outro, enrijecendo e reprimindo-as, conservando o já criado, entendido e materializado. Não é uma política que opera pelas instituições, vez que estas já foram criadas, são novas existências que surgem, algo que não temos códigos para representar, são micropolíticas ativas (ROLNIK, 2018).

Recorro à Nietzsche (2009) para nomear este movimento de corporificar novos valores. Para o autor, todo questionamento aos valores atribuídos como absolutos só podem ocorrer pela “transvaloração” (e.g. ao suspeitar do valor da “moral” instituída, a genealogia pretendia desvalorizar aqueles que prevaleceram até o momento).

Neste contexto, a partir das lutas pelo desejo (micropolíticas) que operam nas ruas e avenidas das grandes e médias cidades brasileiras, aliadas as marcas de um devir pesquisador que produzem esta pesquisa, elegi a seguinte problemática, meu objetivo: **transvalorar a mobilidade urbana pela construção de inteligibilidades a partir das micropolíticas cicloativistas.**

Como auxílio no processo de compreensão do meu objetivo geral, delimitei três objetivos específicos:

1. Construir relações com sujeitos, permitir encontros com subjetividades, que se relacionam na co-produção de micropolíticas e macropolíticas de mobilidade cicloativista;
2. Transitar (afetar-me), apreendendo as formas e forças (materiais e imateriais) que produzem subjetividades cicloativistas no âmbito da mobilidade urbana;
3. Potencializar as narrativas das subjetividades e suas micropolíticas cicloativistas a partir da produção de encontros, como agenciamentos coletivos de enunciação.

No campo da administração pública e políticas públicas, a mobilidade sempre foi considerada um aspecto do urbanismo, que demandou uma cidade mais ordenada e fixada, focada no trajeto e no tempo a partir das fórmulas de otimização do espaço e na concepção de mobilidade apenas como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”⁷. Não que estas literaturas desconsiderassem a perspectiva crítica do movimento das pessoas nas cidades, *vide* Vasconcellos (1988), Amaral (2015), Lara (2016) e Balbim (2016), que enfatizam as contradições provocadas pela ênfase no veículo motorizado que potencializaram as desigualdades sociais e segregações espaciais no contexto urbano.

No campo dos estudos organizacionais, por outro lado, a discussão tem se pautado principalmente nas noções de mobilidade propostas pelo geógrafo Tim Cresswell (2006), que considera a mobilidade como um emaranhado de movimento, representação e prática [e.g. como se verifica nos estudos das novas mobilidades do trabalho pela inserção das tecnologias de comunicação por Marques (2003) e posteriormente Motta (2008); na mobilidade cotidiana do circo contemporâneo a partir dos estudos de Oliveira (2012); como visto em Costas (2013), ao estudar a mobilidade da *Kinect Elite*, e na mobilidade como migração a partir dos escritos de Gaffuri (2016)].

Ao situar a noção de mobilidade na cidade como *locus* e “objeto” desta pesquisa, devo dizer que não desconsiderarei as discussões sobre “cidade” decorrentes do campo dos estudos organizacionais, como vistos em Fischer (1997) ao analisar as oportunidades de negócio gerados pelo carnaval de Salvador-BA, Mac-Allister (2004) que desenvolve um conceito de organização-cidade, nem Saraiva (2009) e Saraiva e Carrieri (2012) que reconhecem a dinâmica simbólica que garante ao cidadão capacidade de agência na definição da cidade que habita.

Contudo, minha intenção residiu em outra codificação de cidade. A partir dos escritos de Deleuze e Guattari (1997a) e Foucault (1975) tomei como premissa o entendimento de que a cidade é dispositivo produtor de subjetividades, ao passo que também é produto destas. Face ao exposto, a presente dissertação não apenas compreende como a cidade, através da mobilidade, é feita, mas como as pessoas nesta cidade se fazem, ao mesmo tempo que a produzem. É, portanto, a premissa de uma (macro)política de construção de sujeitos mais duros e fixos, que vão demandar

⁷ Definição de mobilidade urbana a partir da lei nº 12.587/2012 que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana

uma cidade mais ordenada e fixada, focada no trajeto e no tempo que a pessoa leva e, ao mesmo tempo, uma (micro)política de construção de sujeitos mais fluxos, que vão demandar uma cidade mais macia, viscosa, que permita que a pessoa se desloque enquanto uma experiência dentro do mundo em que ela habita. A transvaloração da mobilidade urbana reside nestas políticas de subjetivação que ocorrem através da mobilidade por bicicleta, pela cidade.

Para tanto, me apoiei nos escritos da Internacional Situacionista (1957) para lançar-me à deriva urbana, pedalando de bicicleta pela cidade, com quatro subjetividades cicloativistas no âmbito macropolítico, isto é, estes sujeitos mal encarados conhecidos institucionalmente como ativistas, que vivem aparecendo na TV quando alguém morre de bicicleta ou quando são presos por pintar uma ciclofaixa “indesejada” pelos detentores do “poder”, até mesmo àqueles ganharam título de cidadão honorário de alguma cidade pelas suas músicas elogiando a magrela. Percorri ao todo, 157,82 km divididos em 31 percursos, em duas cidades, sendo estas Maringá-PR e Curitiba-PR.

Enquanto pedalava tracei alguns mapas, mapas de linhas, mapas de figuras, sobretudo, mapas de afetos. Mapas estes que são tudo, menos aquilo que os mapas cartesianos se propuseram à ser. Com cartografias procurei, no tecido urbano, pontos de subjetivação, territórios que se des(re)territorializam incessantemente e apresentam uma nova cidade, que por si só, é mobilidade.

Certo que para tanto, precisei me aprofundar um pouco nas discussões sobre as múltiplas narrativas da mobilidade. Do campo da microfísica, com Bachelard extraí algumas noções em relação à produção do saber e procurei problematizar o que se entende por “conhecimento científico”, que automaticamente me transportaram ao terreno do “novo espírito científico” com a microfísica de Foucault. A partir desta, uma nova discursividade da relação poder-saber, me orientou às narrativas da mobilidade urbana e suas concepções macropolíticas e micropolíticas.

Aliando as discussões sobre micropolíticas trago cartografias em trânsito, que são nada mais que relatos de experiências subjetivas vividas com cicloativistas a partir de derivas urbanas guiadas por estes. Procurei confeccionar um texto polifônico, atribuindo um agenciamento coletivo de enunciação (DELEUZE, GUATTARI, 1997b) entre todos os que fizeram parte deste relato.

Por fim, trago metáforas (in)conclusivas como um convite à deriva na cidade. Um relato sensível que permite novas experiências através dos cheiros, sons, paisagens, acessados sob um par de rodas e fluxo vital.

2. $V = E/T$: VELO(CIDADE), ESPAÇO E TEMPO: MACROFÍSICA, MICROFÍSICA E AS MULTIPLAS NARRATIVAS DA MOBILIDADE

A origem do termo mobilidade vem da mecânica clássica (Newtoniana). Esta representa a reação das massas em movimento a partir de forças extrínsecas, ou seja, como os corpos reagiam as forças que lhe eram condicionadas.

Mobilidade, a partir do princípio da cinemática, traduz-se na forma de velocidade = espaço / tempo, e na dinâmica, como força = massa x aceleração.

Apesar de ter apontado anteriormente o caráter multidisciplinar desta pesquisa, iniciar, com fórmulas físicas, a produção de uma transvaloração da mobilidade por meio das subjetividades cicloativistas pode parecer um tanto estranho, não? Acalme-se! Não foi o próprio Bachelard (1996), filósofo francês, quem constituiu uma nova discursividade do saber ao traçar a história da física?

Ao estudar os paradigmas de Galileu, Newton e Einstein, nomes conhecidos por nós, leigos no campo da macrofísica, Bachelard (1996) percebe não se tratar de um movimento contínuo, pelo contrário, são momentos descontínuos que só se permitem conectar a partir da história do discurso científico.

Foucault (2011), influenciado pelo pensamento de Bachelard, retoma essa discussão em *Outros espaços*, quando trata da mudança da concepção de espaço e tempo.

É preciso, entretanto, observar que o espaço que hoje aparece no horizonte de nossas preocupações, de nossa teoria, de nossos sistemas não é uma inovação; o próprio espaço na experiência ocidental tem uma história, e não é possível desconhecer este entrecruzamento fatal do tempo com o espaço. [...] na Idade Média, um conjunto hierarquizado de lugares [...] toda essa hierarquia, essa oposição, esse entrecruzamento de lugares era o que poderia chamar bem grosseiramente de espaço medieval: **espaço de localização**. [...] o verdadeiro escândalo da obra de Galileu não foi tanto ter descoberto, ou melhor, redescoberto que a terra girava em torno do Sol, mas ter constituído um espaço infinito, de tal forma que o lugar da Idade Média se encontrava aí dissolvido. [...] a partir de Galileu, a **extensão** toma o lugar da localização. [...] atualmente, o **posicionamento** substitui a extensão, que substituíra a localização. O posicionamento é definido pelas relações de vizinhança entre pontos ou elementos (FOUCAULT, 2011, p. 412, grifo meu).

O lugar, como posicionamento, que Foucault agora trata, não ocorreria a partir da noção de relatividade Einsteiniana? Portanto, a contribuição da macrofísica

aqui é enorme, não sendo apenas objeto da arqueologia do saber, mas vindo a influenciar o pensamento microfísico produzido por Foucault.

Entre as aproximações das ciências naturais, sociais, humanas e a filosofia, também há o pensamento de Deleuze e Guattari (2010). Incorporando termos das ciências naturais, os autores constroem uma maneira de significar nossas vivências como processos *moleculares* e *molares*.

Neste alinhamento, não se pode incorrer em um pensamento dualista. Potências molares e moleculares ocorrem simultaneamente, uma vez que, na química e física, molar e molecular são meras unidades de medida. Expliquemos a partir de um exercício de observação: quando olhamos (a olho nu) para um banco de madeira, ele se apresenta para nós estático, imóvel, um banco de madeira, mas, se pudéssemos ajustar o nosso foco em algumas milhões de vezes, veríamos não um banco estático, mas o composto de milhões e milhões de moléculas de celulose que, por sua vez, são nada mais que milhões de relações de átomos de carbono, hidrogênio e oxigênio em constante vibração. Assim, o banco não para de se mover.

Estudar o “estado das coisas” fez e faz parte da ciência moderna desde sua concepção, mas esse “estado” como uma subjetivação fechada em si mesma, é apenas uma maneira de analisar a cadeira enquanto fixa, em seu aspecto molar.

A partir da compreensão de que molar e molecular ocorrem (no sujeito) ao mesmo tempo, como unidades de análise (unidades de medida), é sobre o campo molecular que Bachelard (1978, p. 64) afirmava “no reino da microfísica onde o novo espírito científico é formado”, e a partir do movimento constante que Deleuze e Guattari (2010) vão dar vida ao nomadismo subjetivo.

Cresswell (2006) analisa que a metáfora do nomadismo de Deleuze e Guattari compreende o fluido, o dinâmico, em fluxo, como progressista, em oposição à arborescência, o estático, limitado àquilo que é reacionário, conservador. Contudo, talvez o maior erro que possamos fazer da interpretação dos autores é essa, a intenção deles nunca foi a binarização, pelo contrário.

Para Deleuze e Guattari (1996, p. 99), toda sociedade e, conseqüentemente, todo indivíduo, é atravessado, ao mesmo tempo, por uma segmentaridade molar e outra molecular, “em suma, tudo é político, mas toda política é ao mesmo tempo macropolítica e micropolítica”.

Acredito que esta seja a maior crítica de Foucault e Deleuze e Guattari, peças fundantes de um movimento denominado pós-estruturalista, àqueles que defendem um pensamento “realista”.

Toda categorização de classes perpassa por uma face molar, daí o pensamento “realista”. No entanto, as classes remetem unicamente às massas, sendo que a noção de massa, em si, é uma noção molecular. Estas, por sua vez, trabalham em ritmos, espaços e velocidades completamente distintos, não tem o mesmo movimento, os mesmos objetivos, e sequer as mesmas maneiras de lutar (DELEUZE; GUATTARI, 1996). Por isso a repressão que as classes fazem às massas, por vezes parece incerta: as massas nem sempre querem o mesmo que as classes.

A partir da noção de massa, retomo o nomadismo que tratavam Deleuze e Guattari (1996). Este é, obviamente, mais do aspecto filosófico-político, que físico-territorial. Criou-se, contudo, um conceito que certamente potencializou grande parte das discussões sobre território⁸.

Ao nômade, interessa menos os territórios de partida e chegada, que os próprios trajetos percorridos, daí a axiomática cartográfica de Deleuze e Guattari. Podemos dizer que para aquele, o território é, sempre, lugar de troca e passagem, de constante (des)(re)territorialização. O território “é de fato um ato, que afeta os meios e os ritmos, que os ‘territorializa’. O território é o produto de uma territorialização dos meios e dos ritmos” (DELEUZE; GUATTARI, 1997a, p. 139).

Neste sentido, trata-se de uma desreterritorialização constante do próprio pensamento, um pensamento sem imagem, que não segue uma linha, mas um complexo de fluxos rizomáticos que, por vezes se encontram, e em outros casos, se distanciam (DELEUZE; GUATTARI, 1997a).

O tratado de nomadologia (DELEUZE; GUATTARI, 1997a) faz-se, assim, um tratado da própria mobilidade, enquanto fluxos e cortes, e de constante desreterritorialização, seja ela física ou do próprio pensamento.

Para tanto, proponho que desdobremos a mobilidade em três movimentos sendo: I) TEMPO, de que forma o termo mobilidade foi sendo ressignificado nas políticas públicas; II) ESPAÇO, a consideração do espaço para além do tempo, e como espaço público se conforma como uma heterotopia no sentido foucaultiano e;

⁸ O entendimento de desterritorialização iniciado com Deleuze e Guattari influenciou geógrafos como Raffestin (1993) Santos (2006) Saquet (2009) Souza (2009) Haesbaert (2007).

III) VELO(CIDADE), a história de como as cidades brasileiras (por que não mundiais?) se transformaram, de cidades pedestres (2-4 km/h), para cidade motorizadas (20-40 km/h)⁹.

2.1. TEMPO: ENTRE A MOBILIDADE, O URBANO E O SUSTENTÁVEL – A CONSTRUÇÃO DOS SENTIDOS NAS POLÍTICAS PÚBLICAS PELA HISTÓRIA

Claramente a noção de mobilidade, nas ciências humanas, incorporou novos significados e narrativas menos macrofísicas, mas também menos micropolíticas. A própria construção de uma inteligibilidade sobre a mobilidade já perpassa por um regime de signos que, por sua vez, torna-se macro.

Neste sentido, incorporando aspectos críticos da mobilidade, mas atribuindo uma noção macropolítica, Cresswell (2009) trata do “mobility turn” como um novo paradigma da mobilidade que incorpora não apenas as noções de deslocamento físico, mas a divide em um emaranhado de movimento, representação e prática.

A mobilidade sempre se definiu no antagonismo do fixo, isto é, aquilo que leva de um ponto A para B, considerando que este nem sempre se deu em uma condição espacial, visto que na geografia a mobilidade social sempre esteve presente (CRESSWELL, 2009). Mas este é apenas um aspecto da mobilidade, considerado o de movimento.

A mobilidade como movimento, estruturou o pensamento de todos os planejadores urbanos. Pesquisadores da área de transporte criaram diversos estudos para nos dizer como o movimento ocorre, suas velocidades, quem se move e para onde, buscando modelos que tornem o transporte mais eficiente e com menos impactos ao meio ambiente.

Contudo, estes estudos apenas traduzem fórmulas de movimento e não incorporam os significados da mobilidade, nem como ela é efetivamente praticada, reduzindo o caráter crítico que se pode fazer aos múltiplos movimentos humanos (CRESSWELL, 2009).

⁹ Se formos considerar que já existem automotores que alcancem mais de 200km/h e, congestionamentos que fazem as máquinas de metal andarem à menos de 2km/h, considero como velocidade média na maioria das cidades brasileiras.

Neste sentido, a mobilidade como representação, passa pelas múltiplas narrativas da mobilidade. A partir de sua construção discursiva, já foi considerada como tédio, aventura, liberdade, modernidade (CRESSWELL, 2009).

Costas (2013), ao estudar a Kinect Elite, nos estudos organizacionais, retoma à filosofia da mobilidade enquanto crítica, e a crítica à mobilidade a partir das metáforas de nomadismo e sedentarismo para, por fim, embasar sua tese de mobilidade viscosa¹⁰.

A viscosidade se instala na sensação entre a estabilidade e a liberdade, e revela mobilidades que escapam da autonomia dos espaços, mas envolvem uma experiência de sentir-se preso e imóvel, desorientado do próprio ser (COSTAS, 2013). A mobilidade neste sentido não garante a liberdade plena, nem considera o sujeito imóvel e sedentário, mas, por sua vez, evidencia as próprias contradições da sociedade na produção do movimento.

Considerada o terceiro aspecto da mobilidade, Creswell (2010) trata da prática como algo diário e particular. A mobilidade humana é a mobilidade praticada que é ordenada e experimentada através do corpo, “as vezes, estamos cansados e mover-se é doloroso, as vezes, nos movemos esperançosos e parece que temos molas nos pés [...] Dirigir um carro é libertador, ou tenso, ou cada vez mais dirigir sentindo culpa” (CRESSWELL, 2010, p. 20, tradução minha).

O primeiro avanço realizado para aproximar o caráter crítico da mobilidade às políticas públicas ocorre a partir da concepção de que a mobilidade é este emaranhado de movimento, representações e práticas. Cresswell (2010) defende que uma política de mobilidade deveria se basear em seis perguntas. A partir destes questionamentos, Cresswell (2010, p. 26) expõe os seis aspectos da mobilidade: o ponto de início, a velocidade, o ritmo, a rota, a experiência e a fricção.

Primeiramente, por que alguém, ou algo, se move? Essa pergunta nos retoma à física. Uma força é aplicada para que algo se mova, no caso dos seres humanos, essa pode ser interna ou externa, isto é, o desejo de mover-se age a partir de escolher mover-se ou ser impelido a isso (CRESSWELL, 2010).

Quão rápido alguém, ou algo, se move? A velocidade é um recurso valioso por estar no topo das hierarquias de mobilidade. A velocidade não só define quem chega mais rápido (por meio dos aviões particulares, carros ultrarrápidos), mas quem

¹⁰ No original “Stickiness” como metáfora Sartreana para aquilo que se situa entre o líquido e o sólido.

também pode aproveitar a lentidão (na sátira de tempos modernos, de Charlie Chaplin, onde o chefe toma longos cafés enquanto lê o jornal, sendo interrompido apenas para demandar por mais velocidade aos empregados). A velocidade ainda permite uma terceira análise de hierarquia que, em certos casos, desautoriza o acesso legal da menor velocidade (como visto nas descidas de bicicleta de São Paulo-SP para Santos-SP¹¹).

Em qual ritmo alguém, ou algo, se move? Incorporando a visão lefebreviana de ritmo, Cresswell (2010) afirma que este é um importante componente da mobilidade, uma vez que o ritmo é composto pelos movimentos repetitivos e seu descanso. Há ritmo em todos os lugares, e é parte necessária para a produção e contestação de qualquer ordem social. Assim, para mudar um grupo social é necessário empregar um novo ritmo.

A quarta pergunta que Cresswell (2010) faz é: Qual a rota que alguém, ou algo, pega? Essa rota não se designa apenas ao conjunto de vias e traços desenhados no espaço urbano, e sim a produção de um espaço que conduz a mobilidades específicas. O autor usa a metáfora do “efeito do túnel” para afirmar que a criação de túneis de alta-velocidade, ligadas à velocidade das telecomunicações, produz intensas interações entre áreas espacialmente distantes, como os condomínios fechados em relação ao centro, ao passo que desconecta outras mais próximas a partir destas mesmas rotas.

Exemplificando, uma grande estrada que atravessa uma pequena cidade ao meio é utilizada de dois modos: por aqueles que rapidamente passam no sentido longitudinal, de um ponto anterior para um posterior na própria estrada, sendo que para estes, aquele trajeto representa apenas uma centena de metros em meio a centenas ou milhares de quilômetros percorridos, diversamente da percepção daqueles que tentam atravessá-la para visitar conhecidos, familiares, na outra extremidade da cidade. Estes últimos não consideram a avenida como uma pista tão rápida, mas como parte da cidade, uma vez que de forma latitudinal, buscam apenas atravessá-la.

A rota geográfica no espaço é a mesma, mas imbuída de significados e velocidades completamente distintos.

¹¹ No dia 10/12/2017 cerca de 3.000 ciclistas que iam rumo ao litoral foram agredidos por tiros de berracha e bombas de gás lacrimogêneo devido à uma decisão judicial que os desautorizava a utilizar a via Anchieta/Imigrantes rumo à Santos-SP.

A pergunta mais subjetiva de Cresswell (2010, p. 25, tradução minha), como este alguém se sente? A mobilidade pode ser ao mesmo tempo um trabalho árduo como um momento de prazer e relaxamento. O autor refere-se à “mobilidade humana, como o lugar, certamente, que tem a noção de experiência em seu centro”.

Neste sentido, locomover-se de bicicleta pela cidade pode ser compreendido a partir de duas principais motivações, ao passo que para muitos a bicicleta se faz como alternativa em meio ao estresse no trânsito e para outros é o meio mais barato de locomover-se (e o valor economizado do petróleo garante a mistura do jantar). Em suma, a bicicleta por opção e a bicicleta como única opção.

O último questionamento de Cresswell (2010) se conecta ao exercício anterior através da combinação das seguintes perguntas “quando e como este alguém pára?”, somado a “quem para, o faz por escolha ou é forçado à tal?”.

As contradições de uma sociedade cada vez mais ampla (por conta da velocidade dos deslocamentos), mas cada vez mais fechadas para o que é heterogêneo, é exemplificada por Cresswell (2010) com o caso do brasileiro Jean-Charles de Menezes, confundido com um terrorista, baleado sete vezes na cabeça para que não pegasse um metro em Londres.

A mobilidade torna-se menos um movimento que liberta o ser e mais um aspecto da vida dinâmica dos sujeitos, estabelecendo-se em relações de poder quanto a própria vida coletiva. Neste sentido, as relações de poder não se apresentam apenas na concepção prática da mobilidade, uma vez que a própria construção do termo mobilidade, no Brasil, vivenciou disputas no âmbito acadêmico e político, o que veremos a seguir.

2.1.1. A construção da mobilidade urbana no Brasil

Desde a formação dos primeiros estudos sobre transportes no Brasil, a Associação Nacional dos Transportes Público - ANTP, fundada em 1977, teve protagonismo na produção acadêmica e de políticas públicas para o campo.

Destarte, o termo *mobilidade urbana* passou a ser adotado de forma mais frequente no Brasil, a partir de 2000, justamente nas produções da Revista dos Transportes Públicos, publicada pela ANTP.

Tal movimento ocorre como uma tentativa de mudança de paradigma no setor de transportes, ao buscar uma abordagem que contemplasse aspectos mais sociais, ambientais e sustentáveis, de forma global e sistêmica (AMARAL, 2015).

Um dos responsáveis por tal mudança foi Eduardo de Alcântara Vasconcellos, (1988) que apesar da formação em engenharia, aproximou a literatura sobre transportes das ciências sociais e humanas a partir de sua tese intitulada “Trânsito em São Paulo: análise sócio-política da intervenção do Estado na circulação urbana”. O autor produziu outros dois livros com enfoque semelhante, pautando uma análise sociológica e política do transporte urbano.

A influência de Vasconcellos na coordenação da ANTP fez com que a associação, em 1996, iniciasse o projeto “Transporte humano”, que incluía uma série de ações técnicas, políticas e institucionais, com o objetivo de auxiliar as cidades brasileiras a criar políticas de uso e ocupação do solo, transportes e trânsito, para gerirem de maneira mais sustentável.

Fruto deste projeto, em 1999 é publicado o livro “Transporte humano: cidades com qualidade de vida”. A tese sustentada em *Transporte humano* era a de que, ao pautar o transporte apenas por vias técnicas, desconsiderando o caráter social, estabeleceu-se uma crise de transportes.

Apesar de considerar aspectos sociais, “Transporte humano” foi criticada por não avançar na multidisciplinaridade do acontecimento. O texto é pautado apenas pela linguagem do já consolidado setor de transportes. Contudo, o potencial crítico desta serviu como base para o surgimento da noção de “mobilidade urbana” que surgiria nas décadas seguintes.

Outra publicação que contribuiu com a construção da inteligibilidade do conceito, foi a própria tese de Vasconcellos (1988, p. 30), ao tratar de dois termos que considerava mais abrangentes que o de transportes e que poderiam considerar as concepções sociológicas e políticas do campo.

Inicialmente, o autor defende que “na visão tradicional, a mobilidade é tida simplesmente como a habilidade de movimentar-se, em decorrência das condições físicas e econômicas” e que a acessibilidade seria o conjunto de aspirações de movimentação dos indivíduos, em suma, a acessibilidade como desejo e aspiração e a mobilidade como realidade objetiva.

Essa concepção influenciou na aparição tímida do termo mobilidade, com três trabalhos que a citavam em conjunto com o de acessibilidade, ainda no ano de 1999,

no 12º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito, organizado pela ANTP. Dois destes colocavam a acessibilidade universal como objetivo e a mobilidade urbana como a soma dos instrumentos necessários para este. O terceiro artigo, do então presidente da ANTP, Frederico (1999, p. 7), mostrava a face de um campo em disputa, ao iluminar sua preocupação com a incorporação de “temas mais amplos como o da mobilidade urbana”, salientava a necessidade da entidade em “continuar ajustando o foco da sua missão que era a defesa do transporte público”.

De 1999, em sua primeira aparição, a 2003, o termo acessibilidade se deslocou e passou a ser incorporado pelo movimento de melhores condições para as pessoas com deficiência¹² e a ANTP torna a *mobilidade* como termo hegemônico do setor, ainda em 2003, quando institui no 14º Congresso Brasileiro de Transportes e Trânsito o tema “Mobilidade urbana: cidadania e inclusão social”.

Tal discussão chega à agenda governamental no mesmo ano, quando criados o Ministério das Cidades e a Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana. Em novembro de 2004 é publicada a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, que defendia os termos como complementares e indissolúveis.

A mobilidade urbana sustentável não pode ser entendida como o número de viagens que uma pessoa consegue realizar durante determinado período, mas a capacidade de fazer as viagens necessárias para a realização de seus direitos básicos de cidadão, com o menor gasto de energia possível e menor impacto no meio ambiente, tornando-a ecologicamente sustentável [...] pode ser definida como um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos (BRASIL, 2004, p. 13).

A inclusão do “sustentável” na nascente concepção de mobilidade urbana se mostrava inevitável, dado o contexto da moda da sustentabilidade que marcou o final do século XX e início do século XXI.

O conceito foi incorporado da tradicional noção de “desenvolvimento sustentável”, termo citado pela primeira vez no relatório da ONU, nominado “Nosso

¹² O Estatuto da Pessoa com Deficiência, lei nº 13.146, considera acessibilidade como: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados, de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

futuro comum”, em 1987 e potencializado na Eco-92, conferência realizada no Rio de Janeiro, conscientizando os perigos que o sistema de produção atual trazia ao meio ambiente (AMARAL, 2015).

Contudo, Caiafa (2002), ao estudar o transporte público nos Estados Unidos e no Brasil, sinalizava o paradoxo do reconhecimento dos agentes públicos na concepção de que a ênfase ao modelo individual de transporte motorizado sustentaria uma crise de mobilidade.

Ao passo que, por um lado, a agenda governamental, a partir de 2004, adotava a nascente preocupação socioambiental, por outro, apostava em um projeto neodesenvolvimentista que, de acordo com Chagas (2015), não confrontava a natureza do sistema capitalista, mas apostava no ganho mútuo entre a burguesia e a classe trabalhadora, sob a égide do sistema de acumulação de capital¹³.

Neste sentido, minha inquietação em relação ao termo sustentável me faz incitar uma breve discussão que se desloca da mobilidade, mas a contempla: seria possível defender bases sustentáveis a partir do sistema capitalista vigente?

Escobar (1996), aplicando a análise do discurso no relatório publicado pela ONU, em 1987, afirma que o discurso de desenvolvimento sustentável media as relações entre crescimento econômico e a preservação do meio ambiente, buscando uma conciliação que é antagônica no sistema de produção atual. Para o autor, a incorporação do meio ambiente aparece como uma estratégia do capitalismo para a incorporação e sobrecodificação dos discursos antissistema.

Montibeller-Filho (1999), em sua tese intitulada “O mito do desenvolvimento sustentável”, faz uma análise das principais teorias do desenvolvimento sustentável no contexto capitalista.

A partir da perspectiva da economia ambiental, o autor analisou as três principais correntes teóricas, a economia ambiental neoclássica, a economia ecológica, e a economia ambiental marxista, conhecida como ecomarxismo, e confrontou a três princípios da sustentabilidade, sendo eles, equidade intergeracional (entre gerações), equidade intrageracional (entre a mesma geração), e equidade internacional (de caráter global).

Montibeller-Filho (1999, p. 34-263) conclui que:

¹³ Em 2008 o Governo Federal anuncia a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para automóveis 1.0 e reduz a alíquota para demais veículos.

Sustentável é mais um rótulo ou adjetivo afixado ao conceito tradicional - desenvolvimento -, e que o deixa, do mesmo modo, polissêmico. Mas é esta característica de polissemia que o mantém universalmente aceito: a aceitação plena do termo desenvolvimento sustentável é devida principalmente à sua imprecisão [...] o desenvolvimento sustentável revela-se um mito.

Face ao exposto, a fácil aceitação de governos às condições sustentáveis não implica em uma efetiva mudança política de questionamento ao modo capitalista de produção em massa, mas uma incorporação do termo na sobrecodificação do que se opera por ele.

Assim, com o caráter passivo deste adjetivo amplo e impreciso, o Governo Federal promulga a Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU, instituída pela Lei Federal nº 12.587 de janeiro de 2012, retirando o termo “sustentável” do título da política.

Em consonância a retirada do termo, a referida política neutraliza o caráter crítico, antes imbuído à mobilidade urbana sustentável, e a define como “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”¹⁴, atribuindo o mesmo caráter semântico que o de transporte.

Contudo, com a Lei 12.587/2012 ocorreram importantes avanços legais na desconstrução da cultura simbólica de incentivo ao automóvel, visto a obrigatoriedade de municípios com mais de 20.000 habitantes realizarem um Plano Municipal de Mobilidade Urbana, bem como a destinação de recursos para transportes não motorizados e coletivos. A PNMU também se fundamentou em princípios e objetivos como:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I – Acessibilidade universal;
- III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos

- I – Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II – Promover acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- V – Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana;

¹⁴ Definição de trânsito urbano e mobilidade urbana de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012

(BRASIL, 2012).

Apesar das aproximações entre o paradigma dos transportes e as ciências humanas, hora mais críticas e outras menos, o maior esforço já visto nas ciências sociais, de contemplar o termo *mobilidade urbana* com a construção de uma inteligibilidade sobre *mobilidade*, ocorreu com a publicação do livro “Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano”, em 2016.

Na referida obra, o geógrafo Renato Balbim (2016) escreve o capítulo inicial buscando construir a noção de “Mobilidade: Uma abordagem sistêmica”, conceituando a mobilidade como um conjunto de motivações, possibilidades e constrangimentos que influem tanto na projeção, quanto na realização dos deslocamentos de pessoas, bens e ideias, além dos evidentes movimentos em si, mas considerando esta apenas como uma expressão da mobilidade.

Para argumentar a tese do ensaio, na qual defende que a mobilidade se apresenta como um termo polissêmico e, sobretudo, sistêmico, Balbim (2016) incorpora a noção de mobilidade a partir de diversos autores das ciências sociais e do paradigma dos transportes, categorizando o termo em quatro formas de *mobilidade social* e *mobilidade geográfica*.

Quadro 1: Conceitos da mobilidade sistêmica

Mobilidade Social		Mobilidade Geográfica	
<i>Formas:</i>	<i>Sentido:</i>	<i>Formas:</i>	<i>Sentido:</i>
<i>Mobilidade Essencial</i>	Impulsão humana de mover-se de forma física ou virtual; espírito essencial da curiosidade	<i>Mobilidade Cotidiana</i>	Deslocamentos físicos diários e internos ao espaço de vida
<i>Mobilidade Simbólica</i>	A transmutação da vida sem que haja mudança de um espaço geográfico para outro; o registro no social	<i>Turismo</i>	Movimentos que ultrapassam o espaço de vida, contudo apresentam breve temporalidade

<i>Mobilidade de Renda</i>	Deslocamento entre classes sociais – classes de renda –	<i>Mobilidade Residencial</i>	Mobilidade temporalmente não recorrente, mas interna ao espaço de vida; reflete mudanças de moradia no mesmo âmbito cidadão
<i>Mobilidade Profissional</i>	Mudança de ocupação na divisão social do trabalho; alteração da atividade laboral	<i>Migrações</i>	Reflete mudança que marca de forma intensa a identidade do sujeito, muitas vezes definitiva e externa ao espaço de vida

Fonte: elaborado pelo autor a partir de Balbim (2016)

Traçando uma linha histórica, Balbim (2016) compreende as formas de mobilidade social a partir do pensamento de Max Sorré, ao tratar da mobilidade essencial como aquela responsável pela impulsão humana de ultrapassar as fronteiras do conhecido.

Deste modo, a mobilidade essencial contemplaria não apenas os deslocamentos geográficos realizados pela humanidade na descoberta de novos povos, mas pela própria curiosidade subjetiva do indivíduo em sair do lugar, de modo físico ou simbólico.

Em um segundo momento, Balbim (2016) trata do que George Simmel (2004) compreenderia como mobilidade sem deslocamento, a mobilidade do ambiente em relação ao movimento do indivíduo. Referindo-se à moda como expressão desta mobilidade, o autor problematiza a mudança veloz de um movimento independente, como uma força objetiva que segue um rumo sem que o indivíduo possa ditar.

A partir das conceituações do dicionário crítico de geografia, Balbim (2016) extrai a mobilidade social como o deslocamento dentre as classes sociais, leia-se, classes de renda, bem como a noção de mobilidade profissional traduzida pela mudança de ocupação na divisão social do trabalho que, por sua vez, tem relações estreitas com a mobilidade social. Assim, o autor afirma que as formas de mobilidade social são intrínsecas ao ser e ocorrem antes de qualquer deslocamento físico, estando entrelaçadas com o que irá chamar de mobilidades geográficas.

Ainda, introduz quatro tipos de mobilidade geográfica, a partir da matrização entre a dimensão espacial (interno ao espaço de vida/ externo ao espaço de vida) e o tempo (recorrente/ não recorrente).

O conceito de mobilidade geográfica que se faz interno ao espaço de vida, isto é, não implica em mudanças bruscas de território físico em relação à uma temporalidade recorrente, é denominada pelo autor como mobilidade cotidiana. Balbim (2016) afirma que o setor dos transportes sempre compreendeu a noção de mobilidade urbana no sentido empregado à mobilidade cotidiana, nas ciências sociais. Contudo, este afirma que ao tratarmos do âmbito urbano como campo de análise, dimensionar a mobilidade urbana como mobilidade cotidiana apresenta redução às potencialidades da discussão sobre mobilidade.

Em um segundo momento, Balbim (2016) traz o turismo como deslocamento geográfico externo ao espaço de vida em relação à temporalidade recorrente. Neste sentido, a dimensão recorrente de temporalidade não implica algo cotidiano, contudo imprime uma lógica de retorno ao espaço de vida estabelecido.

A mobilidade residencial aciona uma temporalidade não recorrente e interna ao espaço de vida, por indicar mudanças na moradia que permanecem no âmbito citadino, mas estas exprimem contextos de segregação e periferização urbana e forte relação com as mobilidades de renda e profissional. Por fim, a migração como uma mobilidade não recorrente e externa ao espaço de vida marca de forma intensa a identidade do sujeito, uma vez que implica em temporalidades muitas vezes definitivas dos sujeitos que saem de suas terras rumo à lugares distantes (BALBIM, 2016).

Apesar dos esforços para sistematizar o conceito de mobilidade, Balbim (2016) enfatiza com muito mais vigor a noção de mobilidade geográfica em relação à própria mobilidade social que é inerente a esta, algo que seria facilmente compreensível dado o contexto de publicação do livro.

Entretanto, a reaproximação dos conceitos de mobilidade com as ciências sociais e humanas proposta por Balbim (2016) permite que os planejadores urbanos e administradores públicos, no Brasil, acessem campos discursivos que não se limitam à formulas de otimização do tráfego, ou padrões topográficos para a construção de vias, sejam elas para veículos motores, bicicletas ou pedestres, mas que incorporem o caráter crítico da produção do movimento no âmbito social.

A importante contribuição do ensaio de Balbim (2016) para o setor de transportes, ocorre ao incorporar o caráter relativista da mobilidade, considerando as diferentes formas da mobilidade a partir das experiências singulares do sujeito e o contexto de relações de poder da mesma, uma vez que reconhece que as limitações de mobilidade social e simbólica, aprofundadas no contexto de desigualdade, influam na limitação do movimento espacial (mobilidades geográficas) no meio urbano.

Balbim (2016), no último tópico, problematiza o desenvolvimento da tecnologia como fator de mudança da mobilidade cotidiana.

O fato é que passamos de uma mobilidade fordiana, na qual a maior parcela dos deslocamentos acontecia em frações de tempo claramente definidas na jornada de trabalho, para um modelo mais flexível, no qual diversos deslocamentos seguem ritmos, horários e modos específicos (BALBIM, 2016, p. 39).

Balbim (2016) lança mão de teóricos como Raffestin, Foucault e Certeau para afirmar que estes novos processos de transformação da mobilidade cotidiana impossibilitam a interpretação dos deslocamentos pela cidade apenas como mudanças de um ponto a outro no mapa urbano, ou como um tempo perdido entre duas situações produtivas, este tempo antes perdido agora é, incessantemente, disputado por muitos, sobretudo por meio de anúncios que aparecem nos rádios e *smartphones*.

Essa concepção de tempo “perdido e recuperado” nos meios de transporte da mobilidade cotidiana suscitam outra discussão, pela noção de lugar.

Augé (1995, p. 77), defendendo a tese dos *não-lugares*, opunha estes à noção de *lugar* como algo “relacional, histórico e preocupado com a identidade”, portanto, qualquer espaço que não contemplasse estes três aspectos poderia ser definido como *não-lugar*. Para defender os não-lugares, Augé (1995) utiliza os meios de transporte como exemplo, afirmando que a mobilidade da “supermodernidade” retira as noções identitárias, históricas e relacionais do espaço.

Contudo, a noção de Augé parece um tanto equivocada. Ao etnografar as viagens de ônibus do Rio de Janeiro, Caiafa (2002) mostra justamente o contrário, as viagens de ônibus no Rio de Janeiro fazem parte dos próprios processos de subjetivação dos passageiros ali presentes. “Há linhas de ônibus em que o reconhecimento é tão pronunciado que se preparam festas de aniversário com velas

de soprar e bolos [...] O espaço do ônibus vira uma casa e a festa é entre conhecidos” (CAIAFA, 2002, p. 83).

Deste modo, o *lugar* na *mobilidade* se faz mais que mero espaço sem relação, história e identidade. Portanto, para conceber um entendimento de *espaço* ou *lugar*, retomemos o que Foucault (2011) dizia sobre localização, extensão e posicionamento.

2.2. ESPAÇO: PÚBLICO E AS HETEROTOPIAS

Foi através da conferência no Círculo de Estudos Arquitetônicos que Foucault nos mostrou a negligência que a cultura ocidental deu aos espaços. A concepção histórica de construção do conhecimento, do século XIX, limitou-se à razão científica transcendental, pela forma da construção do saber a partir das linearidades históricas. Com isso as dinâmicas locais se apresentavam como um aspecto não universalizante e, portanto, permaneceram à sombra do tempo.

A época atual seria talvez de preferência a época do espaço. Estamos na época do simultâneo, estamos na época da justaposição, do próximo e do longínquo, do lado a lado, do disperso. Estamos em um momento em que o mundo se experimenta, acredito, menos como uma grande via que se desenvolveria através dos tempos do que como uma rede que religa pontos e que entrecruza sua trama (FOUCAULT, 2011, p. 411).

Contudo, o próprio Foucault (2011) nos afirmava que não era uma questão de ignorar o tempo (histórico), mas unir a crônica ao lugar. Deleuze (1992, p. 100) argumenta que a fusão de espaço-tempo permite a Foucault pensar na relação poder-saber fora de um *locus*. O *locus* leva a se conceber um “repartir no espaço, um ordenar o tempo, um compor espaço-tempo (todas as maneiras de constituir uma força produtiva cujo efeito deve ser superior ao somatório das forças elementares que o compõe) ”.

Na fusão espaço-tempo, um traçar a história dos espaços, a noção que interessa é a curiosa propriedade dos espaços de estar em relação com todos os outros, algo que Foucault (2011) irá chamar de posicionamento e dividir em dois tipos: utopias e heterotopias.

A dicotomia entre as utopias e heterotopias na dimensão de espaço implica na forma pela qual a sociedade age em qualquer cultura. As utopias, são posicionamentos essencialmente irrealis, que mantêm a relação da sociedade com sua analogia direta, é a sociedade aperfeiçoada no plano virtual, um espaço universal. Já as heterotopias, são lugares reais, que compõe todos os posicionamentos reais que se podem encontrar, ao mesmo tempo, representados em condições heterogêneas e conflitantes (FOUCAULT, 2011). As heterotopias são os espaços reais investidos na relação de poder.

Num esforço de descrever as heterotopias, Foucault (2011) desdobra seis princípios.

O primeiro princípio assume que não há sequer uma cultura no mundo que não produza heterotopias, demonstrando o caráter heterogêneo da produção do espaço no social. Contudo, Foucault (2011) não compreende a heterotopia como um espaço universalizado, enfatiza que muito provavelmente não haja uma forma de heterotopia que seja comum à todas as sociedades.

As denominadas heterotopias de desvio, se inserem como espaços nos quais os sujeitos desviantes de uma média normativa imposta pelas instituições, manifestam sua experiência, inseridos no contexto das relações de poder, sofrem pressões de segregação e isolamento em relação à sociedade dita normal, visto à clínica, a prisão (FOUCAULT, 2011).

O segundo princípio se refere à capacidade das heterotopias em transformar-se de acordo com o curso da história (ou em relação aos espaços determinados).

Para elucidar, Foucault (2011) utiliza a metáfora do cemitério, afirmando que até o final do século XVIII, os cemitérios eram situados dentro das igrejas, no centro das cidades, porque ali, onde a lógica do poder da religião imperava, a disposição das lápides representava toda uma hierarquização dos mortos em relação aos vivos. Com a decadência do poder religioso e o nascimento da ciência como produtora da relação verdade-poder, o século XIX passa a ser marcado pela concepção de morte como doença e, portanto, o afastamento dos cemitérios as periferias da cidade, formando uma nova e murada cidade na qual todos os mortos poderiam ter sua terra de descanso.

Mesmo não tratando, diretamente, das relações de poder no texto “Outros espaços”, o terceiro princípio compreende que a “heterotopia tem o poder de justapor,

em um só lugar real, vários espaços, vários posicionamentos que são, em si próprios, incompatíveis”, considerando que toda heterotopia está imbricada neste contexto de relações de poder que justapõe desejos antagônicos (FOUCAULT, 2011, p. 418).

O quarto princípio das heterotopias, refere-se a ruptura proposta por estes lugares ao tempo tradicional dos sujeitos. Utilizando as metáforas do museu e do cemitério, Foucault (2011) compreende que a relação entre o tempo e o espaço permite uma heterocronia nas quais, por um lado, o tempo não cessa de se acumular (visto na aquisição da produção do saber por meios dos museus e bibliotecas) e, por outro, o tempo não cessa de se dissolver (visto os corpos no cemitério, em uma quase-eternidade, que não cessam de se apagar).

Toda heterotopia sempre permite um sistema pelo qual se isole e penetre. Talvez, o quinto princípio seja o mais intrínseco ao contexto das relações de poder dos sujeitos nas avenidas e ruas das cidades, e também o que mais aproxima o espaço público às heterotopias. Isso porque todos os espaços públicos parecem como “puras e simples aberturas, mas que, em geral, escondem curiosas exclusões: todo mundo pode entrar nesses locais heterotópicos, mas, na verdade, não é mais que uma ilusão: acredita-se penetrar e se é, pelo próprio fato de entrar, excluído” (FOUCAULT, 2011, p. 420).

Por fim, toda heterotopia apresenta uma função que é dupla. Por um lado, elas têm o papel de criar um espaço ilusório, no qual todo espaço real é denunciado como mais ilusório ainda. Por outro, criar espaços de compensação no qual se mostra tão real, organizado e perfeito, quanto antagônico à própria desorganização do nosso espaço vivido (FOUCAULT, 2011).

Face ao exposto, em “Outros espaços”, as heterotopias, não poderiam ser considerados aqueles públicos?

Os espaços públicos não modificam seu significado pelo tempo, visto às praças públicas (*Ágoras*), que se mostraram uma parte essencial na constituição dos primeiros estados gregos (políticos), terem se tornado espaços de troca e do mercado (do capital)?

A mudança do sentido da rua, anteriormente como local de encontro para local de passagem, é vista nas transformações da cidade pedestre para a cidade do automóvel (WIEL, 1999), pelo qual os espaços públicos, que antes eram de todos, deixam de convidar à ocupação e subvertem-se aos veículos privados. Assim, quando andamos pela cidade, vemos corpos de carne em confronto com máquinas

motorizadas que por vezes apresentam apenas um sujeito, ou uma soma de corpos heterogêneos exprimidos em espaços que flutuam a partir das quatro rodas.

Não só a rua se apresenta como uma heterotopia, mas o próprio ônibus também o é, seguindo o terceiro princípio, que compõe a justaposição de pessoas, ideias, e espaços heterogêneos.

Assim, necessário retomar, brevemente, a história que nos contam sobre a formação das cidades motorizadas.

2.3. VELO(CIDADE): A CIDADE DO AUTOMÓVEL

A passagem das cidades pedestres para as cidades motorizadas não influiu apenas na velocidade, estas ressignificaram a própria maneira de viver no espaço social.

Wiel (1999), em sua tese, trata dessa transição a partir de três campos disciplinares.

No campo da psicologia, a transformação da cidade pedestre afetou a experiência do sujeito em relação a seu território. Anteriormente, as cidades investiam em equipamentos urbanos próximos e adensados, o bairro era essencial para satisfazer a oferta urbana que, com o uso do veículo motorizado, passou a ser buscada em outros lugares. Deste modo, o sentimento de pertencimento do indivíduo ao seu bairro se mistura aos inúmeros bairros que acessa (WIEL, 1999).

A mobilidade participa da definição da cidade. São as famílias e empresas que modelam e desenham a cidade em função de suas mobilidades e localização (WIEL, 2002, p. 16).

Na geografia, o espraiamento urbano, a partir da valorização do espaço central, permitiu segregações e exclusões geográficas e sociais, ditadas pela lógica da oferta fundiária, e o alongamento dos deslocamentos desestimulou qualquer modo que não o motorizado. No campo da economia, a hierarquização dos lugares formou o fenômeno da especulação imobiliária, a partir da instalação de equipamentos urbanos, favorecendo processos de concentração e especialização.

Inegável a contribuição da França (objeto de análise de Wiel), para esse fenômeno de motorização das cidades. Paris foi a primeira cidade a incorporar, no século XIX, o discurso higienista e aerista do nascente positivismo. A morte, antes objeto de culto, adquiriu o sentido de doença, e o prefeito Barão de Haussmann, sob o discurso da salubridade, criou centenas de vias urbanas e jardins (BENCHIMOL, 1990).

Haussmann rasgou, no centro de Paris, um conjunto monumental de largos e extensos bulevares em perspectiva, com fachadas uniformes de ambos os lados, reduzindo a pó os populosos quarteirões populares e o emaranhado de ruas estreitas e tortuosas que, desde a revolução de 1789 até a grande insurreição proletária de 1848, constituíram o lendário campo de batalha das guerras de barricada do proletariado parisiense (BENCHIMOL, 1990, p. 192).

Mesmo sem a existência do automóvel, ocorria o primeiro plano de gentrificação urbana, pela destruição das moradias do proletariado em favor ao embelezamento e valorização da cidade e da mobilidade. A cidade estava tão desenhada para a máquina, que só viria dezesseis anos mais tarde, que o alemão inventor do primeiro automóvel *Benz Patent-Motorwagen* acabou por vender mais exemplares na França que na Alemanha, terra onde foi criado (LARA, 2016).

Um brasileiro nomeado diplomata na França acompanhou o processo de perto. Francisco Pereira Passos, filho do fazendeiro Antônio Pereira Passos, Barão de Mangaratiba, formou-se em matemática e permaneceu em Paris até 1860, onde estudou arquitetura, hidráulica, direito e economia (BENCHIMOL 1990).

Ainda no século XIX, com o processo de industrialização, através da necessidade de constituir mercados para produtos industriais importados e, a partir de pressões internacionais, o Brasil começa a apresentar níveis notáveis de migração rural-urbana com a criação de novas formas capitalistas de trabalho (SANTOS, 1999; LOPES, 2008).

A urbanização acelerada do Rio de Janeiro instaura uma disputa de interesses, em 1885. De um lado, Pereira Passos queria implementar o plano observado em Paris, e cortar avenidas na cidade colonial. Por outro, André Rebouças havia elaborado um plano de expansão que preservava as nascentes e cursos dos rios. Pereira Passos esperou vinte anos para tornar-se prefeito do Rio de Janeiro quando, em 1904, implementou seu plano (LARA, 2016).

Com o êxodo rural cada vez mais expressivo, aliado as novas formas de trabalho capitalista, a primeira metade do século XX é marcada pela chegada das grandes marcas automobilísticas no Brasil, com a finalidade de promover importações de veículos.

A Ford chega a São Paulo em 1919, seguida pela General Motors (GM), em 1925. Prelúdio do que estaria por vir, ainda em 1920 o candidato ao governo de São Paulo e futuro presidente do Brasil, Washington Luiz é eleito a partir do projeto: “governar é construir estradas”. Anos mais tarde, São Paulo ganharia o seu primeiro plano urbanístico: o “Plano das Avenidas” previa inúmeras avenidas largas, atravessando a malha urbana e facilitando a expansão territorial da cidade, que crescia intensamente (TOLEDO; KUHL, 1996).

O Brasil se inseria cada vez mais em um contexto capitalista global, uma vez que os investimentos em infraestrutura de mobilidade respaldavam em um novo movimento de planejamento urbano que se tornava popular na Europa.

O planejamento modernista tinha uma visão de cidade funcional, separando os espaços entre a moradia, o trabalho e o lazer, conectados por grandes infraestruturas de mobilidade – daí a grande ênfase nas avenidas largas.

De herança positivista e fordista, com crença no progresso desenvolvimentista, o planejamento incorporou o Estado como uma figura central que assegurasse o equilíbrio econômico e social a partir de um mercado de massas (MARICATO, 2002).

Neste sentido, o fordismo não teve influência apenas no planejamento urbano e na produção fabril. O modo de produção em massa ressignificou nosso modo de viver, ele criou uma cultura de consumo que mudou os valores da sociedade.

De acordo com Kurz (1998) o advento do automóvel e sua crescente produção em massa se tornou o símbolo da moderna economia de mercado, deixando de ser uma opção apenas dos ricos, para uma necessidade de todos.

Já com a influência do veículo a combustão, e de um planejamento segregador, a partir da década de 1940, o Brasil vivencia um movimento migratório que poucos países observaram (até este momento cerca de 30% da população vivia nas cidades). Em 2000, a proporção saltou para 82%, o que significou, em termos absolutos, 120 milhões de novos habitantes morando em contextos urbanos (CAMARANO; ABRAMOVAY, 1999; MINISTERIO DAS CIDADES, 2004).

Em relação aos domicílios urbanos, no mesmo período citado, se passa de cerca de 2 milhões para a marca de 35 milhões de residências nas cidades, em 2000 (PNAD, 2016; LARA, 2016).

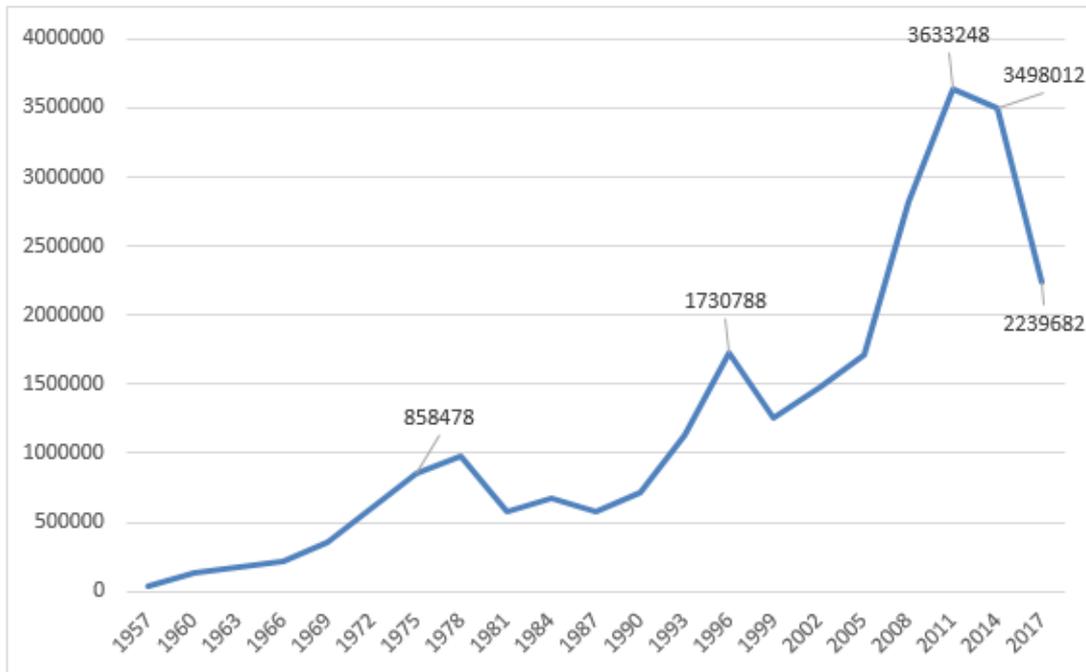
Isso implica dizer que praticamente todo o espaço urbano construído nas cidades brasileiras se deu após a década de 1940 que, por sua vez, foi fortemente influenciada pelo movimento modernista.

A crença em uma universalidade do modo de produção de cidades, a partir das necessidades fundamentais de trabalho, lazer e morada, expunha o contexto do capitalismo industrial vigente que buscava a produção seriada de quaisquer elementos, inclusive das próprias cidades.

Com o crescimento das cidades modernas, a rua, entendida anteriormente como lugar de encontros, começa a ser vista como lugar de passagem e, deste modo, o planejamento viário passa a limitar-se à formulas de otimização do espaço (pelo alargamento das vias) operadas por uma lógica pautada na concepção de que a mobilidade representava unicamente o deslocamento (VASCONCELLOS, 1988).

A criação de extensas rodovias para atender as necessidades de tráfego de uma sociedade mecanizada, as disparidades entre a mobilidade e a concepção de circulação, aliadas à ênfase na exclusividade do automóvel, incorreram no que teóricos e governos chamam de *crise de mobilidade* no âmbito urbano (AFONSO, 2001; BRASIL, 2007; VASCONCELLOS, 2012).

Mesmo com o reconhecimento da falência desse modelo dependente das máquinas à combustão, por parte do governo (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004; BRASIL, 2007; BRASIL, 2012), as políticas públicas expressavam uma contradição. Em meados de 2008, após pressão do setor automobilístico, o imposto sobre o automóvel foi reduzido e posteriormente retirado, estratégia que produziu o consumo de 20,7 milhões de novos veículos entre os anos de 2008 e 2012 (ANFAVEA, 2018), ao passo em que em 2012, elaborava-se um importante marco legal de desincentivo ao uso do automóvel, a já citada Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU, que incorporou estudos dos teóricos dos transportes, no Brasil, aliados às políticas de sustentabilidade e planejamento viário

Gráfico 1: Licenciamento anual de veículos no Brasil de 1957 a 2017

Fonte: Elaborado pelo autor, com base em ANFAVEA (2018)

Diante desse panorama, vimos em junho de 2013, a partir do Movimento Passe Livre – MPL, talvez uma das mais expressivas revoluções moleculares dos últimos tempos.

O que iniciou como um movimento contra as abusivas taxas do transporte público, confundiu os pesquisadores das macropolíticas ao depararem-se com a condição de jovens, predominantemente de classe média, indo as ruas massivamente para protestar contra o contexto político nacional.

De acordo com o Movimento Passe Livre (2013), o acontecimento ressoa de uma construção de dez anos de revoltas ligadas ao transporte público. Para os autores, é necessário voltar a 2003, em Salvador – BA, onde se iniciava uma série de protestos que levaram cerca de 50 mil pessoas às ruas, em resposta ao aumento das passagens, a denominada *Revolta do Buzu*.

O movimento também incentivou protestos em Florianópolis, um ano após, com o que se conheceu por *Revolta da Catraca*, que além de barrar o aumento das passagens, aprovou a lei do passe livre estudantil.

De 2005 a 2013, inúmeras lutas contra taxas abusivas nos transportes foram iniciadas nas capitais e grandes cidades brasileiras, e.g. Porto Alegre (de 2006

a 2010), Distrito Federal (2008), São Paulo (2010 a 2013). Esses movimentos culminaram nas “*Revoltas de Junho de 2013*”, que barraram aumentos em mais de cem cidades brasileiras (MPL, 2013).

2.3.1. Entre o vintém e o passe livre: revoltas e revoluções macropolíticas na mobilidade urbana

Podemos datar do final de 1879 e início de 1880 a primeira grande revolta popular com relação direta à mobilidade urbana. A revolta do vintém foi um protesto ocorrido nas ruas do Rio de Janeiro, capital do Brasil-Império, contra a cobrança de um tributo de vinte réis nas passagens dos bondes movidos à tração animal.

De acordo com Benchimol (2003), a manifestação, de caráter eminentemente popular, teve força para destituir o ministro da fazenda e revogar tal tributo. O movimento atingia diretamente o bolso das classes média e baixa da população do Rio de Janeiro, uma vez que tal tributação foi reflexo de uma recessão econômica que atingiu o Brasil, em 1877, e inferiu apenas aos usuários de bondes públicos.

Logo em seguida, as políticas sanitaristas do engenheiro Pereira Passos, prefeito do Rio de Janeiro, constituídas durante os anos de 1903 e 1906, provocaram o que se considera um dos primeiros planos de periferização urbana do Brasil. As políticas de revitalização da capital ficaram conhecidas como “bota-abaixo” pelas inúmeras destruições dos prédios coloniais, dando lugar à construção e alargamento de grandes avenidas. Tais políticas urbanas, aliadas à campanha de vacinação obrigatória, culminaram em um movimento chamado revolta da vacina, na qual prédios foram saqueados, bondes queimados, trilhos arrancados e tiroteios constantes entre a população e a polícia (BENCHIMOL, 2003).

A revolta da vacina daria a cara de um século repleto de revoltas e revoluções, no Brasil, sendo elas: a Guerra do contestado, Coluna Prestes, Revolução de 1930, Revolta Mineira de 1935, o golpe militar de 1964, seguido das Diretas Já em 1985. A maioria dessas revoltas foram de caráter militar e separatista/integracionista.

O próximo movimento relacionado à mobilidade ocorre em 1998, Renata Falzoni¹⁵ e mais 8 ciclistas, impulsionados pelo desejo de pedalar, percorrem 1.570 km, com uma campanha denominada “*Bicicleta Brasil – Pedalar é um Direito*”¹⁶. O intuito era de promover a bicicleta como alternativa legal a partir da publicação do novo Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela lei federal nº 9.503, de setembro de 1997, que só a partir do reivindicado passou a reconhecê-la como meio de transporte.

Data também da mesma década, o crescimento dos grupos das pedaladas em trilhas do interior, mas também nas cidades, incluindo as noturnas, destacando-se o grupo *Night bikers*, fundado em 1999 na capital paulista pela mesma Renata Falzoni. É bastante provável que o prazer ocasionado por essas pedaladas tenham animado muitos de seus praticantes a desejarem usufruir da bicicleta também no dia a dia e para o cumprimento de suas funções sociais, levando-os a ações de cunho político (SOARES, 2014, p. 201).

A partir de tal movimento, as **massas críticas**¹⁷ tomaram as cidades brasileiras em bicicletas, no início dos anos 2000, pertencendo e incorporando ao nosso contexto um movimento internacional que foi denominado como “lutas anticapitalistas” (RYOKI; ORTELLADO, 2004).

De acordo com Ryoki e Ortellado (2004) “Anticapitalista” era um termo usado, de modo geral, para apontar a insatisfação com o regime econômico-social capitalista, mas também uma tentativa de agregar e designar a convergência de lutas que tinham cindido nas décadas de 1960 e 1970. Dentre estas, as lutas ambientalistas, feministas, sindicalistas, entre outras.

Nas **massas críticas**, buscava-se uma nova cidade. Por meio da mobilidade através da bicicleta, as pessoas viram uma oportunidade para discutir questões de gênero, raça, trabalho, meio-ambiente, como também uma oportunidade para se movimentar na cidade por bicicleta com a proteção de um contingente maior.

A primeira massa crítica ocorreu em 20 de julho de 2001, em São Paulo, denominada como “bicicletada contra o G8”, imbuindo uma crítica às oito maiores economias mundiais que se reuniam em Gênova, na Itália. As cidades de

¹⁵ Renata Falzoni é considerada por muitos movimentos ciclistas como a pioneira do cicloativismo no Brasil

¹⁶ Em janeiro de 2018 é publicado no Youtube, o curta metragem chamado “Bicicleta Brasil – Pedalar é um direito” que conta a história da campanha realizada em 1998.

¹⁷ Resgato o que se construiu como “massa crítica” no capítulo X.

Florianópolis, Curitiba e Porto Alegre começam a realizar, então, massas críticas na última sexta-feira de cada mês, em 2002 (ZUGE-JUNIOR, 2015).

Em 2007 é fundada a União de Ciclistas do Brasil – UCB, associação que visava atribuir um caráter institucional às demandas por bicicleta. Posteriormente, a UCB iria influenciar a criação de inúmeras associações regionais.

Ao longo destas décadas, a mobilidade por bicicleta tem lançado corpos humanos contra corpos metálicos em autopistas ultra velozes. Essa violência cotidiana há de disparar algo, produzir **desejo**. Entre essas ações macropolíticas citadas, há inúmeras **micropolíticas** cotidianas, localizadas, que passam despercebidas pelas instituições normativas e midiáticas.

Portanto, a atenção deste trabalho é, justamente, dirigida ao campo micropolítico, às insurreições cotidianas (ROLNIK, 2018).

3. POLÍTICAS DO DESEJO: MICROPOLÍTICAS ATIVAS E REATIVAS

Se por um lado o planejamento modernista das cidades, no século XX e, mais precisamente no Brasil até os anos 2010, apoiou no Estado a crença neodesenvolvimentista de progresso econômico social (MARICATO, 2002, CHAGAS, 2013), por outro, o capitalismo contemporâneo não se apoia mais em uma verticalização imposta por meio da figura do Estado, sendo que as palavras de ordem do neoliberalismo se tornaram “desregulamentação” e “flexibilização” (CAIAFA, 2002).

As estratégias de dominação do capital se refinaram e deixaram de se dar a partir dos padrões laborais, das instituições normativas. Estas, agora, operam no campo do desejo, na produção da subjetividade (ROLNIK, 2018).

Uma característica da arquitetura moderna como ela se apresentou entre nós, é precisamente, de haver reduzido muito a oferta de hospitalidade ou de habitabilidade. O critério funcional que marginalizou a dimensão estética acabou por empobrecer a experiência do espaço, que pode ser tão exuberante nas cidades – como uma catedral emergindo magnífica -. Grandiosa ou não, essa experiência cria espaços vividos, ou espaços capazes de nos mobilizar, produzir uma memória, se constituir em componentes subjetivos criadores (CAIAFA, 2002, p. 106).

A cidade, atualmente, na elucidação de Guattari (1992, p. 173), passa a ser o problema número um. Esta torna-se o “intercruzamento das questões econômicas, sociais e culturais. A cidade produz o destino da humanidade”. Neste sentido, Guattari (1992) afirma que é nesse *locus* que deve ocorrer a luta pela “restauração da cidade subjetiva”.

Considerando que a luta contra as novas estratégias de dominação do capital ocorre no *locus* das cidades (GUATTARI, 1992), operando no campo do desejo, na produção de subjetividade (ROLNIK, 2018), necessário discutir o que seria essa própria subjetividade.

Foucault (1995) causou um alvoroço com a noção de subjetividade em “As palavras e as coisas”. Muitos o acusaram de matar o homem com um golpe de relativismo, fazer o sujeito um refém das condições do meio, mas a noção de subjetividade proporcionou, precisamente, o contrário!

Deleuze (1992, p. 124), comenta:

A morte do homem é um tema bem simples e rigoroso, que Foucault retoma de Nietzsche, mas desenvolve de maneira bastante original. É uma questão de formas e forças. As forças estão sempre em relação com outras forças. Sendo dadas as forças do homem (por exemplo ter um entendimento, uma vontade...), com que outras forças elas entram em relação, e qual forma que daí decorre como “composto”.

Retomemos a discussão sobre unidades de medida molar e molecular.

Uma relação de forças, para Foucault, ocorre no nível molecular, a partir dos elementos do poder, por isso o poder é dito microfísico, é um elemento que se situa entre as formas do saber enquanto forças. Essa noção de forças, enquanto relações de poder, está no centro da má interpretação da obra de Foucault, instigando o seguinte questionamento: a partir do momento em que o mundo é regido pelas relações de poder, será que estamos condenados a ele? Como insurgir ao poder? A este respeito, Foucault resgata de Nietzsche a vontade de potência, a invenção de novos “estilos de vida”. (DELEUZE, 1992).

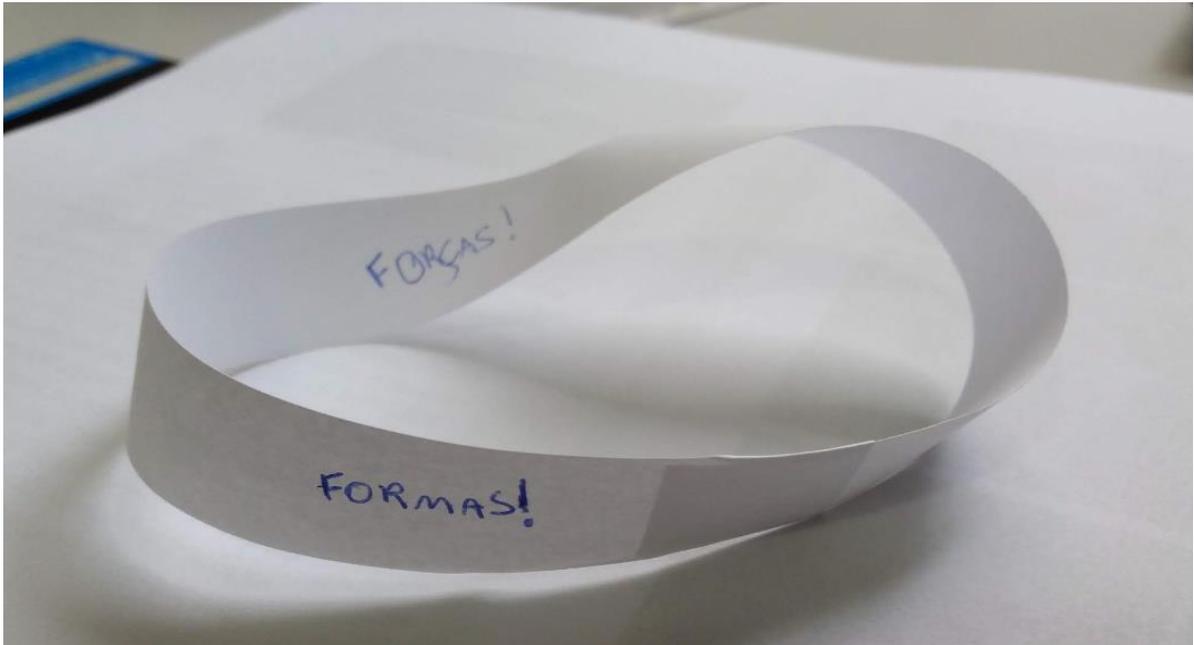
Portanto, a insurgência ao poder se estabelece não apenas em uma relação de forças, mas na linha de força que a ultrapassa e forma uma “dobra”, a subjetividade enquanto uma individuação na qual não seria possível ultrapassar a noção de saber (forma) nem resistir ao poder (força) (DELEUZE, 1992; CAIAFA, 2002).

Recorrendo à Rolnik (2018), a relação de formas e forças pode ser ilustrada, literalmente, com a fita de *moebius*. A subjetividade é formada por uma experiência complexa que é lançada em ambas faces dessa superfície topológico-relacional.

Por uma face, as **formas** são captadas pela percepção e sentimento a partir dos códigos socioculturais, que afetados pelo consciente, produzem aquilo que chamamos de realidade e nos permite existir no âmbito social. Esta experiência é chamada de subjetividade enquanto “**sujeito**” (ROLNIK, 2018).

Por outro lado, as **forças** são acionadas por experiências de “percepto” e “afeto”, termos utilizados por Deleuze e Guattari para uma emoção que não é psicológica, mas vital. Também extraindo do conceito de potência de Nietzsche, esta é uma subjetividade enquanto “**fora-do-sujeito**” (ROLNIK, 2018).

Figura 1: A fita de *moebius*



Fonte: Elaborado pelo autor, com base em Rolnik (2018)

Portanto, a subjetividade não se resume a um recipiente que envasa todos os aspectos culturais, sociais, econômicos, dentre outros. Estes, representam a subjetividade apenas enquanto um fluxo sujeito. Mas também como “ambiente” e “processo” que determina e é determinada pelo contexto em que se existe (e.g., pelo paradoxo sujeito e fora-do-sujeito) (FOUCAULT, 1990; DELEUZE; GUATTARI, 1972; CAIAFA, 2002, ROLNIK, 2018).

Neste sentido, as cidades horizontalizadas, internacionais, tendem, cada vez mais, a emancipar-se do Estado a medida em que as estratégias se apoiam na dispersão, na comunicação global, num desejo que é produzido em territórios muito distantes da terra natal que os reproduz.

O contexto neoliberal vigente busca reduzir a experiência subjetiva à dimensão subjetividade enquanto “sujeito”, condicionando o desejo aos códigos instituídos no próprio sistema capitalista (GUATTARI, 1992; CAIAFA, 2002; ROLNIK, 2018).

Nessa lógica, por que o objetivo do atual regime capitalístico é o controle do desejo? Certamente porque o desejo se estabelece como o motor dos processos de subjetivação.

Retomando a fita de *moebius*, cada face da superfície topológico-relacional funciona a partir de velocidades, lógicas e escalas totalmente distintas. Assim, os “estilos de vida” experienciados pela face das **forças** entram em atrito com os códigos semióticos vigentes e impostos pelas **formas**, provocando um mal-estar no desejo que se impulsiona a agir para recobrar um estado de bem-estar (ROLNIK, 2018).

Rolnik (2018) afirma que é nesse mal-estar que a subjetividade se vê lançada em uma experiência que convoca o desejo a agir. O desejo passa a ser figura central para recobrar o equilíbrio emocional, vital e existencial.

Ele, por sua vez, sofrerá duas tensões distintas e simultâneas, por um lado pressionado pela potência de vida, buscará corporificar novas existências produzindo um novo devir. De outro modo, direcionado à conservação dos modos já existentes, buscará nestes, a vida que se encontra materializada na “realidade” cognitiva. Rolnik (2018) nos indica que é no embate destas **políticas do desejo** que se constitui o campo de batalha micropolítico.

Para Deleuze e Guattari (2010), ao mesmo tempo que somos máquinas desejantes, sofremos por assim sê-las quando o desejo que nos opera está na falta e não na potência. As máquinas enquanto produção de signos, no molar, fazem de nós um organismo, corpos disciplinados e dóceis. No entanto, na convivência, nos encontramos como fluxos moleculares, ou seja, corpo que deseja (como produção) livre dos órgãos (de uma estrutura já montada e disciplinada), na sua condição de potência, de devir, enquanto possibilidade de ser.

Entre as máquinas desejantes e o corpo sem órgãos surge um conflito aparente. Cada conexão de máquinas, cada produção de máquina, cada ruído de máquina se tornou insuportável ao corpo sem órgãos. Sob os órgãos ele sente larvas e vermes repugnantes, e a ação de um Deus que o sabota e estrangula ao organiza-lo (DELEUZE; GUATTARI, 2010, p. 21).

Essa ação invasiva dos corpos que nos afetam (os nossos corpos sem órgãos) como máquinas desejantes (que nos dão forma e disciplinam) nos conduzem (quando não as desafiamos, operando no molecular, nas linhas de fuga, por exemplo) ao lugar da máquina paranoica.

O paranoico é o grande operador dos conjuntos molares. Se ocupa das formações estatísticas, dos fenômenos de multidões organizadas. Ele organiza as classes, ele as combina, as opõe, as manobra (DELEUZE; GUATTARI, 2010). O

paranoico, através do molar, é quem se encontra na manutenção da macropolítica, se confina na arborescência e sobrecodifica linhas de fuga.

O esquizo, em contrapartida, é quem opera no molecular. Este, por sua vez, pensa a partir do corpo, dos afetos (na imanência), é aquele que mais se aproxima da matéria. É o artista das micropolíticas, e não está capturado pelas leis estatísticas e a massificação das máquinas, agindo através dos fluxos de quanta (DELEUZE; GUATTARI, 2010).

Isto porque o primeiro relaciona-se com as estruturas molares, subordinando a elas, o trânsito molecular que acometem os corpos. Já o conjunto molecular, se estabelece na multiplicidade como possibilidades, que a si se submetem os fenômenos molares. Neste sentido, o primeiro se configura na condição de fluxo sujeitado, onde as generalizações e estatísticas recalcam e reprimem os desejos pessoais, e o segundo como um investimento de fluxo sujeito, como desejo de potência, na multiplicidade molecular (DELEUZE; GUATTARI, 2010).

A sobrecodificação é nada mais que a estratégia do regime capitalista em recobrar o mal-estar provocado pela fricção entre a potência de vida e o sistema de códigos molar, através da resignificação das linhas de fuga (DELEUZE; GUATTARI, 2010). Desta forma, a cidade passou a ser a figura predominante de uma nova sociedade, na qual o Estado se faz mínimo para dar lugar à empresa capitalista neoliberal.

O poder disciplinar, atribuído por Foucault (2002) como característica das instituições normativas do final do século XIX (até o meio do século XX), e enquanto emprego do poder, só se viabiliza pelas vias do confinamento – daí a escola, o hospital, a igreja, a prisão, a família. Contudo, para que a disciplina ultrapasse o espaço fechado, é preciso que ela escorra, **circule**. Assim, novos mecanismos de controle do capital passam a engendrar a existência humana: o trabalho saiu das fábricas e, agora, opera pelo estabelecimento de metas. Assim, a **disciplina** vai se tornando um amplo **controle**, sociedade de controle (DELEUZE, 1992).

Nessa conjuntura, a mobilidade passou a ser cada vez maior, contudo, cada vez mais controlada e organizada. Guattari (1992, p. 169, grifo meu), enfatiza o paradoxo:

Tudo circula: as músicas, os slogans publicitários, os turistas, os *chips* da informática, as filiais industriais e, ao mesmo tempo, tudo parece petrificar-se, permanecer no lugar, tanto as diferenças se esbatem entre as coisas, entre os homens e os estados de coisas. [...]. Os turistas, por exemplo, fazem viagens quase imóveis, sendo depositados nos mesmos tipos de cabine de avião, de *pullman*, de quartos de hotel e vendo desfilar diante de seus olhos paisagens que já encontraram cem vezes em suas telas de televisão [...]
Assim a subjetividade se encontra ameaçada de paralisia.

Neste sentido, em que o campo da subjetividade se torna o campo de guerra, o tratado da nomadologia (DELEUZE; GUATTARI, 1997a) se mostra valioso. Para Deleuze e Guattari (1997a, p. 471), “a máquina de guerra é a invenção dos nômades”, mas essa máquina de guerra não se trata, de maneira alguma, dos aparatos militares, uma vez que a própria máquina de guerra é exterior aos aparelhos de captura do Estado e do capital. É a arma que atinge a micropolítica.

Deleuze e Guattari (1996) dedicam quase um *platô* inteiro para tratar de micropolíticas e segmentaridade. Para os autores, somos indivíduos ou corpos sociais atravessados por três linhas de segmentaridade: somos segmentarizados **binariamente**, compondo oposições duais (e.g. homem-mulher, adulto-criança, pobre-rico), **circularmente**, em círculos cada vez mais expandidos (e.g. casa:bairro:cidade:estado:país), e **linearmente**, em episódios de construção da vida cotidiana (e.g. família>igreja>escola>exército>trabalho>família).

Em um sentido mais geral, somos compostos por linhas de segmentaridade mais duras, que opera nessa organização dual de segmentos, círculos e sobrecodificações, mas também, e concomitante, compostos de linhas de segmentaridade mais flexíveis, de linhas e territórios sociais. Por fim, temos uma terceira linha de segmentaridade que atribui o caráter de linha de fuga, marcada pelas desterritorializações de quanta.

Neste sentido, toda sociedade e todo indivíduo é atravessado pelas segmentaridades molares e moleculares, que se distinguem porque não possuem a mesma orientação e objetivos, mas inseparáveis porque ocorrem ao mesmo tempo, passando os corpos de uma para a outra, nessa política tudo se configura como micropolítica e macropolítica (DELEUZE, GUATTARI, 1997a).

Por micropolíticas, entendidas como políticas do desejo, Rolnik (2018) fabula dois opostos. O primeiro, na **micropolítica ativa** e sua bussola ética, em que as ações do desejo consistem na experiência simultânea da subjetividade enquanto

“**sujeito**” e “**fora-do-sujeito**”. A subjetividade se encontra no limite entre o que estrutura um corpo social inteligível e um corpo de afetos e perceptos.

A micropolítica ativa aciona, na medida em que quer, os códigos institucionais para sustentar uma possibilidade criadora totalmente distinta dos padrões normativos daqueles mesmos códigos. “Em suma, uma vida que logra orientar-se por uma ética pulsional. Vida nobre, prolífera, vida singular, uma vida” (ROLNIK, 2018, p. 65).

A **micropolítica reativa** e sua bussola moral, pelo contrário, insiste na experiência da subjetividade apenas enquanto “**sujeito**”. A agulha moral conduz o desejo na direção de rastrear de modos de existência a partir de representações de uma superfície topológico-relacional já desenhada anteriormente, buscando desesperadamente recobrir um equilíbrio ao seu mal-estar subjetivo (ROLNIK, 2018). Essa busca representacional ocorre no capitalismo contemporâneo, sobretudo por meio do consumo de “modos de vida” embutidos em mercadorias.

Deste modo, a experiência subjetiva de cicloativistas pode e orienta-se a partir de uma bussola ética de uma micropolítica ativa e uma bussola moral de uma micropolítica reativa, imbuindo de forma similar um caráter de resistência *macropolítica*, mas que denota uma imensa distinção dos objetivos e sentidos, capturas e rupturas com o sistema vigente.

A partir do exposto, alcançando subjetividades cicloativistas através de suas macropolíticas e micropolíticas (ativas e reativas) cotidianas, apresento os traçados método(lógicos) que atravessaram de forma rizomática esta pesquisa, a partir das derivas urbanas à fim de traçar cartografias existenciais em percursos de afetos.

4. TRAÇADOS METODO(LÓGICOS?)

A história e as ciências naturais foram úteis para vencer a Idade média: o saber contra a crença. Agora lançamos a arte contra o saber: o retorno à vida!
(NIETZCHE, 1987, p. 11)

Muito embora Bachelard (1978), com a publicação do “novo espírito científico”, em 1937, identifique e apresente a transição entre três estados do campo da produção do saber (sendo eles do “pré-científico”, que permeou até o final do século XVIII, ao “estado científico”, que se estenderia até o início do século XX, no qual – com a relatividade einsteiniana – dá início à “era do novo espírito científico”), aqui, assim como quase tudo que lhes apresento neste texto, não se considera a ocorrência de um movimento linear, uma vez que na contemporaneidade, o saber se manifesta através de todos os três estados.

Nesse sentido, Thomas Khun (1962) foi o primeiro a considerar estes movimentos enquanto paradigmas. Fortemente influenciados pela publicação de Khun, os teóricos dos estudos organizacionais, que tornavam o campo cada vez mais abrangente, passaram a ver suas áreas de forma paradigmática (REED, 1992).

Rosa *et al* (2006) afirmam que, no campo dos estudos organizacionais, esta discussão teve maior visibilidade em 1979, com a publicação de outro livro, desta vez, escrito por Burrell e Morgan e denominado *Sociological Paradigms and Organizational Analysis*, onde os autores classificavam e delimitavam o campo em quatro paradigmas excludentes, a partir de duas variáveis que diziam respeito à uma ontologia mais objetiva ou subjetiva e uma perspectiva de mudança ou regulação. Tal livro gerou polêmicas pela proposta de classificação paradigmática e pela sua ênfase na ideia de que estes seriam mutuamente excludentes. Hassard (1999), por outro lado, defendia a possibilidade de abordagens multiparadigmáticas.

Para além de uma escolha paradigmática ou multiparadigmática, percebi que estas encontravam no sujeito uma prática dialógica. Partindo disto, a pergunta que me assolou nesta pesquisa referiu-se acerca de qual seria minha concepção de como a subjetividade se manifesta no plano social: discursivamente, narrativamente,

materialmente? Evidente que tal escolha implicaria na ontologia, epistemologia e metodologia abordadas neste trabalho.

Deste modo, os traçados método(lógicos) se apresentaram como as linhas mais curvas e erráticas, deste texto, o que só pude perceber ao final (apesar da própria palavra já denunciar esta representação *lógica*).

Questionei: de que modo adequar um conjunto representativo (paradigma) para uma pesquisa que considera, afinal, que todos os corpos humanos e sociais são nada mais que complexos de linhas, inclusive teóricas?

Retomando a pergunta que me assolou: a subjetividade se manifesta no social de quais formas? Ora, de todas as que puder, uma vez que somos compostos de linhas de segmentaridade mais fixas e duras, molares, e linhas mais fluxas e escorregadias, moleculares, de modo que não exista outro *locus* que não a análise destas linhas (DELEUZE, PARNET, 1998).

O que chamamos por nomes diversos – esquizoanálise, micro-política, pragmática, diagramatismo, rizomática, cartografia – não tem outro objeto do que o estudo dessas linhas, em grupos ou indivíduos (DELEUZE, PARNET, 1998, p. 102).

Assim, trago traçados método(lógicos) que orientaram meu olhar, através da busca pelas linhas que se manifestam por vezes pelo discurso, por vezes pelas narrativas, e outras pela materialidade.

Nesse sentido, Paulon e Romagnoli (2010) aconselham que, ao pesquisador que conceba a subjetividade à luz de um paradigma ético e estético, que se proponha a observar os efeitos dos processos de subjetivação de forma a singularizar as experiências humanas e não a generalizá-las, que tenha compromisso com o social e político com o que a realidade com a qual trabalha demanda de seu trabalho, não é dada outra perspectiva de investigação que não a pesquisa-ação.

A proposta reside na sustentação de uma “realidade” materializada (formas) a partir das relações (de força) que atravessam o território e as subjetividades dos envoltos (na pesquisa). A relação “sujeito-objeto”, instaurada pela ciência moderna, agora, é ressignificada enquanto processos de devir, que engendram uma nova produção (PAULON; ROMAGNOLI, 2010).

A partir da compreensão de que esta era, de fato, uma pesquisa-ação, a cartografia se revelou, então, como traçado metodológico valioso para construir minha experiência em relação às subjetividades.

O método cartográfico é o método geográfico e transversal. Uma pesquisa associada a este, incorpora a noção de território como algo móvel, em incessante des(re)territorialização (PAULON, ROMAGNOLI, 2010).

A cartografia toma, a partir disso, uma dimensão ontológica na pesquisa acadêmica, uma vez que, considerar o caráter processual de todas as etapas, desmontando a ideia hegemônica de ciência enquanto representação. A noção de processualidade dos territórios de pesquisa, exprime àquele que cartografa, sempre um paradoxo de começar e terminar pelo meio (BARROS, KASTRUP, 2015).

Deleuze e Guattari apontam a cartografia como um método que aproxima a subjetividade entendida como processo. É um rizoma que se desenha pelas conexões que vão se fazendo a partir dos caminhos que o campo oferta, aliadas às implicações do pesquisador, que os traça com seus desejos, afetos e verdades (DELEUZE; GUATTARI, 1995a).

Nesse âmbito, extraí de Barros e Kastrup (2015, p. 52) minha nota de bolso mais importante, “cartografar é acompanhar um processo, e não representar um objeto”.

Cartografar processos gera tensões no território acadêmico da ciência moderna, marcado por uma acentuada inflexibilidade tão exaltada pelo campo, uma vez que a cartografia sofre críticas por não elencar os segmentos e cortes à serem seguidos¹⁸. O método, no entanto, ocorre na sensibilidade do permitir-se acessar a experiência subjetiva daqueles quem busca cartografar (PASSOS *et al*, 2010).

Não podemos, pois, dizer que todo método antecipa o caminho a trilhar, mas podemos dizer que todo caminho traçado *a priori* impõe, sim, um olhar objetificante, porque ao tentar antecipar alguma ação/conclusão reduz a sensibilidade do olho do pesquisador, impede-o de captar aquilo que se apresenta como inusitado (PAULON; ROMAGNOLI, 2010, p. 98).

¹⁸ Barassi (2013, p. 50, tradução nossa) aponta que a maior diferença de uma cartografia situada no pós-estruturalismo ocorre, justamente, em tratar da “experiência vivida”.

Compreendendo a potencialidade da cartografia enquanto ontologia, epistemologia e método, dois foram os movimentos que me apresentaram forte influência.

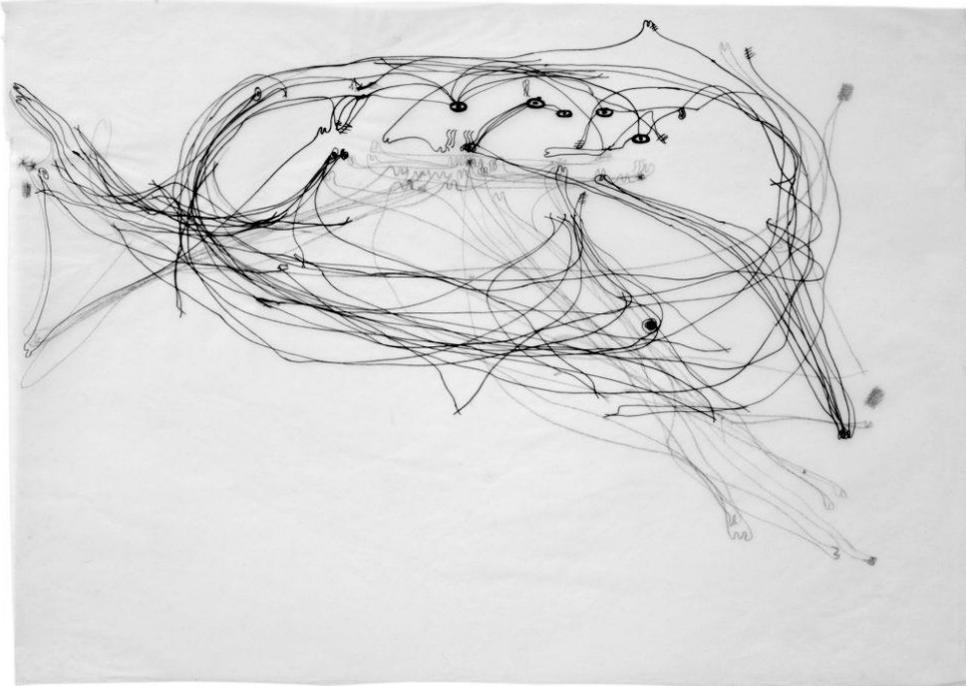
Inicialmente, para transpor o diálogo de uma cartografia dos processos de subjetivação na cidade já cartografada pelos mecanismos geográficos, a crítica Situacionista (INTERNACIONAL SITUACIONISTA, 1957) me apresentou o método de deriva, como um permitir-se experimentar o território urbano, lançando possibilidades para o inusitado.

Uma experimentação grosseira em direção a um novo modo de comportamento já foi feita com o que chamamos de **deriva**: a prática de uma jornada passional fora do comum por meio de uma rápida mudança de ambiências, bem como um meio de estudo da psicogeografia e da psicologia situacionista. Mas a aplicação dessa vontade à criação lúdica deve ser estendida a todas as formas conhecidas de relações humanas, de modo a influenciar, por exemplo, a evolução histórica de sentimentos como amizade e amor. **Tudo nos leva a acreditar que os elementos essenciais de nossa pesquisa residem em nossa hipótese de construções de situações** (INTERNACIONAL SITUACIONISTA, 1957, p. 1, grifo meu).

Na sequência, encontrei, em um psicanalista, educador, referenciado por Deleuze e Parnet (1998) e Deleuze e Guattari (1997b), uma linha flexível a seguir.

Deligny propõe uma cartografia ao traçar o percurso de crianças autistas (enquanto as acompanhava), ilustrando desde suas linhas mais recorrentes às mais flexíveis, como um mapa que nos apresenta tanto os trajetos mais comuns, quanto os mais erráticos (DELEUZE, PARNET, 1998). Ilustra de forma artística os percursos de uma criança autista desde seus trajetos funcionais (e.g. busca pela água, idas aos sanitários), aos mais singulares (e.g. o ritornelo que acompanha uma mosca voando na sala).

Figura 2: Método Deligny



Fonte: Artières *et al* (2014)

Enquanto os mapas cartesianos ganharam *status* de instrumentos privilegiados de poder¹⁹, o esquema delignyano desmonta a ideia de cartografia enquanto uma racionalidade geográfica e permite um mapa dos afetos.

Seguindo os reflexos do método Deligny, desenhar mapas enquanto me deslocava juntamente com os cicloativistas pelo tecido urbano, me permitiu acompanhar os segmentos mais ordenados do trânsito, mas especialmente os que escapavam, pontos que configuravam ritornos de um processo de subjetivação.

Assim sendo, tracei mapas resultados de derivas, com o objetivo de traduzir a relação corpo-rua, a noção de percurso e experiência do mundo vivido (KHATIB, 1958).

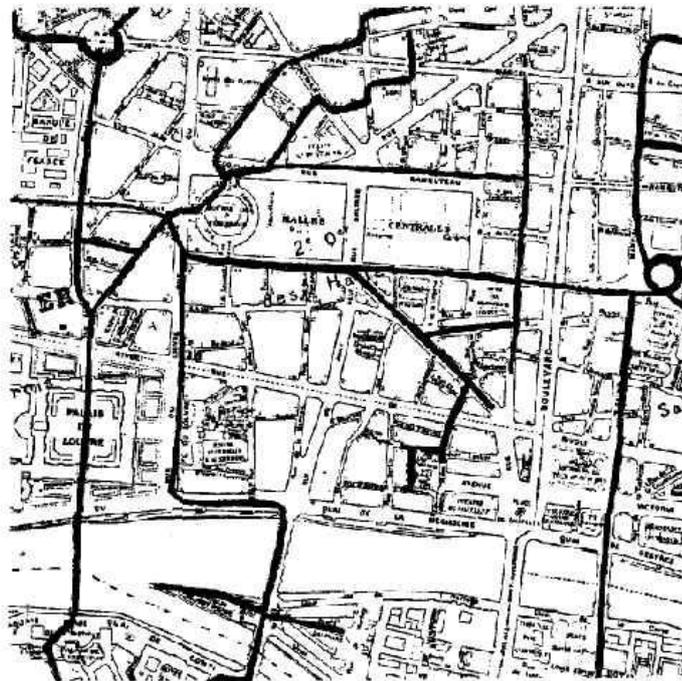
O mundo em que vivemos, e começando com sua decoração material, é descoberto para ser mais restrito a cada dia. Nos sufoca. Nós cedemos profundamente à sua influência; reagimos a isso de acordo com nossos instintos, e não de acordo com nossas aspirações. Em uma palavra, este mundo governa nosso modo de ser e nos afunda. É somente a partir de seu rearranjo, ou mais precisamente de seu afastamento, que qualquer

¹⁹ Daí a importância dada aos mapas nas guerras, sendo que atualmente estes operam à serviço dos grandes negócios (MARQUES, 2017).

possibilidade de organizar um modo de vida superior surgirá (KHATIB, 1958, p. 1, tradução minha).

Os mapas de deriva nos permitem, então, acompanhar as reações instintivas do corpo em relação ao tecido urbano, os territórios que convidam e afastam.

Figura 3: E.g. Mapa de deriva – Produção de Khatib em Les Halles, na França



Fonte: Khatib (1958)

Para materializar estes traçados urbanos a partir de experiências de deriva, estabeleci uma relação com a tecnologia que, ao mesmo tempo em que negava orientações de rotas (via *softwares*²⁰), utilizava o GPS para gravar os percursos. Para a sobreposição e análise dos mapas, recorri ao *software Google Earth*.

²⁰ E.g. *Google Maps*.

Também utilizei um *smartphone* para gravar os diálogos, algo que me surpreendeu por me permitir uma outra maneira de sentir o trajeto (pelos sons). Às vezes, com muito barulho dos automóveis, outras, com os cantos dos pássaros, e até mesmo pelo som do vento quando aumentávamos a velocidade. Ao final dos percursos, enquanto ouvia os áudios, escrevia um diário de campo.

Seguindo Barros e Kastrup (2015), não considerava os diários de campo como instrumentos altamente descritivos e representativos, mas uma maneira de falar e refletir sobre a própria experiência. Evitando tratá-los com um aspecto burocrático, a ideia era fazer conexões e ressoar em um agenciamento coletivo de enunciação (DELEUZE, GUATTARI, 2010).

Nesse sentido, não considero “dados” como “coletas do campo”. Barros e Kastrup (2015), ressaltam a importância de considerar o termo “produção de dados”, ressignificando o território objetivado enquanto ente, que possui dados fixos à serem coletados. Logo, todos os dados utilizados no texto são produzidos em conjunto às subjetividades que os enunciam²¹.

Em suma, ao todo foram registrados 157,82km, divididos em 31 percursos, em duas cidades. Também registrei aproximadamente 18 horas de áudio enquanto pedalava, caminhava e descansava, convertidos em 17 diários de campo.

As duas cidades que cartografei apontam novamente a característica rizomática do método. Incorporando Deleuze e Guattari (1995a), não há um sentido único para sua experiencição, nem de um início, existem múltiplos inícios e saídas que se encontram e afastam, portanto, o movimento produzido nesta pesquisa não incorpora uma “análise” aos moldes da ciência moderna, uma vez que a escrita do texto se dá como processo polifônico, algo singular na pesquisa cartográfica, e talvez o mais desafiador, onde êmico (a relação entre as subjetividades que compõem a pesquisa), o ético (o *ethos* pesquisador) e o teórico (literaturas envolvidas) promovem uma multiplicidade de vozes e um agenciamento coletivo de enunciação (DELEUZE, GUATTARI, 2010).

Caiafa (2007, p. 138) ressalta a importância do pesquisador confeccionar um “relato muito especial”, onde é necessário transmitir a experiência vivida na

²¹ Não desconsidere, ademais, a utilização de dados já produzidos em momentos anteriores à minha inserção no território (acessei textos, exposições de arte, fotos, vídeos e músicas), mas estes adquiriram novos significados a partir de uma relação nascente.

pesquisa, não apenas o que ouviu, percebeu e interpretou, mas falando em seu próprio nome, um relato que abarca o dos outros e sua própria experiência²², assim, apresento a experiência vivida ao conhecer e ser apresentado às subjetividades da pesquisa.

²² Assim são meus excertos de diários de campo, pensamentos e sentimentos que atravessaram esta pesquisa durante todo seu processo.

5. CARTOGRAFIAS EM TRÂNSITO: DE BICICLETA PELA CIDADE

As narrativas mais molares, de certo modo, foram apresentadas à risca até este momento, afinal, toda uma construção introdutória, teórica e metodológica foi exposta de forma sequencial, como o ordenamento do trânsito que nos leva de um ponto A ao B.

Sugiro, portanto, um cartografar de bicicleta pela cidade, que permite sair da rota a partir dos acionamentos que nos atravessam, reinventando o traçado.

Apresentarei, brevemente, os encontros afetivos, bem como os mapas cartográficos que totalizaram meu trajeto compartilhado com as subjetividades cicloativistas.

Posteriormente, seguirá a exposição de quatro situações²³ cartográficas, a partir de traçados de bicicleta pela cidade, e proponho que não continuemos esta leitura de modo arborescente, mas rizomático.

As cartografias aqui inseridas traçam linhas de subjetivação (molares, moleculares e de fuga) percebidas por mim, enquanto pedalava.

5.1. ENCONTROS AFETIVOS

Quando busquei me inserir no campo, a ideia foi percorrer os territórios e subjetividades que mais apresentavam discursos macropolíticos em torno da bicicleta.

Duas pessoas, residentes em Curitiba/PR, ressoavam como intuitos de primeiros agenciamentos, em razão de seus reconhecimentos em nível nacional. O primeiro deles, Plá, um artista de rua famoso pelas canções que criticam a ênfase dada aos automóveis, que relatam a experiência de liberdade que a bicicleta pode trazer, e que tomaram as *massas críticas* do país gerando hinos como “Para andar de bicicleta tem que ter moral”. O segundo, um cicloativista que se associou à política institucional a partir de pautas relacionadas à mobilidade urbana por bicicleta e movimentos ecológicos.

²³ Entendendo aqui, a noção de situações a partir da Internacional Situacionista.

Apesar desse primeiro “delineado”, a primeira pessoa que fez parte desta pesquisa foi alguém que jamais havia pensado. Abaixo, o diário de campo de meu primeiro contato com Mamá, em Maringá/PR:

Chovia bastante, então, diferente de nossas tradicionais orientações no bosque, William e eu marcamos de nos encontrar no Café (de Mamá), lugar onde sempre me senti muito acolhido.

Enquanto esperava William chegar, fiquei observando as bicicletas estacionadas no paraciclo, hábito corriqueiro em minhas visitas. Avistei uma Caloi 10, modelo novo e curioso para “identificar o perfil” de quem pedalava aquela bicicleta idêntica à que usei durante toda a faculdade. Perguntei ao Mamá a respeito do dono. Para minha surpresa, descobri ser dele (me lembrava de tê-lo visto inúmeras vezes com outra). Intrigado com a escolha do modelo, que não figurava meu imaginário como sendo dele, perguntei a ele as razões da escolha de uma nova, ao que ele me respondeu “a antiga não completava o meu corpo”.

A fala de Mamá me atravessou uma série de sentimentos. Eu, enquanto sujeito pesquisador, que estava ali para conversar com meu orientador sobre os rumos a seguir para acompanhar o processo de subjetivação dos cicloativistas no âmbito macropolítico, a partir da relação destes com a bicicleta, não poderia ter ficado mais encantado com a resposta. Prontamente, o convidei para uma saída de *bike* pela cidade, com a intenção de saber mais acerca dessa “relação de complemento”.

William chegou logo em seguida, e a primeira coisa que lhe contei foi o ocorrido, ao que prontamente me disse que Mamá deveria, se topasse, ser sujeito de minha pesquisa, mudando completamente meus planos de viajar para Curitiba na semana seguinte.

Voltando para casa, por um segundo hesitei, “mas o Mamá é cicloativista?”. Refletindo sobre isso, agora, percebo que o Café é, por si só, um projeto ativista, uma vez que é espaço de vida do Mamá, seu companheiro e tantos outros ativistas que lá se fazem presentes. Também me lembrei que a própria associação de ciclistas, que presido na atualidade, foi fundada nesse estabelecimento, ao que passei a ter certeza de que o cicloativismo é algo em que Mamá se insere. Combinamos para o dia 08 a deriva de *bike* (DIÁRIO DE CAMPO, 31 DE OUTUBRO DE 2018).

Durantes as cartografias com Mamá, este me contou sobre as vezes em que a bicicleta se fez mais presente em sua vida. Em uma dessas histórias, o nome de um vereador (coincidentalmente, àquele dos planos de meus pretensos primeiros agenciamentos) apareceu como um ator importante.

Voltamos ao Café para pegar água. Disse ao Mamá que percebia aquele local como território que acolhia muitos ativismos: da bike, movimento LGBT, do skate, do veganismo, etc. Perguntei como surgiu a ideia do Café e acabei por descobrir uma amizade não anunciada. [...] “A gente (Mamá e o companheiro) sempre teve a ideia de montar um Café. Começamos com um cachorrão vegano quando morávamos em Curitiba, era um ponto onde a galera se

reunia, e **ele** ia muito lá [...] Bem ao lado do cachorrão tinha um poste bem grande, que todo mundo colava cartaz, acho que os primeiros cartazes de bicicletada em Curitiba foram colados por **ele** [...] Eu sempre usei a bike como meio de transporte e com o BMX, mas foi lá no cachorrão que eu vi que ela era política também. Um dia **ele** chegou com uma imagem de um carro de ponta cabeça e a *bike* em cima; A gente estranhou na hora, mas acho que entendia o que **ele** queria passar, e disse isso a **ele** [...]” (DIÁRIO DE CAMPO E TRANSCRIÇÃO DE ÁUDIOS, 08 E 15 DE NOVEMBRO DE 2018).

“Quando **ele** estava pensando em se candidatar, veio falar comigo para saber o que eu achava. No começo eu achei meio... sei lá. Mas depois que **ele** ganhou, vi que **ele** fez muita coisa legal lá em Curitiba (DIÁRIO DE CAMPO E TRANSCRIÇÃO DE ÁUDIOS, 10 DE JANEIRO DE 2019).

Ver o nome daquele vereador ativista como um amigo de Mamá, me garantiu um alento, uma vez que eu voltava para o “planejamento” inicial dos sujeitos de pesquisa que eu considerava “relevantes” em âmbito nacional (marca dos atravessamentos molares que hierarquizam e categorizam subjetividades; DELEUZE, GUATTARI, 2010).

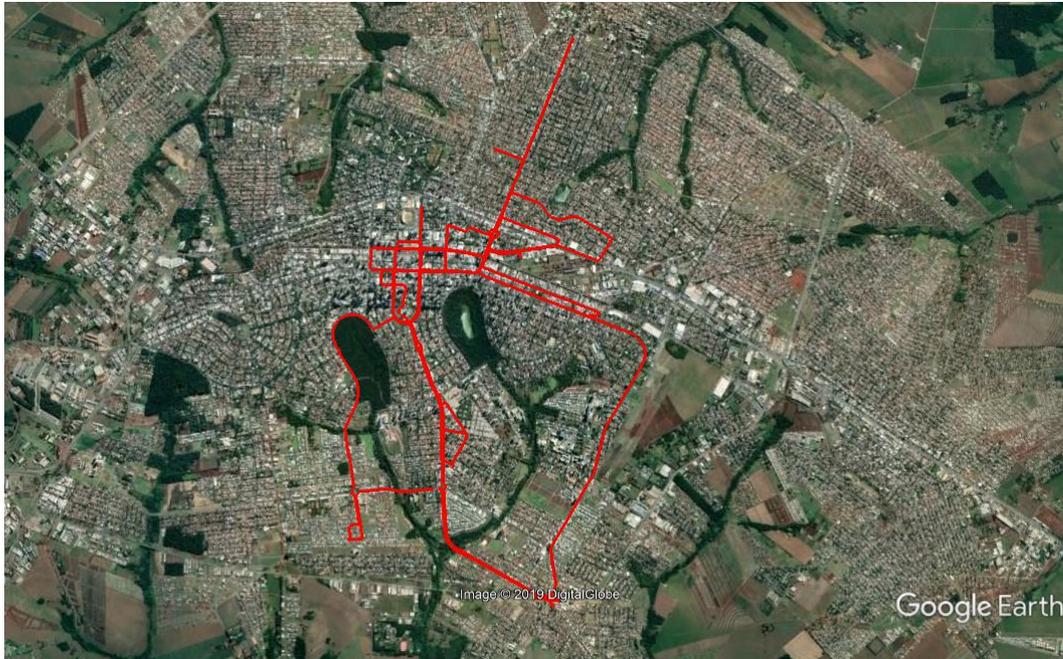
Enquanto tentava contato, sem sucesso, com àquele, pensei em ligar para o Plá, o outro curitibano que constava em meus planos. Plá me atendeu prontamente e combinamos de sair de bicicleta assim que eu chegasse em Curitiba. Assim, acabei tendo uma semana de derivas com ele e, dentre os percursos, um deles foi visitar o gabinete do vereador ativista responsável por propor a lei (recém aprovada) que tornou Plá cidadão honorário de Curitiba. Fomos Plá e eu, e ele, ao perceber minha frustração em não encontrarmos o vereador, em razão de sua ausência, me sugeriu um passeio até uma bicicletaria “bacana”, localizada a duas quadras da câmara legislativa.

Na bicicletaria, conheci Fer e Tissa, proprietárias do local, que, como dizia Rolnik a Guattari, fazem política como quem faz arte. A bicicletaria me chamou tanta atenção quanto as ruas de Curitiba, e por ali fiquei alguns dias. Nesse tempo, também fiz derivas com Fer.

Naquela ida à cidade, acabei por abortar meu encontro com o vereador ora mencionado. Nessa insistência em permanecer nas linhas molares de categorização de subjetividades, outro ocorrido desviou minha atenção.

Na véspera do natal de 2018, um acontecimento em Maringá me aproximou de um antigo conhecido do cicloativismo. Foi dessa forma que Beto se tornou o último sujeito das cartografias afetivas, já que nossas derivas “não planejadas” passaram a despertar mais meu interesse que os “planos iniciais”.

Mapa 1: Sobreposição de todas as cartografias de deriva no tecido urbano de Maringá-PR



Fonte: Elaborado pelo autor

Mapa 2: Sobreposição de todas as cartografias de deriva no tecido urbano de Curitiba-PR



Fonte: Elaborado pelo autor

Cartografia com Fer

POR QUE FALO DE ARTE QUANDO DEVERIA FALAR DE MOBILIDADE?

Mapa 3: Cidade de Curitiba/PR – Região central e sentido bairro Bacacheri



Fonte: Elaborada pelo autor

Conheci a arte (enquanto discurso artístico) apenas no mestrado, quando acessava literaturas sobre o construcionismo social. Por orientação, localizei a Internacional Situacionista que me apresentou o método da deriva. Posteriormente, chegou até mim nas palavras de Duchamp, “como um caminho que leva para regiões que o tempo e o espaço não regem”.

Duchamp não só produziu um novo conceito de arte, como revolucionou uma era. A manifestação *ready-made* propunha problematizar a operação artística e elevar objetos industriais ao patamar de arte, questionando as condições sócio-históricas que produzem um discurso artístico. Seu poder de influência perpassou pelo dadaísmo, expressionismo, pós-impressionismo, cubismo, arte conceitual, etc (CHIPP, 1993).

Com Marcel Duchamp, o elemento real de máquina é diretamente introduzido e passa a valer por si só ou pela sua sombra, ou por um mecanismo aleatório que, então, **induz as representações subsistentes a mudarem de função e de estatuto: *Tu m'***. A máquina se distingue de toda representação porque ela é abstração pura, não figurativa e não projetiva (DELEUZE, GUATTARI, 2010, p. 516, grifo meu).

Guattari (1992, p. 25), ao falar sobre Duchamp, descreve uma “transferência de subjetivação” entre o artista e o contemplador, de modo que quem a consome acaba por tornar-se co-criador. Desta forma, a criação em si não ocorre pela matéria estética, mas de matéria de expressão: o conteúdo de uma obra de arte não opera na obra enquanto “coisa”, mas na significação atribuída por um devir subjetivo entre ambos.

“Roda de bicicleta” nasceu em 1913, quatro anos antes daquela que é considerada a obra mais famosa e provocativa do autor, “A fonte”. Formada a partir de uma roda de bicicleta sobre um banco de madeira, compôs a primeira *ready-made* da história.

Figura 4: Roda de Bicicleta, Duchamp (1913)



Fonte: Duchamp (1913)

Observando a obra, depreendo que a roda se move, mas o banco permanece tão estático quanto a foto me apresenta. Da transferência de subjetivação existente entre autor e observador (GUATTARI, 1992), a bicicleta me remete (especialmente durante a pesquisa) movimento, fluxo. O banco de madeira, por sua vez, o repouso, fixo.

Deste modo, a roda de bicicleta se apresenta como metáfora perfeita para a subjetividade, um processo composto de linhas fluxas (rodas) e fixas (bancos). Um leitor mais atento de Deleuze e Guattari (1997a) me perguntaria acerca das linhas de fuga. Ora, as linhas de fuga por sua vez, são arte em devir (o composto Roda de bicicleta).

Na arte, ao contrário, a finitude do material sensível torna-se um suporte de uma produção de afetos e de perceptos que tenderá cada vez mais a se excentrar em relação aos quadros e coordenadas pré-formadas. Marcel Duchamp declarava: **"a arte é um caminho que leva para regiões que o tempo e o espaço não regem"** (GUATTARI, 1992, p. 129).

Moscheta (2014), refletindo sobre o movimento pós-moderno na pesquisa, também se utiliza da arte como metáfora para abarcar os dois principais discursos que regem as pesquisas contemporâneas, a modernidade enquanto um conjunto de representação, controle e neutralidade e a pós-modernidade como provocação, emergência e implicação.

Ao descrever o método científico como única via de acesso ao real, o discurso moderno institui uma verdade essencial que, inicialmente, apaga os registros de um “autor”, caucado nos princípios da neutralidade; em seguida coloca o leitor em um estado de contemplação do real absoluto. A pós-modernidade, por sua vez, assume a condição sócio-histórica dos discursos, “é um pesquisador artista que assume seu lugar e interesse, e uma pesquisa/obra que expõe sua contingência e incompletude” (MOSCHETA, 2014, p. 36).

Retomando, então, a questão-título desta cartografia, por que não falar de uma mobilidade pós-moderna? Enquanto provocação, emergência e implicação.

No choque entre repouso e movimento, só há arte! Deste modo a conheci, justamente onde cartografei.

Rolnik (1996) dizia à Deleuze e Guattari que estes faziam política como quem faz arte. Acabei por entender, em minha deriva com Fer, que o cicloativismo em Curitiba se materializou através da arte, com a promoção de uma mostra artística realizada por um coletivo de artistas curitibanos denominados Interlux.

“MOB nasceu como Arte Bicicleta Mobilidade em setembro de 2007. Intervenções, mostras, debates e ações políticas marcaram o 1º ciclo de atividades do “mês da bicicleta”. A pergunta era algo como: **Arte e política são duas coisas diferentes? A política não é a expressão máxima da arte? A arte não almeja a política?**

No referido mês a força policial do estado foi requisitada ao menos duas vezes para conter, de alguma maneira, este monstro híbrido de arte e política que ousava questionar a ordem vigente. Ao término da pintura da 1ª ciclofaixa da cidade e também na 1ª performance do Música para Sair da Bolha, os militares, representando o Estado, mostraram que a distinção pode ser lida ainda de outra forma: a arte é política quando questiona, quando incomoda, quando nos conduz a becos sem saída” (NATARAJ, 2011, grifo meu).

Como primeira performance urbana da mostra MOB (Arte Bicicleta Mobilidade), a pintura da ciclofaixa da Avenida Augusto Stresser, em 2007, foi a mais significativa para Fer, que me levou ao local enquanto pedalávamos pela cidade.

Figura 5: Primeira Ciclofaixa de Curitiba/PR



Fonte: Elaborada pelo autor

No dia 22 de setembro de 2007, considerado o dia mundial sem carro, enquanto pintavam a ciclofaixa, a polícia deteve três pessoas reconhecidas como “mentoras” do ilícito, incluindo Fer. Com base na Lei Municipal nº 8.984/1996²⁴, todos foram condenados ao pagamento de multa em razão da pichação, pena considerada mais rigorosa que a aplicada ao “dano ao patrimônio público”, a qual considera a substituição por prestação de serviço à comunidade. Aos risos, Fer me contava que a melhor estratégia seria entalhar a próxima ciclofaixa.

Dentre as principais influências na mostra, tem-se a crítica da Internacional Situacionista, os elogios de Beuys e Hundertwasser e, a mais forte, os provos holandeses segurando a famosa “bicicleta branca”, vinda do país considerado hoje como o mais amigável às bicicletas no mundo, figurando a última página do catálogo do MOB, seguidos de uma única frase: *“Provos, Amsterdam, 1960’s: An Inspiration!”*.

Fer me apresentou os provos como artistas, influenciados pela Internacional Situacionista, que começaram a fazer uma grande provocação (por isso

²⁴ Art. 4º As pessoas que forem surpreendidas, pichando imóveis do patrimônio histórico, monumentos, bancos de praças, viadutos, casas, prédios, muros, e outros bens públicos ou particulares, sem autorização do proprietário, ficarão sujeitas à multa de 714,20 UFIRs (setecentas e quatorze, vírgula, vinte Unidades Fiscais de Referência), independente da indenização pelas despesas e custas da restauração.

o nome) na Holanda. Seus *happenings*²⁵ iniciavam no coração de Amsterdã, na praça da Spui, traçando caminhos não programados e interagindo com os equipamentos urbanos. As estátuas dos grandes colonizadores holandeses amanheciam pichadas, ressignificadas, a ponto de a polícia, quando descobria o alvo da noite, retirá-las e mantê-las em local seguro até a manhã seguinte.

Figura 6: Provos e o plano das "bicicletas brancas"



Fonte: (GUARNACCIA, 2003)

Plano das bicicletas brancas

Cidadãos de Amsterdã!

Basta com o asfáltico terror da classe média motorizada! Todo dia, as massas oferecem novas vítimas em sacrifício ao último patrão a quem se dobraram: a autoridade. O sufocante monóxido de carbono é seu incenso. A visão de milhares de automóveis infecta ruas e canais.

O plano Provo das bicicletas nos libertará desse monstro. Provo lança a bicicleta branca de propriedade comum. A primeira bicicleta branca será apresentada ao público quarta-feira, 28 de julho, às três da tarde no Lieverdje, o monumento ao consumismo que nos torna escravos.

A bicicleta branca está sempre aberta. A bicicleta branca é o primeiro meio de transporte coletivo gratuito. A bicicleta branca é uma provocação contra a propriedade privada capitalista, porque a bicicleta branca é anarquista! A

²⁵ De forma simplista, *happening* é uma forma de arte que não busca textos e representações, mas objetiva permitir que as improvisações realizadas conduzam a cena em um trabalho conjunto entre os membros participantes.

bicicleta branca está à disposição de quem quer que dela necessite. Uma vez utilizada, nós a deixamos para o usuário seguinte. As bicicletas brancas aumentarão em número até que haja bicicletas suficientes para todos, e o transporte branco fará desaparecer a ameaça automobilística. A bicicleta branca simboliza simplicidade e higiene diante da cafonice e da sujeira do automóvel. Uma bicicleta não é nada, mas já é alguma coisa. (*Provokatie* nº 5 apud GUARNACCIA, 2003).

Os “planos brancos” dos provos consistiam em transformar, simbólica e materialmente, espaços e objetos privados em comunitários. O primeiro e mais famoso, o plano das bicicletas brancas gerou o primeiro choque dos provos com a polícia holandesa. Se as bicicletas brancas, questionando a propriedade privada, se faziam de todos, no regime capitalista, não poderiam ser de ninguém. Sob a alegação de não estarem trancadas, caracterizando abandono, a polícia às furtava na surdina exercendo o papel de quem justificava sua existência (GUARNACCIA, 2003).

A explosão provo não poderia durar mais que um ano, tamanho seu potencial disruptivo a qualquer sistema já instaurado. Os provos se orgulhavam em ser “anarquistas, magos, piromaníacos, pacifistas, charlatões, assistentes de assistente, agitadores, professores de pré-escola e outros mundanos” (GUARNACCIA, 2003, p. 16). Provocando a polícia e a prefeitura em um jogo de gato e rato, cada provo contabilizava seus pontos (espécie de saldo positivo capaz de elevar o prestígio no grupo) a partir das situações vivenciadas, como ser parado pela polícia, figurar em artigos difamatórios na mídia, até chegar a pontuação máxima quando presos.

O manifesto provo ocorreu entre os anos de 1965 e 1966 e seu fim tão artístico quanto o início se deu quando da destituição do chefe da polícia de Amsterdã e com a renúncia do prefeito. Na ocasião, os provos declararam “Provo deve desaparecer pois todos os homens que nos tornaram grandes se foram” referindo-se aos dois principais opositores. (GUARNACCIA, 2003, p. 47).

Guarnaccia (2003), defendendo-os como fundadores da contracultura, afirma que a Holanda, conhecida hoje pelo potencial progressista, tornou-se o que é devido aos seus *happenings*.

A prefeitura de Curitiba, quarenta anos mais tarde, decerto agiu de maneira mais sagaz que Amsterdã com aqueles jovens desajustados (influenciados pelos provos holandeses). Após as mídias repercutirem negativamente os excessos

policiais aos cicloativistas que espalhavam arte pela cidade, o governo municipal apoiou uma nova amostra MOB, institucionalizando-a.

Deste modo, em 2011, considerado o momento em que mais se discutiu mobilidade na agenda pública, o MOB ressurgiu contemplando uma série de artistas com inserções pela cidade, derivas urbanas, fotos, “músicas para sair da bolha”, duas bicicletas brancas deixadas à disposição para que o observador as utilizasse como um novo modo de ver a cidade e, como última performance da exposição, a fundação da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu (Cicloiguaçu).

A partir da expansão acelerada da bicicleta como meio de transporte²⁶, em 2012, Fer e Tissa fundaram a “bicicletaria bacana” como um espaço compartilhado entre ciclistas, artistas e simpatizantes.

Como fazem Passos, Kastrup e Escóssia (2014), destaco o áudio do momento em que fui apresentado, por Plá, à uma das proprietárias da “bicicletaria bacana”, visando transmitir, de certo modo, a experiência de um visitante que ali chega.

- Tissa: Então vem cá, vamos lá, vamos conhecer a bici então!

- Tissa: Aqui é um espaço de apoio ao ciclista, com estacionamento, oficina mecânica, ducha, aluguel de bike e tem um projeto chamado bikes comunitárias, que é quando a pessoa não aluga a bike, porque ela quer a bike para um tempo maior que o aluguel, mas ela também não compra, porque ela quer ficar por um período de tempo, então oferecemos uma bike para ela por quatro meses, pelo valor da oficina daí ela devolve. Aqui também é a sede da Cicloiguaçu, que é o pessoal que faz uma ponte com o poder público, reclamações, parte jurídica, consultar com o pessoal aqui, tem aulas de equilíbrio para quem quer pedalar e se aproximar do asfalto e tem aula de dança para crianças nas segundas-feiras.

Tem também a Caverna, a festa de amanhã, que é um pessoal que está trabalhando com uma hibridação de várias linguagens, performance, música, flash tattoo, vídeo arte, o tema deles é o tema LGBTQI, as siglas estão aumentando, então é uma discussão sobre esses assuntos e o nome é Caverna, vai ser a primeira caverna até agora, não conhecemos ainda, mas vamos ver como vai ser.

²⁶Considerando também que em 2012, ocorria o primeiro Fórum Mundial da Bicicleta, em Porto Alegre e a promulgação da lei nº 12.587/2012 que instituía a Política Nacional de Mobilidade Urbana, abarcando princípios mais inclusivos e participativos nas políticas de mobilidade.

- Felipe: É só chegar? Ou precisa comprar algo antes?

- Tissa: **Só chegar, amanhã das 19h às 00h. Aqui na próxima sexta-feira terá uma amostra de performance, é uma amostra que acontece aqui na bicicletaria desde 2012, é uma performance contemporânea sempre vem artistas de fora do país, a gente convida um de fora e um de dentro, amanhã tem curso de mecânica e depois as pessoas podem usar as ferramentas da bicicletaria, vou te mostrar a exposição que começou no outubro rosa e a resposta que a gente está tendo dessa exposição tá sendo muito boa, então vai até dezembro.**

(Enquanto passávamos pela recepção, o estacionamento, uma edícula ao fundo, toda branca, se apresentava, ali entramos)

- Tissa: **Aqui é uma conversa sobre o feminino, de uma forma ousada, de uma forma delicada, então a gente tá aqui com os registros da Luiza Ponce e da Isabele Linhares, que é tirar moldes de vulvas, para as mulheres se reconhecerem, pra gente poder falar de um auto conhecimento do corpo, todas mulheres voluntárias, ela falou que no começo, que ela tem esse projeto há uns 7 anos, ela falou que atualmente a agenda dela está ficando cada vez mais preenchida, que antigamente tinha muito mais tabu, ou seja, embora a gente tá desenvolvendo vários retrocessos, ao mesmo tempo também tá crescendo o outro lado.**

- Tissa: **Aqui é a Andrea Berriel, ela produziu o registro de uma das últimas menstruações que ela teve, porque ela entrou num processo especial assim, então ela fez um livro chamado “Mulheres que plantam a lua” a lua porque a menstruação é regida pelos ciclos da lua, e plantar a lua é uma coisa muito mais recorrente agora, quando a gente tem agora, alguns materiais que a gente pode coletar o sangue, como o coletor ou outros panos, por isso que é plantar a lua. Então, o lançamento desse livro foi aqui e nesse dia as vulvas foram exibidas. Quando a Andrea estava escrevendo esse livro, quando ela entregou para a correção e tal, ela começou a se deparar com um processo de câncer de útero, ela teve que fazer um tratamento, mas a solução foi retirar todo o sistema reprodutor e ela agora está no que os médicos chamam de menopausa clínica. Mesmo assim ela se sente muito conectada com esses ciclos da lua, esse é aqui é um quadro dela, representativo para ela.**

- Tissa: **Esse aqui é da Mariana Bonadio, sobre as relações e impressões que a gente pode ter com o sangue menstrual, quais as relações com essa imagem e o sangue (apontando para uma das imagens), essa aqui e o sangue (apontando para outra). Todas elas separadas talvez sugiram**

uma impressão diferenciada do sangue, do vermelho, do liquido, da tinta, da dor. Engraçado que quando foram imprimir essas fotos, a Miceli que trabalha no lugar de impressão de fotos, queria participar e quis colaborar com esse trabalho (apontando para fotografias de mulheres negras, tiradas por ela)

- Tissa: A exposição também contou com performances, começou em outubro né, com a Alice a gente teve a Yoga do Riso, então foi impressionante, porque parece uma coisa banal, ridícula, bem ridícula mesmo, a gente fez aqui uma seção de forçar o riso por 5 (cinco) minutos, chega uma hora que você dá risada, mas é por puro exercício, diafragma, daqui da barriga, é incrível, e ela falou que ao longo, a periferia de respostas da yoga do riso é que você acaba tendo discernimento do que rir, eles falam que a yoga do riso faz com aquele riso de nervoso, ou o riso do ridículo, riso de algumas coisas assim, não são mais motivos de graça, aquelas piadas homofóbicas, ou aquelas piadas de mal gosto mesmo, não te chegam mais de forma engraçada. A gente tem uma cota de riso, as crianças têm e elas extrapolam isso, a gente não. E a gente começa a ter um discernimento do que rir. Depois Fabiola começou com a história de como é falado vagina, qual foi o primeiro som que foi estabelecido e conhecido sobre vagina, se chama workshop da vagina criativa e Silvia trouxe o cicloativo falando da estruturação do corpo feminino. Por fim, a minha colaboração, que é a mais delicada, quer dizer, delicada que eu digo, pequena, singela assim, de um álbum que eu fiz em 2004 e comecei a costurar algumas e alguns, não sei se está na frente ou atrás, que é o material que embala o absorvente. (Tissa me mostrava um álbum de fotos, que continha costuras feitas com materiais de absorventes e nesse momento o Plá chega na edícula)

- Tissa: Isso aqui impacta quem vem na bicicletaria, primeiro não está esperando uma coisa dessas mas entende que aqui é um espaço, de discussão, aqui você não chega e fala nossa, que fruição, que belo, que lindo, é bonito, mas não é o toque né, daí teve um amigo meu que veio aqui, que assistiu e falou assim: é, eu acho que a gente não perdeu nossos direitos, a gente virou ameaça. Então isso aqui virou uma afronta.

- Felipe: Me parece uma afronta micropolítica, um espaço de acolhimento aos que lutam por isso tudo.

- Tissa: Então você vê, uma coisa que é uma manifestação artística, é, mas a gente tem muito assunto para lidar aqui, a gente está falando só da estética artística, mas ela está aproveitando desse canal assim, de

exposição e então a bicicletaria e os movimentos aqui de Curitiba, eles ganham bastante força através dessa junção, com expressão artística, com manifestação na rua, com ocupações. Arte urbana, sabe, esse é um viés que anda muito paralelo a qualquer outra fluidez, o Plá caminha por vários lugares, ele fica como artista de rua, como ciclista, como o outsider. Então a arte começa da injeção de vários lugares.

- Felipe: Estava pensando exatamente nisso, entender a mobilidade enquanto expressão artística também!

- Tissa: **Isso tem muita força, o festival que a gente tem em setembro, o ARTEBICIMOB tem força porque é por aí, muitos artistas brigaram e reforçam a imagem da bicicleta, com painéis, música... enfim, e performance. Então eu te indicaria até algumas pessoas que está claro, que está claro para ela e para os outros que ela traz a bicicleta no assunto dela, tem um cara que é o contador de histórias, ele é do RJ, e ele tem uma performance chamada percursos afetivos.**

- Felipe: Mas também está claro para mim que vocês são artistas que trazem isso consigo, esse espaço exala isso (ÁUDIO 51, 22 DE NOVEMBRO DE 2018).

Figura 7: Cronograma de atividades da Bicicletaria



Fonte: Elaborada pelo autor

Tissa é responsável pela administração e pela organização artística da bicicletaria, Fer, por sua vez, pela parte mais relacionada à mecânica das bicicletas. Ao definir a bicicletaria, Fer, demonstra que após os sete anos de criação do negócio, ainda sustentam um discurso comunitário. Contudo, apresenta atravessamentos que inquietam, como ao compartilhar as ferramentas adquiridas.

Felipe: [...] e vocês aqui, se fossem definir o que que é a bicicletaria... É mais um estacionamento ou conserto de bike? Como você definiria?

Fer: É um espaço do bem-estar, onde as pessoas podem utilizar sua bicicleta para ir trabalhar, podem descansar após o almoço aqui, podem se informar sobre as ações e ativismos que estão rolando e assim se atualizar, podem comungar esse cultivo social que é a cultura... Temos os cursos de mecânica também, que a ideia é de profissionalizar e empoderar.

Fer: A ideia da bicicletaria também é ser um espaço social e comunitário, e aos poucos a gente foi vendo que é necessário que as coisas tenham valor. Trocas e sugerir a troca com o valor. Fizemos aquele plano de negócios do SEBRAE, mas aí a gente ainda tenta manter uma essência colaborativa. Emprestamos as ferramentas para a galera, mas não tem dado muito certo, pois a galera pega umas chaves que não é para apertar pedal, e aperta pedal, espanando tudo (AUDIO 56, 28 DE NOVEMBRO DE 2018).

Neste jogo de forças e formas que compõem a micropolítica, é necessário compreendermos que o contexto capitalista visa a individuação (ROLNIK, 2018), onde

Fer não sente sua expectativa correspondida, na dimensão do compartilhamento, pelos ciclistas que ali utilizam as ferramentas.

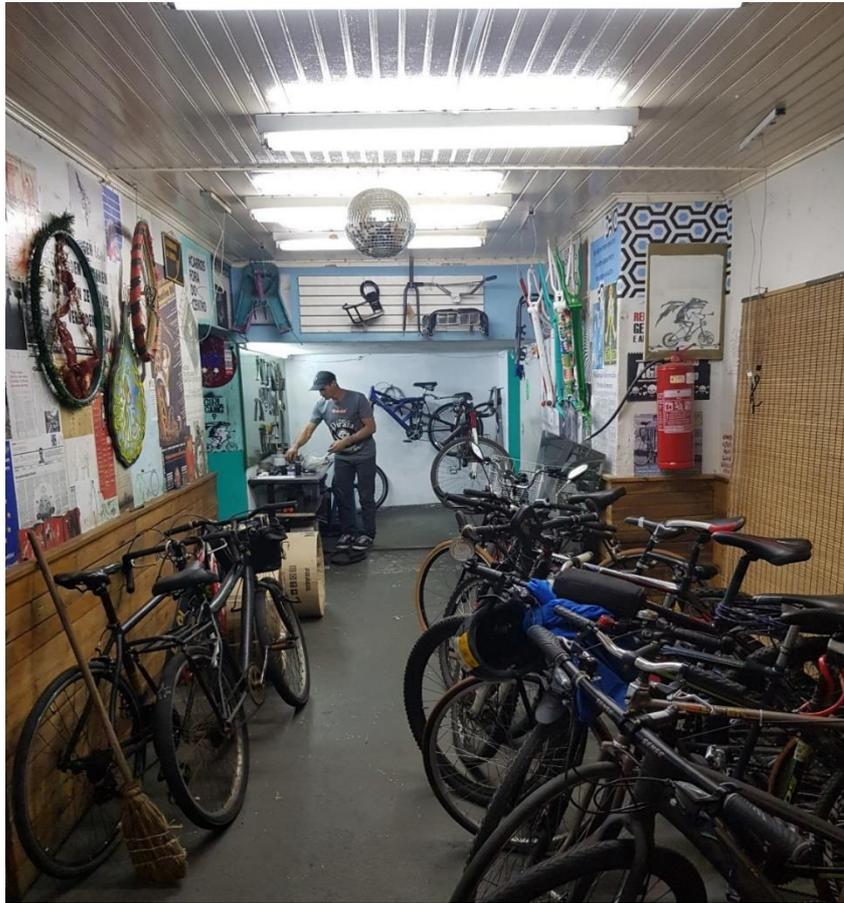
Por outro lado, a bicicletaria se mostra como espaço de luta e resistência micropolítica (ROLNIK, 2018), acolhendo movimentos e vidas fluidas, artísticas e provocadoras. Desconfortos são frequentes em processo de criação, rupturas e transvaloração.

Figura 8: Associação de ciclistas (Cicloiguaçu) como estúdio de tatuagem



Fonte: Elaborada pelo autor

Figura 9: Ciclista remendando câmara de ar rasgada (23 de novembro, pela tarde)



Fonte: Elaborada pelo autor.

Figura 10: Amostra de vídeo-arte LGBTQI na Caverna (23 de novembro, a noite)



Fonte: Elaborada pelo autor

Ainda com o olhar para as forças que compõem o espaço da bicicletaria, lembrei-me de um diálogo que tive com Mamá²⁷ (outra subjetividade da pesquisa) a respeito do Café vegetariano, uma experimentação “contra-negócio” que não visa como objetivo máximo a otimização dos lucros, mas a transmissão de uma ideia.

Com a exposição Caverna²⁸ eu via algo muito semelhante acontecendo, um híbrido de temas, considerados no atual contexto “afrentas” (TISSA, 21 DE NOVEMBRO DE 2019), sendo expostos em um local que à primeira vista não significava ameaça ao sistema macropolítico (ROLNIK, 2018).

Lembrando deste diálogo com Mamá, me recordei sua fala sobre as inúmeras vezes que sugeriram que o Café se tornasse um modelo com filiais, uma

²⁷ Cartografia 3 – Cidade em movimento: territorializar espaços.

²⁸ Exposição artística que se autodenomina como "Somos CAVERNA. Lagartas. Vulvas. Sapatas. Viadas. Aranhas. Ratas. Cuícas. Moscas. Infames. Taturanas. Assassinas. Múltipla. Matéria. Subsolo. Larvas. Túnel. Cona. Somos um híbrido de arte, festa, performance, música LGBTQI. Somos independentes e queremos movimentação. Movimentação subterrânea, mudança que vem de baixo e para mexer com tudo.

vez que a ideia do vegetarianismo se encontra em ascensão no Brasil. Questionado sobre o que achava disso, Mamá me respondeu retoricamente “Como seria isso? Seria o Mamá e o Paulo (companheiro e sócio) lá da outra esquina operando **nosso** Café como se fôssemos nós? ”.

Enquanto estávamos na Caverna, compartilhei com Tissa este diálogo, a fim de escutar suas concepções sobre “negócios”, no intuito de identificar se ali havia um agenciamento coletivo de enunciação (DELEUZE, GUATTARI, 2010), um discurso macropolítico (ROLNIK, 2018; FOUCAULT, 1992). Contudo, pude observar que certas preocupações com a estruturação financeira lhe atravessavam, disse que a ideia de filial era algo que passava pela cabeça dela com o fim de desacelerar o ritmo corrido e para garantir a continuidade da bicicletaria. Para Tissa, DINHEIRO = POSSIBILIDADE DE CONTINUIDADE E EXPANSÃO DAS IDEIAS.

Tissa, ao me contar a respeito do processo de institucionalização da bicicletaria, como uma empresa, enfatizou a orientação do SEBRAE no sentido da não abertura do negócio (em razão da pesquisa de mercado realizada com a consultoria deles), e o posterior recebimento de prêmio como uma das 15 (quinze) melhores ideias para coabitar os centros urbanos do *Swedish Institute* (Governo da Suécia) pelo projeto *Smart Living Challenge*, em 2016.

Deste modo, a bicicletaria se apresenta como um complexo que se metamorfoseia constantemente, haja vista a pluralidade de linguagens e causas coabitando um espaço que hora é arte, hora é política²⁹, hora é negócio e, em todos os momentos é bicicleta.

²⁹ Me refiro à política institucional por meio da sede da Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu (Ciclologiaçu)

Figura 11: Cabeça de Touro, Pablo Picasso



Fonte: CHIPP (1993)

“Você se lembra daquela cabeça de touro exposta recentemente? Com o guidão e o selim³⁰ de uma bicicleta fiz uma cabeça de touro que todos reconheciam como cabeça de touro. Dessa maneira, **completou-se uma metamorfose**; agora, eu gostaria de ver outra metamorfose ocorrer na direção oposta. Suponhamos que a minha cabeça de touro seja jogada no lixo. Talvez algum dia uma pessoa chegará e dirá: ‘Ora, ali está alguma coisa que seria muito boa para usar como guidão para a minha bicicleta...’ **Assim, uma dupla metamorfose se teria realizado**” (PICASSO *apud* CHIPP, 1993, p. 278)

A história nos incrimina, entre a roda de Duchamp e o touro de Picasso, da crítica Situacionista aos *happenings* dos Provos holandeses, não há mais dúvidas de que a bicicleta e a arte se conectaram há muito tempo.

O argumento de a bicicleta ser anterior ao automóvel e, portanto, ter ganhado destaque não é válido, uma vez que Starley a inventou em 1885, na Inglaterra, no mesmo ano em que Benz patenteava o fumacento “concorrente” na Alemanha. A coincidência desses nascimentos ocidentais nos permite compreender o campo da mobilidade e do transporte como se efetuem, não com um traçado linear

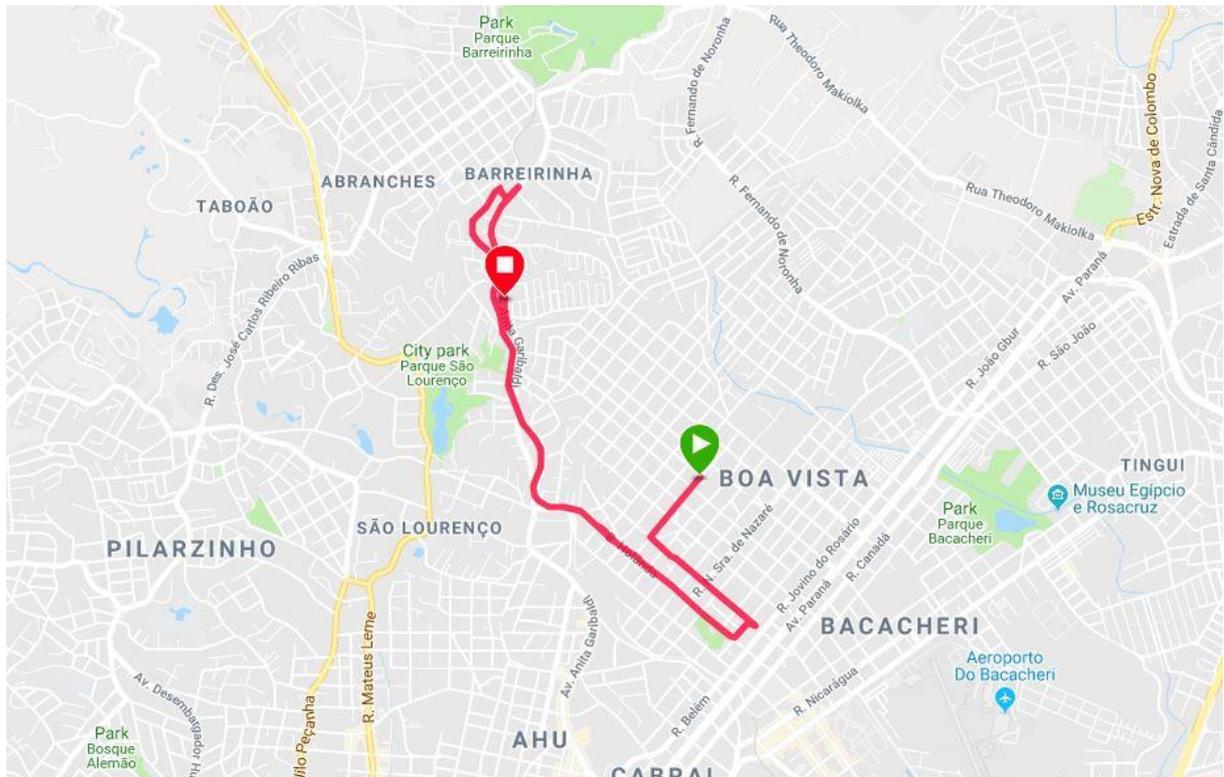
³⁰ Corresponde ao “banco” da bicicleta, mas uma vez que ainda não criaram uma instituição financeira capitalista para um veículo que não polui e custa pouco, selim é o termo que foi mais utilizado para o assento.

que evolui com as maravilhas da revolução industrial, mas como vetores que permitem uma experiência singular na *polis*. Resgatando a etimologia da palavra, apropriado o questionamento: por que delegamos o trânsito aos engenheiros, que são conhecidos, justamente, por recalcar a natureza *política* das coisas?

Deriva após cartografia com Plá

DA RUA HOLANDA À HOLANDA: OS LIMITES (GEOPSIOLÓGICOS) DA DERIVA

Mapa 4: Cidade de Curitiba/PR, Zona Norte



Fonte: Elaborada pelo autor.

Perder-se!

“Perder-se significa que entre nós e o espaço não existe somente uma relação de domínio, de controle por parte do sujeito, mas também a possibilidade de o espaço nos dominar. São momentos da vida em que aprendemos a aprender do espaço que nos circunda [...] já não somos capazes de atribuir um valor, um significado à possibilidade de perder-nos. Modificar lugares, confrontar-se com mundos diversos, ser forçados a recriar psíquico, mas hoje ninguém aconselha tal experiência. Nas culturas primitivas, pelo contrário, se alguém não se perdia, não se tornava grande. E esse percurso era brandido no deserto, nas flores; os lugares eram uma espécie de máquina através da qual se adquiriam os outros estados de consciência” (LA CECLA apud CARERI, 2013, p. 45)

O ponto inicial de minha deriva ocorreu, justamente, na saída da casa de Plá, após uma conversa sobre o mundo (ou os mundos vigentes), sentados à beira de uma fogueira. Até aquele momento, eu só considerava derivas àquelas realizadas junto aos cicloativistas.

Obs: As frases em **negrito** remetem aos pensamentos ocorridos no momento!

Plá me disse que, voltar pela ciclovia que havíamos chegado, a partir das 22h, não seria uma boa ideia, devido à falta de iluminação no local, aliado à pequena mata que se fazia ali presente. Portanto, me ensinou um trajeto alternativo.

A orientação de Plá era simples: na rua Valdomiro Silveira, dobrar para a rua Francisco Prestes Maia e seguir diretamente até o final, onde está acabava em uma casa florida na intersecção com a Rua Miguel Piekarski, ali, dobrar a direita e seguir até a rua Holanda, desta, seguir até a Avenida Paraná, que corta o eixo norte-sul curitibano, onde seguiria rumo ao centro, pela ciclofaixa.

Compostos de signos para lembrar (“Valdomiro, Prestes, Miguel com vários Ks, Holanda, Paraná, estou em casa!”), saí as 21:40h da casa de Plá, sob uma garoa fina e gelada.

Realizei o trajeto até a casa florida, na Miguel Piekarski. Pela noite o local parecia bem menos convidativo. Seguia reto com o objetivo de chegar na Holanda. A chuva se intensificou, e meus óculos ensopados mais atrapalhavam do que ajudavam, os retirei. Entrei na primeira rua a direita (rua Leão Sallum), porque apresentava mais casas com toldo para que eu pudesse me abrigar da chuva enquanto pedalava. Segui por ela por quadras infinitas pensando, **“Porque não fui para a Holanda? A Holanda era minha orientação!”**

Quadras a frente, encontro um rapaz entrando rápido em seu carro, **“Com licença! Você saberia me dizer qual é a rua Holanda?”**. Uma voz mística ressoou através da porta que se fechava, **“É a debaixo”**.

Apesar de Curitiba ser conhecida internacionalmente pelos seus empreendimentos em mobilidade urbana, visto o sistema binário, não acreditava que tuneis subterrâneos fossem me levar de volta para casa, portanto “debaixo” me remetia ao sul. Dei meia volta pensando ter passado-a. Na esquina, limpo as lentes do óculos, **“Rua José Merhy”**, portanto, só teria mais duas “debaixo” para procurar. Entro na Merhy e dou de cara com a Rua Holanda, majestosa. **“Estou em casa”**.

Minha ida com Plá me levou pela rua Holanda no sentido dos carros, mas agora, seguir para a direita me colocaria na contramão. **“Como uma rua poderia mudar de ‘mão’ de uma hora para outra? Significa que passei do ponto! Devo voltar, ‘na mão’ pela Holanda até encontrar a Av. Paraná”**.

É característica intrínseca do tráfego automobilístico estes mistérios, a Rua Holanda, na verdade, mudava “a mão” bem no cruzamento com a Avenida Paraná, me levando para o lado oposto do que deveria.

Segui a rua Holanda até o fim. No cruzamento com a Rua Simão Mansur, não encontrei a Av. Paraná (que estava no oposto), mas encontrei a ciclovia “perigosa” que havia chegado com Plá, me senti em casa novamente. **“Com essa chuva, acho difícil alguém estar à minha espera nesse breu”**, peguei a ciclovia (no sentido oposto que me levaria para casa). Percorri aproximadamente 3 quilômetros na completa escuridão; A paisagem parecia cada vez mais tenebrosa. Ao meu lado, apenas o trilho do trem, grandes arbustos e, nenhuma possibilidade de sair daquele lugar se apresentava. Segui pedalando a aproximadamente 25 km/h, até encontrar uma possibilidade de acesso. Uma avenida larga e cheia de luzes apareceu em minha visão periférica; eu precisaria voltar e, através de uma pequena subida entre pedregulhos, acessaria a Av. Anita Garibaldi. Contudo, naquele caminho, dois rapazes caminhavam com um objeto que me lembrava uma barra de ferro.

Aquela imagem representava um regime de signos que meu corpo instantaneamente reagia, **“corra daí!”**. Dei meia volta e segui pedalando, dessa vez muito mais rápido, até encontrar outra passagem.

Logo que encontrei uma intersecção, subi diretamente a Avenida Anita Garibaldi, que margeava a ciclovia do trilho do trem. Enquanto pedalava, recorro ao celular e coloco no *software* de orientação de mapas **“Me leve para casa!”**. Essa deriva já havia passado dos limites estabelecidos enquanto uma pesquisa.

O *software*, pautado na otimização do tempo e distância, indicava o único trajeto pela ciclovia que eu acabava de sair. **“Não volto para lá!”**, pedalei por alguns metros e encontrei um local cheio de ônibus e um letreiro informativo “Terminal Barreirinha”.

Parei a bicicleta e perguntei se havia a possibilidade de colocá-la dentro do ônibus. Seguido da recusa do responsável pelo acesso ao terminal, chamei um taxi enquanto esperava ao lado de uma cancela.

Ensopado e com uma bicicleta, o taxista só me permitiu entrar depois do combinado um “extra” no final da corrida. Assim, descobri os limites (psicogeográficos) de minha deriva (DIÁRIO DE CAMPO, 20 DE NOVEMBRO DE 2018).

A partir da minha experiência com a cidade, devo retomar, brevemente, a pergunta final da cartografia anterior, por que delegamos o trânsito aos engenheiros?

O movimento dadaísta foi a primeira leva de artistas dispostos a dar início a esse tipo de produção urbana da cidade. Paris iniciou com ações artísticas e políticas que combatiam o modelo social presente.

O grupo anunciou nos jornais de maior circulação o evento, convidando os interessados e destacando a deriva como uma “nova forma de interpretação da natureza aplicada não à arte, mas à vida” (CARERI, 2013, p. 76).

Anos mais tarde, a Internacional Situacionista (1957), sob influência do movimento Dadá, lançaria seu primeiro manifesto em favor da deriva. Debord (1958)

Constant Nieuwenhuis foi o autor holandês que mais influenciou os escritos sobre deriva, na Internacional Situacionista. Também o autor que mais transpôs os conceitos artísticos à noção do urbanismo unitário, sendo o principal teórico dos provos holandeses na década de 1960.

Pela sua formação em arquitetura, Constant absorveu teorias situacionistas com uma tendência a produção material dos espaços. No entanto, suas contribuições teóricas foram fundamentais para a discussão do grupo acerca de seus objetivos. O primeiro grande projeto de Constant, denominado Zona Amarela se interligava com várias outras proposições situacionistas, cujo objetivo principal era a promoção de “situações” inusitadas em contraposição à passividade e alienação do espetáculo (DEBORD, 1957).

O segundo projeto ambicioso de Constant (1960) aliado aos Situacionistas consistiu no Labirinto Holandês.

O labirinto, cujo plano foi estabelecido pela secção holandesa da I.S, assistido em alguns pontos por Debord, Jorn, Wyckaert e Zimmer, apresenta-se como um circuito que pode variar, teoricamente, de 200 metros para 3 quilómetros. O teto, às vezes 5 metros de altura (seção branca do plano), às vezes 2,44 metros (seção cinza), pode cair em certos lugares para 1,22 metros. Sua adaptação não envolve decoração de algum tipo nem uma reprodução reduzida do ambiente urbano, mas tende a formar um ambiente misto, nunca antes visto, através da mistura de características internas (apartamento mobiliado) e exterior (urbano). Para isso, traz à tona chuva e neblina artificiais e vento. A passagem pelas zonas térmicas e luminosas adaptadas, as intervenções sonoras (ruídos e fala controlados por uma bateria de gravadores) e um certo número de provocações conceituais e outras são determinadas por um sistema de portas unilaterais (visíveis ou passíveis de serem abertas por um lado apenas), **bem como pela maior ou menor atratividade de locais individuais; isso acaba aumentando as ocasiões para se perder**. Entre os obstáculos puros podemos citar o túnel de pintura industrial de Gallizio e os painéis deturpados de Wyckaert (INTERNACIONAL SITUACIONISTA, 1960, p. 1, grifo meu).

A ideia do labirinto é a materialização da teoria da criação de situações por meio da invenção de novas relações de espaço-tempo através dos quais a deriva e a psico(geografia) pudessem ser executadas e discutidas. Meses mais tarde o plano do Labirinto Holandês se transporia para o Labirinto Cidadino, em função direta das “realidades” urbanas, num terreno vazio, a fim de ser o ponto das derivas (INTERNACIONAL SITUACIONISTA, 1960).

Após o rompimento de Constant com Debord e a Internacional Situacionista, este dedicou-se ao movimento dos Provos holandeses, teorizando a

respeito do chamaria de *New Urbanism*, seu terceiro e mais famoso projeto arquitetônico.

Constant (1966) advogava pela restauração da cidade contrapondo a excessiva simplificação dos moldes estabelecidos por Le Corbusier, em 1933, quando falava das quatro funções da cidade: viver, trabalhar, trânsito e lazer.

O ambiente social das cidades é ameaçado pela caótica explosão do trânsito, que, em si, nada mais é do que ridiculamente levar às últimas consequências o direito de propriedade. O número de carros estacionados é cada vez maior, sempre maior do que o daqueles em movimento. O uso do automóvel perdeu sua vantagem maior: fornecer um transporte rápido de um lugar a outro. O depósito de propriedades privadas em solo público (o estacionamento, como se costuma chamá-lo) engole não apenas o espaço destinado ao fluxo do trânsito, mas vai também devorando, dia após dia, pedaços cada vez maiores de espaço vital. (CONSTANT, 1966, p. 1, tradução minha)

O mesmo holandês foi responsável por apresentar Henri Lefebvre aos artistas que reinventavam a produção do espaço urbano, algo que o próprio Lefebvre afirmou, em entrevista à Kirin Ross (1983), ter dado base à importantes conceitos de sua obra, visto a teoria dos “momentos” comparável às “situações”, e da ritmanálise.

Mais especificamente sobre a ritmanálise como projeto lefebvreano. Lefebvre (2004) afirmam que além de Nietzsche, Proust e Marx, este utilizou um filósofo importante para constituir sua ritmanálise, a partir do próprio empréstimo do termo, antes utilizado por Bachelard. Lefebvre (2004, p. 13) afirma haver a definição do “novo campo do saber: a ritmanálise”.

De que modo acessar os ritmos que atravessam a nossa vida cotidiana? Lefebvre esboça as orientações mais básicas.

Ao ritmanalista não se deve usar simplesmente o corpo como sujeito, mas usar o corpo no primeiro ponto de análise, como **ferramenta** das investigações subsequentes. **o corpo nos serve como um metrônomo**. A ênfase no modo de análise é o que quero dizer com uma ritmanálise, em vez de uma análise de ritmos (LEFEBVRE, 2004, p. 12).

Para Lefebvre (2004) os ritmos corporais são treinados a partir dos ritmos sociais e vice-versa, ressoando em um mesmo movimento que nos permite perceber as maneiras pelas quais o social impacta na vida cotidiana.

Colocar-se em deriva, perder-se no espaço citadino consistiu em fazer do corpo metrônomo do ritmo imposto pela cidade, em determinados espaços completamente silenciosa e vazia, outros espaços, iluminada e cheias de vida.

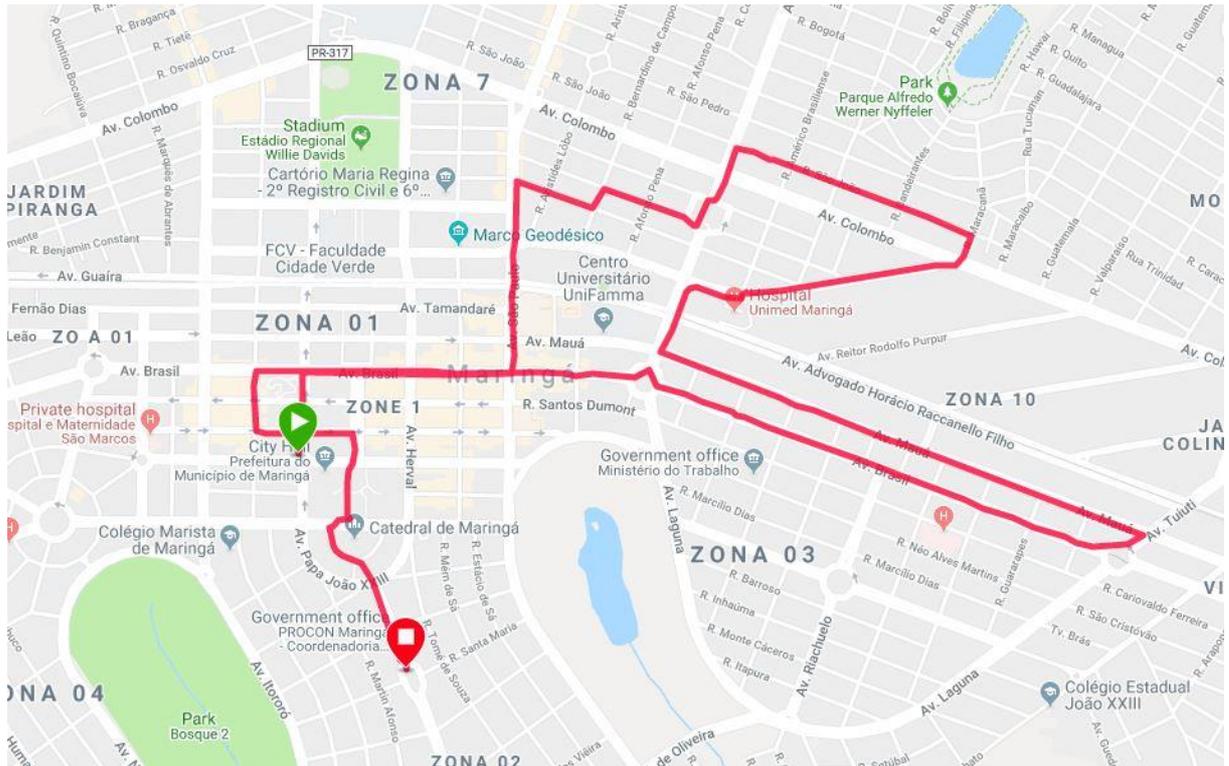
Nesta análise dos ritmos cotidianos outros dois autores também se fazem presentes, Deleuze e Guattari (1997b) tratam da análise dos ritmos e meios, que comportam fluxos de des(re)territorialização.

Neste sentido, a mobilidade é nada mais que o composto destes ritmos que ressoam próximos.

Cartografia com Mamá

CIDADE EM MOVIMENTO: RETERRITORIZAR OS ESPAÇOS

Mapa 5: Maringá/PR, Centro eixo Leste-Oeste



Fonte: Elaborado pelo autor

Não raro trafegar pelas ruas nos bairros de uma cidade e avistar placas atestando um **novo sentido de trânsito**, um “novo” que continua a representar um sentido já muito velho, a otimização do tráfego aos veículos automotores. Controle, ordem, padrão, esvaziamento de vida!

Figura 13: Placa de novo sentido de trânsito, Rua das Orquídeas, Maringá-PR



Fonte: Elaborada pelo autor

Durante minha deriva com Mamá, este fazia questão de me levar aos territórios que pertenceram aos segmentos mais disciplinares/molares de sua vida (DELEUZE, GUATTARI, 2010), a casa, a escola, o primeiro emprego, etc.

Os percursos seguiam à risca cada trajeto feito de bicicleta durante sua infância e adolescência. Entre o caminho da casa à escola, pedalamos pela avenida São Paulo até a rua Marechal Deodoro, na qual entramos pela contramão, sendo prontamente “penalizados” pelas buzinas de um homem que apontava raivoso para as placas de sinalização.

Conscientes que estávamos contra o “fluxo” ordenado pelo planejamento viário, pela linguagem oficial, subimos na calçada para que o carro pudesse passar... Duas quadras depois, Mamá apontou o colégio que estudou por toda sua infância. Questionei se o trajeto feito por nós era exatamente o mesmo feito por ele criança, dando ênfase na contramão. Com um ar saudosista, Mamá afirmou que “há 30 anos atrás não existia isso de contramão”.

À recusa ao ordenamento do trânsito foi algo que se estendeu por todas as minhas derivas, não que os ciclistas o fizessem com o objetivo de recusar-se a seguir a regra, mas em vias de otimizar os percursos que eram pensados por eles. Deste modo, cada território apresentava um ritmo de pedalada distinto, íamos pela rua quando a intenção era chegar mais rápido à um ponto, na calçada quando eram as conversas que pediam maior atenção.

Deleuze e Guattari (1997b) contribuem ao afirmar que todo território é um território de passagem, porque este está em constante desterritorialização e reterritorializando-se. “O território é de fato um ato, que afeta os meios e os ritmos, que os ‘territorializa’. O território é o produto de uma territorialização dos meios e dos ritmos” (DELEUZE; GUATTARI, 1997a, p. 139).

Há algo completamente conectado à mobilidade quando Deleuze e Guattari (1997a, 1997b) tratam de uma territorialização dos meios de ritmos, visto que a rua, enquanto um território em constante des(re)territorialização, ocupa diversos sentidos. Na contramão, exprime uma velocidade que não faz jus às placas de limite, bem como um ciclista não irá dar a volta na quadra para acessá-la pelo lado correto. Grosso modo, o ciclista territorializa a rua à sua maneira, talvez pela bicicleta, em produção, afetar a linguagem de um outro lugar (FOUCAULT, 2009), trasvalorando a mobilidade.

Após todos os trajetos percorridos durante a infância de Mamá, ele me propôs acompanhá-lo em uma missão. Seguimos rumo ao escritório de divulgação de um candidato à presidência. Em percurso, Mamá me pediu para passarmos ao outro lado da rua, pela calçada, a fim de evitar alguma câmera. A intenção ali era justamente verificar se haviam câmeras próximas ao local.

Ao chegarmos, uma imagem do candidato figurava a parede do prédio com o símbolo do anarquismo pichado em seu rosto. Satisfeito, Mamá disse: “já fizeram o trabalho, que bom!” Seguimos pedalando.

Neste momento, percebi que esta cartografia seria de reterritorialização de espaços, inicialmente pelos contra fluxos, posteriormente ao imprimir o símbolo do anarquismo na face do opositor.

Reterritorializar espaços implica em expor novos agenciamentos à espaços “territorializados”. Deleuze e Guattari (1997b) compreendem agenciamentos como uma imposição de meios e ritmos, entendendo que o território é, primeiramente, um agenciamento e que todo agenciamento é antes territorial.

Todo agenciamento é, em primeiro lugar, territorial. A primeira regra concreta dos agenciamentos é descobrir a territorialidade que envolvem, pois sempre há alguma (...) O território cria o agenciamento. O território excede ao mesmo tempo o organismo e o meio, e a relação entre ambos; por isso, o agenciamento ultrapassa também o simples “comportamento” (DELEUZE; GUATTARI, 1997b, p. 232).

Para não pretender andar em círculos com a noção de que todo agenciamento é territorial e todo território é fruto de um agenciamento, a noção de território aqui assume mais de um sentido.

Deste modo, é antes territorial porque já encontra agenciamentos que territorializaram aquele espaço. Em outras palavras, nenhum espaço é vazio à espera de territorialização.

Tomemos o exemplo de um terreno baldio. Um terreno baldio não está à espera de alguém que o territorializa, ele, em quase todas as vezes, está territorializados pelos agenciamentos da especulação imobiliária que não permitem que qualquer outra pessoa o territorialize.

Por outro lado, um agenciamento reterritorializa, isto é, exprime novos significados a algo, a imagem do candidato à presidência territorializava aquele espaço enquanto um local de apoio às suas ideias, ou como exposição em disseminação. Contudo, o símbolo do anarquismo pichado no rosto expressa um novo ritmo, de resistência e oposição, constitui àquele um espaço heterotópico (FOUCAULT, 2011), fazendo uso da mesma forma de exposição em disseminação (uma dobra).

Logo, a (des)reterritorialização torna-se um complexo de movimentos a partir de dois principais segmentos: agenciamentos coletivos de enunciação e agenciamentos maquínicos de corpos.

Os agenciamentos maquínicos de corpos são meios, afecções, as relações entre os seres e os elementos sociais, naturais, artificiais, em coletividades... Já os agenciamentos coletivos de enunciação, são os ritmos, em nova linguagem. Todos os ritmos são agenciamentos maquínicos, devendo expressivos (DELEUZE, GUATTARI, 1997b).

Os agenciamentos são importantes para compreendermos que um agenciamento maquínico nada mais é que a expressão do ser vivo, a maneira de fazer parte de um corpo social. Por outro lado, um agenciamento coletivo de enunciação assume a característica de um discurso (FOUCAULT, 1975), ele emprega um ritmo que é seguido e reproduzido por máquinas sociais.

Assim, o símbolo do anarquismo *in casu* se apresenta como um agenciamento coletivo de enunciação (DELEUZE, GUATTARI, 1997a) que expressa uma série de sentidos já estabelecidos em um corpo social e reterritorializa a imagem do candidato à presidência que, por sua vez, também se comportava como um agenciamento coletivo de enunciação. Sobrecodificações...

O picho transforma-se em metáfora urbana do que se compreende por ritornelo, ele ilustra o conflito aparente, as relações de poder em uma cidade heterotópica (FOUCAULT, 2011), que não deixa de se des(re)territorializar.

O ritornelo é territorial, é um agenciamento territorial (...) O canto dos pássaros marca seu território, o ritornelo pode ganhar outras funções, amorosa, profissional ou social, litúrgica ou cósmica: ele sempre leva terra consigo, ele tem como concomitante uma terra, mesmo que espiritual, ele está em relação essencial com um natal, um nativo (DELEUZE; GUATTARI, 1996, p.124).

A disputa não opera unicamente no espaço físico, mas no simbólico, o conjunto de signos sobrepostos trazem consigo a luta pela terra natal, “como minha cidade pode ilustrar algo que não me representa? Territorializo e sinto-me em casa”.

Com o intuito de facilitar a compreensão, Deleuze e Guattari (1996) expõem o primeiro teorema da desterritorialização. Nunca se desterritorializa sozinho, há sempre dois termos em que um se reterritorializa sobre o outro que é desterritorializado. O segundo teorema se refere à intensidade e velocidade de tal movimento, não podemos aferir que o movimento de desterritorialização mais rápido é da mesma forma o mais intenso. O terceiro teorema abarca o entendimento que o menos desterritorializado – desterritorializações relativas - se reterritorializa sobre o

mais desterritorializado – desterritorializações absolutas -. Por fim, um quarto teorema abrange a capacidade das máquinas abstratas em reterritorializarem-se em múltiplos a partir de seus interesses.

Após a disputa pelo território do muro pichado, nos encaminhamos para o “ponto final” da deriva. Chegamos na praça Pedro Álvares Cabral, que se situava ao lado do café de Mamá. A partir daquela história compreendi a importância do café se estabelecer naquele local.

A praça foi “colonizada”, na década de 1960, enquanto uma rotatória que estabelecia o marco limite da zona central do município, ainda projeto do engenheiro Jorge Macedo Vieira, que foi responsável por “planejar” toda a cidade de Maringá, o local devia contemplar um núcleo comercial ao seu redor, centralizando a Zona 2 (CORDOVIL, 2010).

Em face a importante função da praça em se estabelecer como marco limite do centro, ocorria um processo de “favelização” nas redondezas do cemitério municipal localizado poucas quadras à frente. Cordovil (2010, p. 447) traz um excerto de uma entrevista com Bertoncelli, engenheiro conhecido como um dos pioneiros da cidade que comenta: “a área mais dramática era a próxima ao cemitério e aquela avenida que vai para o Cesumar, [a rua Gurucaia]. Aquele trecho ali era uma pequena favela. Pequena, mas era a maior de Maringá”.

Figura 14: Avenida Cerro Azul e Praça Pedro Álvares Cabral, década de 1960



Fonte: CENTRO UNIVERSITÁRIO DE MARINGÁ (2019).

A cidade mudou completamente. Virou cidade de fato. Tinha quem mandava nela. João Paulino, sempre agindo como promotor, cuidava de tudo pessoalmente [...]. Criou condições de asfaltar a cidade, embelezar as suas praças e avenidas [...]. Impediu, à força, a criação de favelas. Mudou e arrumou decentemente o cemitério municipal (SCHIAVONE *apud* CORDOVIL, 2010, p. 260).

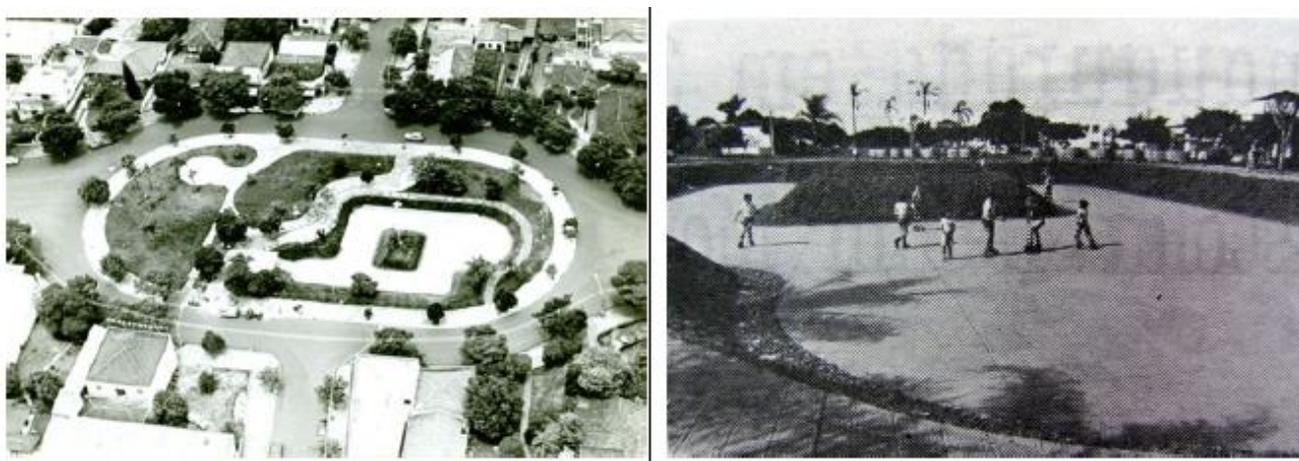
No final da década de 1960, o crescimento da cidade, que agora “tinha dono”, desterritorializava a função de marco limite ao revitaliza-la e potencializa, através da desapropriação à força, o ganho imobiliário com uma zona central expandida, assim a praça começa a ser apresentada como espaço de lazer da classe média que agora ocupa o território.

No ano de 1976, sob a justificativa de haver uma pista de patinação rústica no local, o prefeito de Maringá, Silvio Magalhães Barros, constrói e nomeia a nova “Praça de Patinação” exaltando sua construção “erigida em formas arquitetônicas e dentro dos padrões mais modernos de estética” (CORDOVIL, 2010, p. 459, 460).

A respeito da praça de patinação, Mamá me conta que a filha do então prefeito participava de um time de patinação denominado *Star*, daí o “presente” aos atletas que podiam realizar seus treinos.

Durante a mesma gestão, foram erguidos muros no cemitério municipal constituindo uma cidade outra (FOUCAULT, 2011) fatores que influenciaram na ocupação da área por classes privilegiadas.

Figura 15: Praça Pedro Álvares Cabral x Praça de Patinação entre 1976 e 1980



Fonte: CORDOVIL (2010)

A partir do início dos anos 1980, já esvaziada de praticantes de patinação, a praça é notada por skatistas e ciclistas de BMX³¹, incluindo Mamá, que a associaram a um obstáculo famoso no mundo dos esportes radicais, o “*Banks*”.

O Banks passa a ser utilizado diariamente pelos jovens que moravam em sua maioria no Jardim Alvorada, no mesmo ano, os atletas constroem, sem a permissão da prefeitura, um *halfpipe*³² a fim de potencializar suas manobras e atribuindo nova função àquele espaço.

³¹ Uma modalidade de bicicleta que foca em manobras de altura.

³² Estrutura em formato de U, geralmente construído em madeira e que possibilita outras modalidades de skate e BMX.

Figura 16: Praça de Patinação X Banks (1982)



Fonte: Cedidas por Mamá (2019)

No *Banks*, Mamá considerado um dos “veteranos” do local me apresentou Gui, que também foi um dos responsáveis pela construção do *halfpipe* na época. Gui afirmou que todas as alterações da praça, desde os anos 1980, foram realizadas pelos próprios frequentadores, até o ano de 2016.

Por todos esses anos, a prefeitura só roçava e limpava a grama em volta, o resto sempre fomos nós, fazendo obstáculos, pintando, varrendo por dentro e até lavando (GUI, DIÁRIO DE CAMPO, 18 DE DEZEMBRO DE 2018).

Figura 17: Reformas no Banks em 2007



Fonte: Cedidas por Gui (2019)

Durante os anos de 2014 a 2016 foram inúmeras às batidas policiais no *Banks*, certamente, com o objetivo de criminalizar os que ali frequentavam. No ano de 2016, a partir de um projeto de lei que visava revitalizar o espaço, os conflitos e negociações entre prefeitura e frequentadores do *Banks* se iniciaram, fazendo com que o prefeito, sugerisse a criação de três novas “praças de skatistas” em regiões mais periféricas da cidade. Gui ressaltou a irredutibilidade dos skatistas e ciclistas de BMX em desocupar a área, histórica para eles.

A prefeitura baseava-se nos pedidos realizados pela Associação dos Moradores da Zona 02, região onde se localiza a praça e conhecida pela alta valorização imobiliária.

Em fevereiro de 2018 era postada na página *online* da prefeitura de Maringá e no jornal de maior circulação da cidade, a notícia com o seguinte título: “Revitalização devolve praça de patinação à comunidade” (PMM, 2018).

Ao ler tal notícia, natural que se deduza uma remoção caucada na violência policial, nos dispositivos de punição e vigilância de uma sociedade disciplinar (FOUCAULT, 1975) que materializam na mente um território que vai substituindo gradativamente a figura dos antigos moradores que a utilizavam para “ilícitos”, pelas simpáticas senhorinhas exercitando-se na ATI³³.

Contudo, o *banks* continuou sendo território das mesmas subjetividades que ali chegaram em 1982, a revitalização que devolve a praça de patinação à comunidade, mais fazia em devolver o *status* de “comunidade” àqueles que antes não o tinham.

Deleuze (2005) afirmava que Foucault sabia que o tempo de uma sociedade disciplinar, que operava pelo confinamento das instituições, já estava acabando, os novos dispositivos de exercício do poder apostam mais em um “controle” subjetivo, pela generalização da disciplina enquanto pertencente a todos os espaços. Deste modo, se a sociedade disciplinar antes marcava o espaço por territorializações, a atual sociedade de controle marca por processos de desterritorialização.

³³ ATI é sigla para Academia da Terceira Idade, consiste em dez equipamentos de metal, utilizados para exercício físico, com o objetivo de fortalecer e alongar a musculatura dos idosos. Estas vêm sendo instaladas nas praças públicas de Maringá desde 2006.

Após a definição de que o *banks* continuaria. A “revitalização” ocorreu de forma harmoniosa entre prefeitura e os frequentadores do local, o executivo seguia suas solicitações técnicas (manter rampas e obstáculos), mas impunha outras, a praça que antes ficava em um “buraco” foi elevada ao nível da rua, para que pudesse dar maior visibilidade às pessoas que ali frequentavam, câmeras e postes de luz foram instalados com o mesmo objetivo.

A praça ganhou dois superpostes com LED, academia da terceira idade, parque infantil, ciclovia no entorno e novo paisagismo, além de uma novidade: *bowl*, pista de skate em forma de piscina, inovação que atende a um antigo desejo de praticantes do esporte. “A construção de uma cidade se faz com pactos sociais, com acordos com a comunidade para proporcionar a todos ambientes com mais qualidade de vida”, disse o deputado federal Enio Verri. O vice-presidente da associação de moradores do bairro, Márcio Campos, participou da solenidade [...] O projeto prevê também mudanças na rotatória do Cemitério Municipal, de forma a dar mais fluidez ao tráfego (PMM, 2018, p. 1).

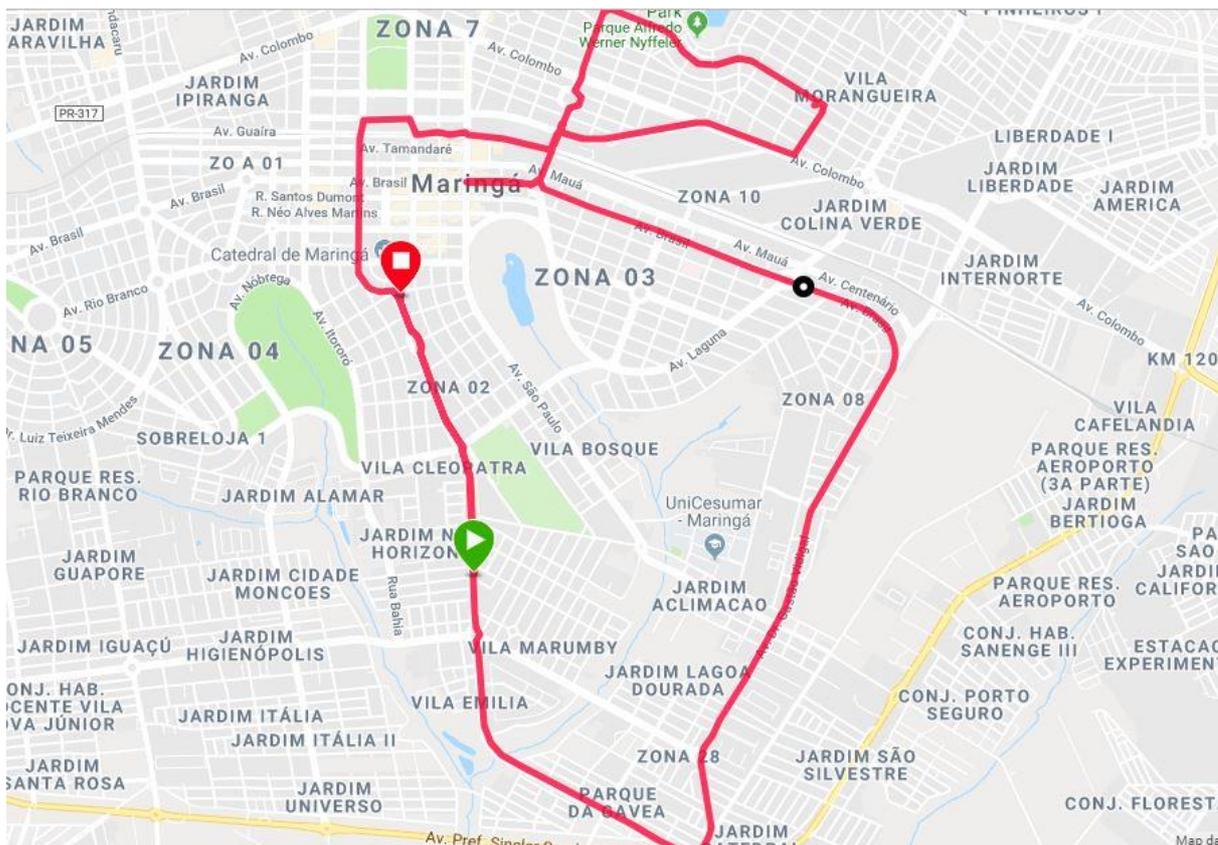
A incorporação do discurso de skate enquanto esporte, por parte da prefeitura, reflete suas estratégias em higienizar área tão central que fugia ao seu controle. O discurso (FOUCAULT, 1975), empregado na notícia, permite observarmos uma contradição aparente, “proporcionar a todos maior qualidade de vida” aliado às “mudanças para dar mais fluidez ao tráfego”.

A partir das múltiplas des(re)territorializações vivenciadas através das minhas derivas com Mamá, exponho a cidade em movimento, uma transvaloração da mobilidade que assume a ressignificação dos sentidos e funções dos espaços na urbe moderna, dos ritmos e meios.

Cartografia com Beto

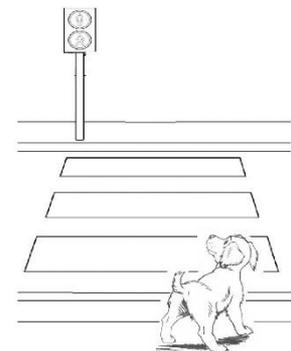
A MORTE COMO COMBUSTÍVEL DE VIDA

Mapa 6: Cidade Maringá/PR, Centro sentido Zona Sul



Fonte: Elaborado pelo autor

Pedalava pela rua São Domingos até chegar ao semáforo que faz esquina com Avenida Tuiuti. A luz verde ia logo dando vez ao vermelho e instintivamente reduzi a velocidade, até parar à poucos metros da faixa de pedestre. Ali, esperavam todos os seres que desejavam cruzar a rua, incluindo um magricela vira-lata que olhava atentamente para minha bicicleta que se aproximava. Uma vez constatada a parada completa dos veículos, iniciou o trajeto pela faixa, com o rabo esvoaçante em sentido ao colégio Branca da Mota.



No mesmo dia, havia lido em Wolfe (2010) a história do primeiro acidente automobilístico do Brasil que, quase como o caso do vira-lata, tornou-se conto.

O acidente, que figurou as páginas dos jornais, aconteceu mais de dez anos após Alberto Santos Dumont trazer o primeiro automóvel para o Brasil (em 1891). O ocorrido foi protagonizado pelo poeta Olavo Bilac que, em 1903, jogou o carro do jornalista José do Patrocínio, recém trazido da França, direto contra uma árvore (WOLFE, 2010).

Na esquina entre a Rua Evaristo da Veiga e Rua das Marrecas, no bairro da Tijuca, Rio de Janeiro, Bilac dirigiu direto à uma árvore. Alguns jornais até forneceram o diálogo dos dois amigos ocorrido na cena do acidente. Ao sobreviver à destruição do seu novo carro, diz-se que Patrocínio disse: "Eu sei porque isto aconteceu, é porque nunca fui batizado ... **Sem religião e com estas ruas irregulares, o progresso não é possível!**" (WOLFE, 2010, p. 25, tradução minha, grifo meu).

O "progresso" chegou logo. Em 1920, o lema dos principais governantes eleitos defendia que "governar é construir estradas". Uma nova orientação passava a ser construída diariamente: a cada atravessar, a cada "acidente", a cada morte, durante pouco mais de um século, instalou-se em nosso cotidiano e nos acostumamos à ela. Mulheres, homens, cães, enfim, todo ser vivo aprendeu a conviver com as velozes *toneladas de metal* enquanto percorre as ruas da cidade. Olhos fixos nos semáforos, pés e patas em cima das faixas de pedestre: só temos o direito de reclamar de um atropelamento se estivermos com a "razão", isto é, no tempo e espaço que nos é destinado.

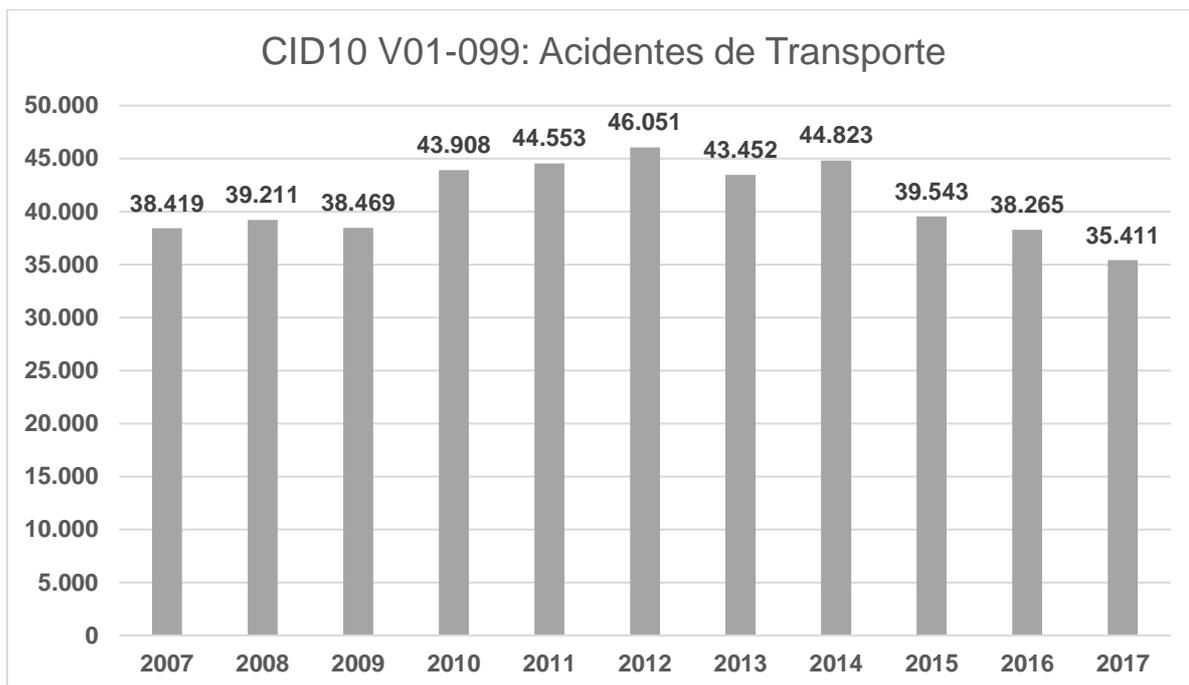
Assim, o trânsito e a morte estabeleceram, desde sempre, uma forte relação de causalidade, se apresentando quase como fenômenos inseparáveis. Neste sentido, Sant'ana (2011), de forma artística, remonta o início desta jornada:

Um grande professor que tive, Rodolfo, me disse há anos atrás: **“Ao consumirmos petróleo, criamos um vínculo cármico com os dinossauros”**. [...] Os dinossauros como evidência de ascensão e queda de uma espécie, sempre me fascinaram. [...] Fiz uma série de estudos (historinhas e fotonovelas) usando essa técnica da macro fotografia com brinquedos e objetos. **Algum dia por acaso coloquei os homenzinhos montados nas mini-feras pré-históricas e a metáfora apareceu de forma muito clara.** Considerando-se a captura, transporte, adestramento, castração, esterilização em autoclave, o custo de um dinossauro jovem é significativo no orçamento atual do brasileiro médio. Sem falar na quantidade colossal de árvores, arbustos e água consumidos diariamente, pois, um automóvel custa mais caro que isso tudo. Bem mais caro. Minha conclusão é que prefiro um mundo onde pessoas desloquem-se montadas em dinossauros. Acho mais leve, mais poético e, principalmente, mais honesto (SANT'ANA, 2011, p. 48, 49, grifo meu).

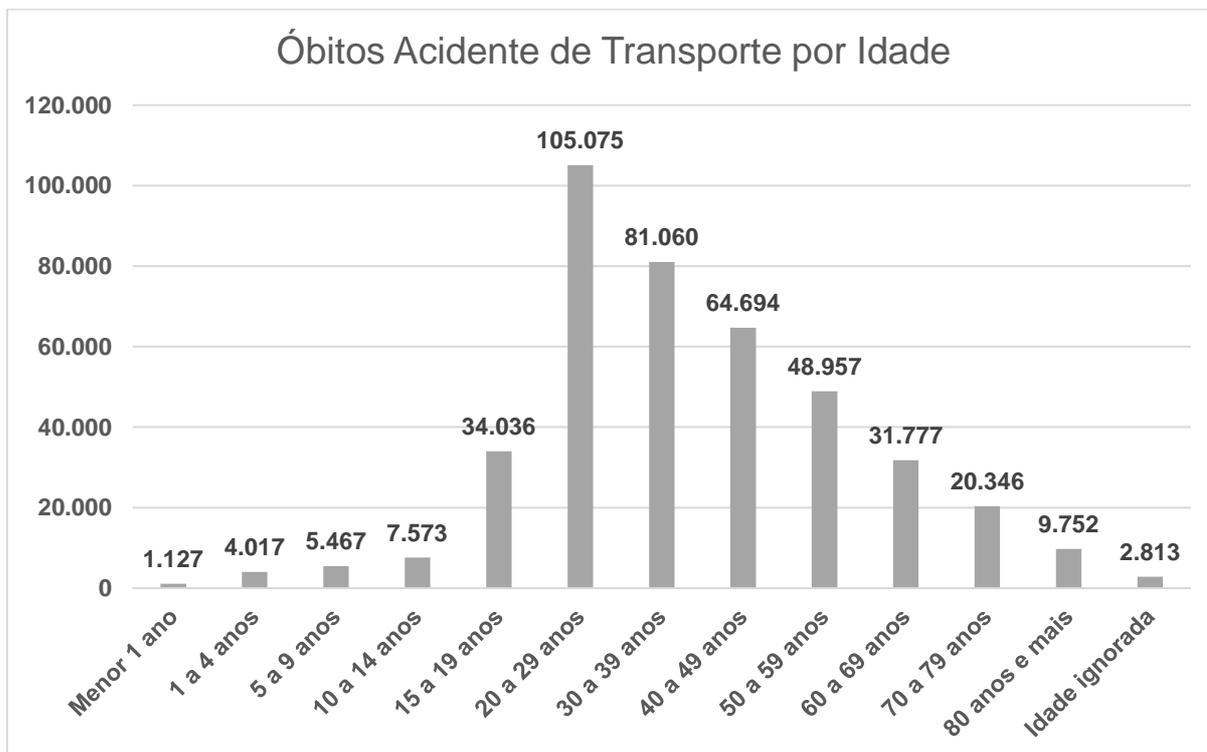
O carma instaurado pela nossa relação com os dinossauros tem cobrado inúmeras vidas ao longo dos anos. De acordo com a *World Health Organization*³⁴ (2018), o número de óbitos por acidentes de trânsito no mundo, durante o ano de 2018, foi de 1,35 milhão, o equivalente à aproximadamente a população total de Porto Alegre – RS³⁵. O Brasil, por sua vez, tem contribuído à estatística com uma média de 41.000 vidas por ano.

³⁴ Em português: Organização Mundial da Saúde – OMS.

³⁵ Isso sem contabilizar as mortes “indiretas” ocorridas pela corrida pelo petróleo que sustenta as inúmeras guerras no Oriente Médio e no continente africano.

Gráfico 2: Óbitos por acidentes de transporte nos anos de 2007 a 2017

Fonte: Elaborado pelo autor com base em DATASUS (2019)

Gráfico 3: Óbitos por Acidentes de transporte no Brasil x Idade nos anos de 2007 a 2017.

Fonte: Elaborado pelo autor com base em DATASUS (2019)

Retomando a metáfora do dinossauro, vejo que ela não é artística por mostrar-nos que os seres morrem (para isso os gráficos macroestatísticos já são suficientes), pelo contrário, é pela própria noção de que a morte, por vezes, torna-se combustível de vida, e é nesse ponto que esta cartografia se apoia.

Beto foi a última subjetividade cicloativista que acessei nesta pesquisa. Não que o tenha conhecido por último, na verdade ele foi o primeiro. O que ocorreu foi o fato desta cartografia, apesar de não planejada, acabar se impondo a partir dos atravessamentos que nos colocaram em uma mesma “missão”.

No almoço do dia 26 de dezembro de 2018, o repórter do noticiário local mostrava sua indignação com a morte, por atropelamento, de um ciclista de 11 anos, ocorrido na véspera do Natal enquanto este ia com sua bicicleta comprar “bombinhas” de final de ano.

Não demorou, a morte do garoto repercutir por todas as redes³⁶ de ciclistas. Beto, de imediato, propôs realizarmos um ato no local do ocorrido. Apesar do nosso vínculo com a associação de ciclistas da cidade, não o fizemos enquanto representantes de algo, uma vez que a principal característica do movimento é ser horizontal e independente de instituições.

Como toda morte de ciclista gera afetos entre aqueles que experienciam o trânsito a partir deste meio, tornou-se tradição espalhar “bicicletas fantasmas” nos pontos onde a violência se manifestou.

Se, uma vez na história, a bicicleta branca apresentada pelos Provos holandeses representou o sentimento coletivo de compartilhamento e também um meio ecológico de se movimentar pela cidade, agora, ressignificada, a “*Bike fantasma*”, igualmente branca, ocupa os postes, árvores, placas e, quaisquer outros espaços, com o objetivo de expor as cicatrizes da mobilidade na urbe moderna, caracterizada pela predominância do automóvel.

Beto e eu fomos os responsáveis por captar a bicicleta, pintá-la de branco e pedalar até o local do atropelamento com o objetivo de reconhecer postes e árvores que pudessem alocar a *bike*, contatar a família e identificar o relevo a fim de desenhar um trajeto a ser realizado, que considerasse a participação de ciclistas de diversos perfis.

³⁶ Utilizo o termo como faz Barassi (2012) ao estudar movimentos sociais e redes de comunicação.

Figura 18: Beto instalando "Bicicleta Fantasma"



Fonte: Elaborada pelo autor

Compreendendo a distinção que fazia entre aquilo que um *eu-sujeito-pesquisador* experencia ao colocar-me à deriva, em relação ao vivido por um *eu-sujeito-cicloativista* (independente da deriva, aos moldes situacionistas), procurei ressignificar a lógica dos dispositivos de poder instaurados pela ciência moderna que visam à neutralidade de quem pesquisa, em relação ao seu contexto de mundo (FOUCAULT, 1975; MOSCHETA, 2014).

O percurso cartográfico ora exposto ocorreu no dia em que mais de cinquenta ciclistas percorreram, juntamente com a bicicleta branca, o trajeto definido. Neste momento, pude observar a noção que se atribui a “uma pesquisa-ação”, como dita por Paulon e Romagnoli (2010).

Saímos da Catedral³⁷ rumo ao local do atropelamento. Com apitos³⁸ e flores, manifestávamos a incoerência de naturalizar um sistema que retira aproximadamente 110 vidas por dia no Brasil.

Vivenciar a produção da Bike fantasma com Beto, tornou material as insurreições lidas em Rolnik (2018), como um ato político que se desdobra em dois principais movimentos.

Em termos *macropolíticos*, movidos pela vontade de denunciar (através de palavras ou ações) as injustiças acometidas, para o fim de exigir a distribuição igualitária de direitos e garantias no sistema vigente (ROLNIK, 2018). Em suma, através da conscientização da sociedade, a busca por um existir e locomover-se de bicicleta, a partir de um ponto A para o B com segurança.

Por outro lado, na *micropolítica*, o que se sobrepunha era a vontade de “preservação de vida”, não como uma vida oprimida que busca libertar-se, mas que se manifesta enquanto impulso de “anunciar mundos por vir” (ROLNIK, 2018). Operava ali um agenciamento que visava mobilizar outros inconscientes, por meio de ressonâncias, agregando novos aliados às insubordinações nessa esfera.

Os novos aliados, por sua vez, tenderão a lançar-se em outros processos de experimentação, nos quais se performatizarão outros devires do mundo, imprevisíveis e distintos dos que os mobilizaram (ROLNIK, 2018, p. 131).

A “morte como combustível de vida” faz-se metáfora perfeita para entender como o cicloativismo incorporou a morte como aliada de um agenciamento coletivo de enunciação (DELEUZE, GUATTARI, 1997), que busca potencializar experiências e encontros entre subjetividades que ressoam próximas.

Não apenas pela “bicicleta fantasma”, mas como em percursos posteriores, onde Beto, então, contava-me como conheceu o cicloativismo no III Fórum Mundial da Bicicleta, realizado em Curitiba-PR, no ano de 2014.

Enquanto pedalávamos rumo à paróquia onde Beto disse ter começado a se envolver com os movimentos sociais, perguntei a ele quando começou a entender a bicicleta enquanto um ativismo. “Com certeza, no Fórum mundial da bike” respondeu. [...] “Foi a primeira grande viagem que eu fiz de bicicleta.

³⁷ A Catedral Basílica Menor Nossa Senhora da Glória é uma igreja católica caracterizada como ponto central do município de Maringá/PR, sendo ponto de encontro de vários grupos.

³⁸ Os apitos tornaram-se marca registrada das massas-críticas realizadas ao redor do mundo, frente ao barulho dos motores, os apitos anunciam a chegada de centenas, milhares, de vidas ativas às ruas.

Já estava com muita vontade, e em 2014 'pintou' o fórum mundial em Curitiba e pensei, "vou até lá de bike". Percorri cidades muito pequenas, cheguei a participar do Fórum e depois segui rumo ao litoral paranaense. [...] "Lá foi incrível, através da palestra com o Chris Carlsson³⁹, que na época eu nem sabia quem era, conheci a massa crítica. Percebi como o pessoal de Curitiba já tinha conseguido muita política pró-bicicleta lá. Conheci gente do Brasil todo, e até de fora. Desde esse momento eu não deixei de ir em nenhum, fui para a Colômbia, Peru, Cidade do México, e agora estou me organizando para o próximo, que vai ser um pouco mais longe, em Quito (Equador)." [...] "O mais incrível do Fórum, não são só as palestras das pessoas famosas, na verdade isso é o que menos importa, o ambiente é que gera uma coisa incrível, a gente vê todos os movimentos sociais juntos, LGBT, movimento negro, movimento ecológico, os veganos, as feministas, todo mundo usando a bike como meio de transporte" (DIÁRIO DE CAMPO, 17 DE JANEIRO DE 2019).

O primeiro Fórum Mundial da Bicicleta, ocorrido em 2012, teve como data a última semana de fevereiro do referido ano. A data escolhida de forma simbólica, representava o aniversário de um ano do maior atropelamento em massa de ciclistas ocorrido no Brasil.

Em 25 de fevereiro de 2011, ciclistas, ativistas e simpatizantes das bicicletas foram surpreendidos pela intolerância máxima de Ricardo Neis. Durante a realização de uma massa crítica em Porto Alegre, Ricardo jogou, intencionalmente, seu carro contra o grupo de ciclistas que ocupava a rua em sua frente.

Na época, o caso figurou os jornais nacionais e internacionais, devido à violência das imagens gravadas enquanto ciclistas eram arremessados metros acima.

Em resposta, na mesma semana, foram realizadas bicicletadas em São Paulo, Curitiba, Maceió, Belo Horizonte, Salvador, Recife, Rio de Janeiro, Natal, Rio Grande, Pelotas, Brasília, Aracaju, Buenos Aires, Bogotá, e Santiago, como protestos ao ocorrido, reivindicando maior rigor na aplicação/elaboração das leis de trânsito.

A cidade de Porto Alegre - RS sempre se mostrou território de luta política, abrigando o Fórum Mundial Social como contraponto ao Fórum Econômico de Davos. Não surpreende, portanto, o modo como instituiu-se o Fórum Mundial da Bicicleta (que passarei a chamar de FMB) no mesmo local.

O FMB de 2012 reuniu cicloativistas de todas as partes, discutindo políticas públicas de mobilidade urbana, oficinas de construção de bicicletas em bambu, histórias de ciclovijantes que rodaram o mundo em suas bicicletas, oficinas de conserto, performances artísticas e shows.

³⁹ Chris Carlsson é um norte americano conhecido por ser um dos precursores da massa crítica, título que ele nega, através de um artigo publicado no livro do III Fórum Mundial da Bicicleta denominado: "Ruminações de um diplomata acidental" (CARLSSON, 2014, p.

Se o Fórum Social Mundial surgiu como contraponto ao Fórum Econômico de Davos, questionando princípios capitalistas que mantêm a profunda desigualdade social em nosso planeta, o Fórum Mundial da Bicicleta surgiu como resposta à crescente motorização da nossa sociedade e às desigualdades também aprofundadas pela caótica mobilidade urbana em nossas cidades (FORO MUNDIAL DE LA BICICLETA, 2015).

A respeito do Fórum, importante ressaltar como estas “linhas”, que atravessam este percurso cartográfico, se aproximam e se afastam. Isso porque Plá, que figura outra cartografia desta pesquisa, havia me dito meses antes que o “momento” mais emocionante de sua vida havia acontecido, justamente, no primeiro FMB, quando centenas de ciclistas se deitaram nas ruas de Porto Alegre enquanto ele tocava sua música escrita especialmente para o Fórum.

Essa música é para que se lembrem do que ocorreu em fevereiro de 2011 na massa crítica em Porto Alegre! [...]

Cuidado minha gente, que pedala em POA,
Aqui tem um besta fera
Que pode nos atropelar!
Com uma cara insana e
Uma arma em suas mãos,
Atropela os ciclistas
Com a pior das intenções!

E ele estudou leis,
Até tirou CNH.
O Ricardo Neis,
Usou seu carro para matar!

E ele estou leis,
Até tirou CNH,
O Ricardo Neis,
Tem “licença” para matar!

Aqui em Porto Alegre
Ou em qualquer lugar,
Quando a vida vale menos
Que a pressa de chegar,
A bicicleta e as pessoas,
Perdem vidas e a vez,
Diante de bestas-feras
Tipo o Ricardo Neis.

Diante de bestas-feras
Tipo o Ricardo Neis!!! (PLÁ, 2012).

O FMB, assim como a própria bicicleta, ganhou caráter itinerante, convidando cicloativistas de todo o mundo a pleitearem a próxima sede e organização deste. O objetivo, assim, estabelecia-se em um encontro anual para que subjetividades cicloativistas pudessem revitalizar suas forças, alinhar discursos e conhecer uns aos outros, em suma, ressoar um movimento de insurreições ao sistema vigente.

Deste modo, a intenção *macropolítica* sempre foi o empoderamento dos sujeitos, garantir a visibilidade, e ocupar efetivamente um lugar de existência dignamente reconhecido. Concomitante, uma *micropolítica* assinalava⁴⁰ uma “potencialização da vida”, uma reapropriação da linguagem (verbal, visual, existencial), como expressões de uma subjetividade coletiva nascente (ROLNIK, 2018).

Diferenciar ambas intenções é especialmente indispensável para os corpos considerados de menor valor no imaginário social – como o corpo do pobre, do trabalhador precarizado, do refugiado, do negro, do indígena, da mulher, do homossexual, do transexual, do transgênero, etc. Quando a insurgência destes corpos abarca um desejo de potência, além da necessidade de empoderamento, é mais provável que o movimento pulsional encontre sua expressão singular e dele resultem transmutações efetivas da realidade individual e coletiva, inclusive em sua esfera macropolítica (ROLNIK, 2018, p. 132)

Nesse processo de experiência – através dos quais criam-se palavras, imagens, gestos, modos de existência, de sexualidade, etc. –, os mundos por vir anunciam ao saber-do-vivo e tornam-se sensíveis (ROLNIK, 2018).

Assim, o ciclista, de modo geral, estabelece uma relação íntima com o corpo, visto nos principais lemas expostos em conversas jocosas, como em “perna não se compra, nasce e se constrói”, referindo-se à incapacidade de alguém promover avanços significativos em uma pedalada, apenas pela compra de equipamentos mais precisos, “melhores” e, conseqüentemente, mais caros.

O corpo de quem pedala uma bicicleta pela cidade é, ao mesmo tempo, motor, combustível e para-choque. A bicicleta apenas “completa” o corpo já em movimento e, neste sentido, através dele também se faz política.

Zuge Junior (2015), pesquisador e membro do cicloativismo paulistano, em sua tese de doutorado, relata a história das “*Pedaladas Peladas*” no Brasil, em

⁴⁰ Na realização dos Fóruns.

especial o ato de 2012, realizado oito dias após a morte por atropelamento, na Av. Paulista, de uma colega ciclotivista membro da Associação de Ciclistas Urbanos de São Paulo – Ciclocidade.

A *World Naked Bike Ride*, trazida ao Brasil como “Pedalada Pelada”, se iniciou formalmente no dia 12 de junho de 2004, concomitantemente na Austrália, Países Baixos, Rússia, Itália e Estados Unidos, onde as únicas coisas não permitidas eram transportes movidos à combustão. O lema “vestir-se quão pelado você ousar” convidava todos a experimentar o trânsito de outra forma (ZUGE JUNIOR, 2015).

Figura 19: "Pedalada pelada" em São Paulo - SP



Fonte: Kokay (2010)

As pedaladas peladas não se conformam em expressar, através de palavras e ações, as destabilizações de um mundo no qual o automóvel adquiriu predominância, esta luta é algo que opera apenas no campo macropolítico (ROLNIK, 2018). A condição de acontecimento, portanto micropolítica, só ocorre quando o movimento implica na expressão de um novo mundo, um mundo no qual os atentados ao pudor não se configuram através da exposição dos sexos, mas pela exposição das violências.

Deste modo, “potencializar a vida” é distinto de empoderar um sujeito, uma intenção própria à esfera macropolítica da insurreição. Ambas as intenções são importantes e complementares. O problema é quando se visa apenas o empoderamento – desconsiderado a potencialização vital que depende da implicação que o saber-do-vivo anuncia, pois isso nos faz permanecer cativos da lógica do próprio sistema que buscamos combater (ROLNIK, 2018).

A utilização da morte como combustível de vida e do corpo como esfera política, permite modos de cooperação, que constroem um “comum”, como nomeia Rolnik (2018), que se coopera na insurgência cujas subjetividades se aproximam “via ressonância intensiva”, a partir das frequências de afetos, isto é, emoções vitais.

Trata-se de tecer múltiplas redes de conexões entre subjetividades e grupos que estejam vivendo situações distintas, com experiências e linguagens singulares, cujo elemento de união são embriões de mundo que habitam os corpos que delas participam, impondo-lhes a urgência de que sejam criadas formas nas quais tais mundos possam materializar-se completando assim seu processo de germinação (ROLNIK, 2018, p. 134).

Assim, territórios relacionais são criados para produzir sinergias coletivas acolhedoras de um recíproco, favorecendo os processos de experiência de modos de existir que são distintos aos “hegemônicos”, legitimando e valorizando a ousadia (ROLNIK, 2018).

Em um novo mundo onde as pessoas estão “fora” dos tecidos e das caixas de metal, o convite a experimentar o trânsito com o corpo se faz potente.

6. METÁFORAS (IN)CONCLUSIVAS

Duas metáforas (in)conclusivas me vêm à mente, aliás, a própria etimologia da palavra, remetendo ao grego *metaphorá*, que significa **transporte**, me permite continuar em movimento.

A BRISA NO ROSTO DE QUEM DIRIGE

Por um lado, se imagine dirigindo um veículo automotor com o objetivo de lançar-se à deriva na cidade. Quais cheiros, sons, paisagens se pode acessar?

É certo que quanto maior sua velocidade, menos sentidos são captados. Aos que se proporem reduzi-la, os sons a serem ouvidos consistirão, certamente, em buzinas e ofensas.

Parar para ver as vitrines ou paisagens arquitetônicas? Só caso encontrar uma vaga, que geralmente está preenchida.

E a brisa? Dependerá se você permitir-se abaixar os vidros e desligar o ar-condicionado, algo que virá acompanhado de um contato com o malabarista do semáforo e o pedinte esfomeado.

Seria por isso que as propagandas de automóveis na TV prometem guinadas fantásticas pelo deserto, que chegam à praia e/ou às montanhas todas ao mesmo tempo? Curiosamente, na TV, os carros são os únicos seres em movimento, contrastando às paisagens imóveis, quase fotográficas.

O ambiente utópico do motorista que pode acelerar seus cavalos movidos à óleo, comprados com tanto suor, se choca com a rua heterotópica que nos apresenta os espaços reais investidos nas relações de poder do cotidiano de quem transita pela cidade.

Talvez por isso que estacionar seu automóvel à uma quadra do ponto final que deseja chegar pareça o início de uma jornada exaustiva e perigosa. De fato o é, uma vez que a metáfora do automóvel enquanto “poder”, “falo”, “juventude”, “superioridade”, se transforma automaticamente em “otimizador de tempo” do ponto A ao B, entre as ruas caracterizadas como não-lugar, desprovidas de relações, histórias e identidade.

Seguindo esta linha, entender a mobilidade urbana unicamente como deslocamento de A a B, não tornaria o ponto “evolutivo” final para as tecnologias dos transportes urbanos uma utopia do teletransporte?

Argumento o oposto, retirar do deslocamento do ponto A ao B, a experiência da mobilidade é como retirar o corpo dos encontros, da vida.

A BRISA NO ROSTO DE QUEM PEDALA

“...é igual a andar de bicicleta, a gente nunca esquece”.

Lembro-me bem do momento em que aprendi a pedalar. Como todo rito de passagem que se preze, não teria ocorrido tão bem se não houvesse perda de sangue e suor. Entre os joelhos e as mãos raladas, a delícia de perceber o próprio corpo entrando em movimento contínuo, Zuuuuuum! Duas lembranças: a brisa no rosto e o medo da parada, que geralmente se dava ao final da rua sem saída, quando eu dava de cara no muro da igreja.

A primeira lei da macrofísica que aprendi foi, justamente, pela bicicleta. **Só se mantém o equilíbrio estando em movimento.** As pedaladas vão fluidas, uma após a outra, ao olhar para trás estamos distantes de quem nos ensinou a pedalar, livres, crescidos, agentes últimos do próprio destino.

A rua torna-se amiga, ocupa-se cada pedaço do espaço público. Da calçada à avenida, da ciclovia à praça. Uma restauração da cidade subjetiva e, em constante movimento.

Essa lembrança me apresenta semelhanças à inadequada tarefa de concluir uma pesquisa que se propõe a começar e terminar pelo meio: dessa vez será que consigo desviar do muro no fim?

A transvaloração da mobilidade, pela bicicleta, é uma experiência inacabada e aberta à participação...

Vamos?

REFERÊNCIAS

AFONSO, N. Não Transporte, 10 anos depois. **Revista dos Transportes Públicos - RTP**, São Paulo, Ano 23, n. 91, p. 9-12, 2001.

AMARAL, M. C. do. A Mobilidade da cidade aos pedaços: Espaço-tempo-corpo dos deslocamentos em Belo Horizonte. Belo Horizonte: Universidade Federal de Minas Gerais. **Tese de Doutorado**, 545 f, 2015.

ANTP – Associação Nacional do Transporte Público. **Transporte humano** – cidades com qualidade de vida. São Paulo: ANTP, 1999.

ANTP – Associação Nacional do Transporte Público. **Os Desafios da Mobilidade Urbana**. Contribuição para o Debate Eleitoral de 2010. São Paulo: 2010.

ARTIÈRES, P; BERT, J.F; GROS, F; REVEL, J. **Michel Foucault**. Rio de Janeiro: Forense, 2014.

BACHELARD, G. **Il nuovo Spirito Scientifico**. Editori Laterza, 1978.

_____. **A formação do espírito científico**: Contribuição para uma psicanálise do conhecimento. Trad. Esteia dos Santos Abreu, Rio de Janeiro, Contraponto, 1996.

BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, R; KRAUSE, C; LINKE, C. C. **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. Brasília: IPEA: ITDP, 2016.

BARBOSA, E. Espaço-tempo e poder-saber: uma nova epistême? (Foucault e Bachelard). **Tempo Social**; Rev. Sociol. USP, São Paulo, 7(1-2): 111 – 120, outubro de 1995.

BARROS, L. P; KASTRUP, V. Cartografar é acompanhar processos. In: PASSOS, E; KASTRUP, V; ESCÓSSIA, L. **Pistas do método da cartografia**: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade. Porto Alegre: Sulina, 2015.

BENCHIMOL, J. L. Pereira Passos: um Haussmann tropical – A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1990.

BENCHIMOL, J. L. Reforma urbana e Revolta da Vacina na cidade do Rio de Janeiro. In: Ferreira, Jorge; Delgado, Lucila de Almeida Neves. **Brasil Republicano**, vol. 1. O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. pp. 231–285, 2003.

BOARETO, R. A mobilidade urbana sustentável. **Revista dos Transportes Públicos - RTP**, São Paulo, Ano 25, n. 100, p. 45-56, 3º Trimestre 2003.

BORGES, W. A. Gestão Metropolitana: Sua construção a partir de duas experiências de associativismo territorial na região metropolitana de Curitiba. São Paulo: Fundação Getúlio Vargas, **Tese de Doutorado**, 250 f, 2013.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Programa Nacional de Capacitação das Cidades**. Módulo Básico. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

_____. Ministérios das Cidades. PlanMob - **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

_____. Lei Federal 12.587/2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**. Seção 1. 04/01/2012

BROCKMEIER, J; HARRÉ, R. Narrativa: problemas e promessas de um paradigma alternativo. **Psicologia: Reflexão e Crítica**, Porto Alegre, v. 16. n. 3, p. 525-535, 2003.

CAIAFA, J. **Jornadas Urbanas**: Exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

CAIAFA, J. **Aventura das cidades**. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2007.

CAMARANO, A. A; ABRAMOVAY, R. **Êxodo rural, envelhecimento e masculinização no Brasil: Panorama dos últimos 50 anos**. Texto para discussão nº 621. Rio de Janeiro: IPEA, 1999.

CARERI, F. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. São Paulo: Gili Brasil, 2013.

CAVALCANTI, L.; CORREA DO LAGO, A. **Ainda moderno?** Arquitetura brasileira contemporânea. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2005.

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE MARINGÁ. **Avenida Cerro Azul**, disponível em: <<http://www.maringahistorica.com.br/2011/02/avenida-cerro-azul-decada-de-1960.html>>. Acesso em 12 de janeiro de 2019.

CHAGAS, P. B. Desenvolvimento e Contradição: Reflexos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Município do Rio Grande (RS). **Anais do III Congresso Brasileiro de Estudos Organizacionais**. Vitória – ES, 2015.

CHIPP, H. B. **Teorias da arte moderna**. São Paulo: Martins Fontes. 1993.

COMISSÃO DE CIRCULAÇÃO E URBANISMO - ANTP. Não-Transporte, a Reconquista do Espaço e do Tempo Social. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo, Ano 11, n. 44, jun. 1989.

CONSTANT, N. Nieuw Urbaniesme. **Provo #9**, 1966. Disponível em: <http://www.notbored.org/new-urbanism.html>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2019.

CONSTANT, N. **New Babylon**: A nomadic town. 1972. Disponível em: <http://www.notbored.org/new-babylon.html>. Acesso em: 13 novembro de 2018.

COSTAS, J. Problematizing Mobility: A Metaphor of Stickiness, Non-places and the Kinetic Elite. **Organization Studies**, v. 34, p. 1467-1485, 2013.

CORDOVIL, F. C. S. A Aventura Planejada: engenharia e urbanismo na construção de Maringá, PR 1947 a 1982. **Tese de doutorado**. Escola de engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

CRESSWELL, T. Mobilities I: catching up. **Progress in Human Geography**, v. 35, n. 4, p. 550 – 558, 2010a.

_____. Towards a politics of mobility. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 28, n. 1, p. 17 – 31, 2010b.

_____. Mobilities II: Still. **Progress in Human Geography**, v. 36, n. 5, p. 645 – 653, 2011.

DAVIES, B. HARRÉ, R. Positioning: the discursive production of selves. **Journal for the theory of social behaviour**, 20, p. 43-63, 1990.

DEBORD, G. Theory of the Dérive. **Internationale Situationniste**, Vol. 2, 1958. Disponível em: <http://www.cddc.vt.edu/sionline/si/theory.html>. Acesso em 12 de janeiro de 2019.

_____. Discussion on an Appeal to Revolutionary Artists and Intellectuals. **Internationale Situationniste**, Vol. 3, 1959. Disponível em: <http://www.cddc.vt.edu/sionline/si/appeal.html>. Acesso em: 12 janeiro de 2019.

_____. **A Sociedade do Espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DELEUZE, G. **Conversações: 1972 – 1990**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

_____. **Foucault**. São Paulo: Brasiliense, 2005.

DELEUZE, G; GUATTARI, F. **O Anti-Édipo: Capitalismo e Esquizofrenia**. Rio de Janeiro: Ed. 34, 2010.

_____. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. v. 1. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995a.

_____. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. v. 2. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995b.

_____. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. v. 3. Rio de Janeiro : Ed. 34, 1996.

_____. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. v. 4. São Paulo: Ed. 34, 1997a.

_____. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. v. 5. São Paulo: Ed. 34, 1997b.

ESCOBAR, Arturo. *Constructing nature: elements for a poststructural political ecology*. In: PEET, R.; WATTS, M. (eds.). **Liberation ecologies**: environment, development, social movements. New York: Routledge, 1996. p.46-68.

FISCHER, T. A cidade como teia organizacional: inovações, continuidades e ressonâncias culturais — Salvador da Bahia, cidade puzzle. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 31, n. 3, p. 74-88, maio/jun. 1997.

FOUCAULT, M. **Microfísica do poder**. Organização e tradução de Roberto Machado. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1979.

_____. A escrita de si. In: **O que é um autor?** Lisboa: Passagens. 1992. p. 129-160.

_____. **As palavras e as coisas**: uma arqueologia das ciências humanas. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

_____. **Vigiar e Punir**. 36ª edição. Petrópolis: Vozes, 2002.

_____. **A ordem do discurso**: aula inaugural no *Collège de France*, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. São Paulo: Loyola, 2014.

_____. Outros espaços. In: **Ditos e Escritos III**. Estética: Literatura e Pintura, Música e Cinema. Tradução de Inês Autran Dourado Barbosa. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2011.

_____. **A Arqueologia do saber**. São Paulo: Forense Universitária, 2008.

FREderico, C. S. Os desafios futuros da ANTP. **Revista dos Transportes Públicos**. ANTP, Ano 22, 1999.

HASSARD, J. *Postmodernism, Philosophy and Management: concepts and controversies*. **International Journal of Management Reviews**, 1(2): 171–195, Londres, 1999.

GERGEN, K. **An invitation to social construction**. 2. ed. Los Angeles: Sage Publications, 2009.

GUARNACCIA, M. **Provos**: Amsterdam e o nascimento da contracultura. São Paulo: Conrad Livros, 2003.

GUATTARI, F. **Caosmose**: Um novo paradigma estético. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1992.

GUATTARI, F; ROLNIK, S. **Micropolítica**: Cartografias do desejo. Petrópolis: Vozes, 1996.

IBGE. **Características da população e dos domicílios**: resultados do universo. Rio de Janeiro: IBGE, 2011.

ÍÑIGUEZ, L. Construcionismo Social e Psicologia Social. In: MARTINS, J. B; HAMMOUTI, Nour-Din El, ÍÑIGUEZ, L. **Temas em análise institucional e em construcionismo social**. São Carlos: RIMA, 2002. p. 127-156.

INTERNACIONAL SITUACIONISTA. Die Wel Als Labyrinth. **Internationale Situationniste #4**, 1960. Disponível em: <https://www.cddc.vt.edu/sionline/si/diewelt.html>. Acesso em 12 de janeiro de 2019.

INTERNACIONAL SITUACIONISTA. **Situacionista**: teoria e prática da revolução. São Paulo: Conrad Livros, 2002.

IPEA. **A nova lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, 2012.

KHATIB, Abdelhafid. Attempt at a Psychogeographical Description of Les Halles. **Internationale Situationniste #2**, 1958. Disponível em: <http://www.cddc.vt.edu/sionline/si/leshalles.html>. Acesso em: 12 de dezembro de 2018.

KOKAY, E. Pioneiro da pedalada pelada explica o movimento. **Revista Galileu**. São Paulo, v. 32, 2010. Disponível em: <http://revistagalileu.globo.com/Revista/Common/0,,ERT126822-17770,00.html>. Acesso em: 01 de fevereiro de 2019.

KURZ, R. **Os últimos combates**. Petrópolis: Vozes, 1998.

LARA, F. L. A arquitetura moderna brasileira e o automóvel: o casamento do século. In: BALBIM, R; KRAUSE, C; LINKE, C. C. **Cidade e movimento**: Mobilidades e interações no Desenvolvimento urbano. Brasília, IPEA, ITDP, 2016.

LE CORBUSIER, **Carta de Atenas II**. Assembleia do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, CIAM, novembro, 1933. <Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>> Acesso em: 28 de agosto de 2018.

LOIZOS, Peter. Vídeo, filme e fotografias como documentos de pesquisa. In: BAUER, Martin W; GASKELL, George. Pesquisa qualitativa com texto, imagem e som: um manual prático. 3.ed. Petrópolis: Vozes, 2004. 516 p

LOPES, J. R. B. **Desenvolvimento e mudança social**: formação da sociedade urbano-industrial no Brasil. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008.

LUDD, Ned. **Apocalipse motorizado**: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora de Brasil, 2004.

MAC-ALLISTER, M. Organização-cidade: uma contribuição para ampliar a abordagem do objeto cidade como objeto de estudo no campo dos estudos organizacionais. **Tese** (Doutorado) — Escola de Administração, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2001.

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

MACHADO, R. **Nietzche e a verdade**. 3 ed. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2017.

MARICATO, E. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, O. B. F. MARICATO, E. VAINER, C. **A Cidade do pensamento único**: Desmanchando consensos. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

_____. **O automóvel e a Cidade**. Disponível em: <http://doisesquerdos.wordpress.com/2009/02/24/o-automovel-e-a-cidade/>. 2009. Acesso em: 04 de novembro de 2017.

MARQUES, A. C. O. Cartografia das moradias em Canudos: a dimensão política do morar. **Tese** (Doutorado) – Programa de pós-graduação em Geografia, Universidade Federal de Goiás. Goiania, 2017.

MONTIBELLER-FILHO, G. O mito do desenvolvimento sustentável. **Tese** (Doutorado) – Centro de filosofia e ciências humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1999.

LEFEBVRE, H. **Rhythmanalysis**: Space, time and everyday life. Translated by: MOORE, G. ELDEN, S. New York: Continuum, 2004.

MOSCHETA, M. dos S. A pós-modernidade e o contexto para a emergência do discurso construcionista social. In: GUANAES-LORENZI, C. et al. (Org.) **Construcionismo social**: discurso, prática e produção do conhecimento. Rio de Janeiro: Instituto Noos, 2014.

MOTTA, G. S. A mobilidade e a hiperconexão como tecnologias de vigilância na sociedade de controle. In: VI Encontro da Divisão de Administração Pública e Governança da ANPAD – EnAPG. Salvador, BA. **Anais...** Rio de Janeiro: ANPAD, 2008.

MUMFORD, L. **The city in history**: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects. Harcourt Brace Jovanovich, INC, New York, 1961.

MUMFORD, L. **The myth of the machine**: Technics and Human Development. Harcourt Brace Jovanovich, INC, New York, 1966.

MUMFORD, E. P. **The Ciam discourse on urbanism**: 1928-1960. Cambridge, MA: MIT Press, 2000.

NATARAJ, G. **MOB como história, MOB como práxis**. Catálogo da Exposição, Curitiba, 2011.

NIETZSCHE, F. **A genealogia da moral**. 3ª ed. São Paulo: Escala, 2009 [1887]. 172p.

_____. **Assim falou Zaratustra**: um livro para todos e para ninguém. 18ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2010 [1883-1885]. 381p.

PAULON, S. M; ROMAGNOLI, R. C. Pesquisa-intervenção e cartografia: melindres e meandros metodológicos. **Revista Estudos e Pesquisas em psicologia**. Rio de Janeiro: UERJ, ano 10, n. 1, p. 85-102, 2010.

PINTO, V. P. Uma História da ANTP. **Revista dos Transportes Públicos**, São Paulo: ANTP, nº 131, p. 115- 120, 2012.

PREFEITURA DO MUNICIPIO DE SÃO PAULO. **Plano de Mobilidade de São Paulo**. São Paulo, 2015.

REED, M. *Introduction*. In: M. Reed & M. Hughes (Eds.) **Rethinking Organization**, 1-16, Londres: Sage, 1992.

RODRIGUES, F. S; ICHIKAWA, E. Y. O cotidiano de um catador de material reciclável: a cidade sob o olhar do homem ordinário. **Revista de Gestão Social e Ambiental**. São Paulo, v. 9, p. 97-112. Jan./abr. 2015.

ROLNIK, S. Pensamento, corpo e devir: uma perspectiva ético/estético/política no trabalho acadêmico. In: **Cadernos de subjetividade**. São Paulo, v. 1, n. 2, set. fev. 1993. Disponível em: <www.pucsp.br/nucleodesubjetividade/suely%20rolnik.htm> Acesso em: <05/04/2018>

_____. **Esferas da insurreição**: notas para uma vida não cafetinada. n-1 edições, 2018.

ROSA, A. R; TURETA, C; DE BRITO, M. J. Práticas Discursivas e Produção de sentidos nos estudos organizacionais: a contribuição do construcionismo social. **Revista Contemporânea de Economia e Gestão**. Vol. 4, n. 1, 41-52, São Paulo, 2006.

ROSS, K. **Lefebvre on the Situationists: An interview**. 1983. Disponível em: <https://dokumen.tips/documents/henri-lefebvre-interview-on-the-situationists.html>. Acesso em: 03 de fevereiro de 2019.

RYOKI, A; ORTELLADO, P. **Estamos vencendo!** Resistencia Global no Brasil. São Paulo: Conrad, Editora do Brasil, 2004.

SARAIVA, L. A. S. Mercantilização da cultura e dinâmica simbólica local: a indústria cultural em Itabira, Minas Gerais. 333 f. 2009. **Tese** (Doutorado em Administração) –

Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2009.

SARAIVA, L. A. S; CARRIERI, A. P. Organização-cidade: proposta de avanço conceitual a partir da análise de um caso. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 46, n. 2, p. 548-576, mar/abr. 2012.

SIMMEL, G. **The philosophy of Money**. New York: Routledge, 2004.

_____. The sociology of Georg Simmel. In: WOLFF, K; GLENCOE, L; **Flow as a new paradigm**. 1997.

SOARES, A. G. Os desafios da formalização do cicloativismo em nível nacional. In: BELOTTO, J. C. A; NAKAMORI, S; NATARAJ, G; PATRÍCIO, L. C. B. **A cidade em equilíbrio**: contribuições teóricas ao 3º Fórum Mundial da Bicicleta, Curitiba: Proec-UFPR, 2014.

SOJA, E. W. **Geografias Pós-modernas**. A reafirmação do espaço na teoria social crítica. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SPINK, M. J. **Práticas Discursivas e Produção dos sentidos no cotidiano**: aproximações teóricas e metodológicas. São Paulo, Cortez, 2. Ed, 2000.

SPINK, M. J; FREZZA, R. M. Práticas Discursivas e produção de sentidos: a perspectiva da psicologia social. In: SPINK, M. J. **Práticas Discursivas e Produção dos sentidos no cotidiano**: aproximações teóricas e metodológicas. São Paulo, Cortez, 2. Ed, 2000.

SPINK, M. J; LIMA, H. Rigor e visibilidade: a explicação dos passos da interpretação. In: SPINK, M. J. **Práticas Discursivas e Produção dos sentidos no cotidiano**: aproximações teóricas e metodológicas. São Paulo, Cortez, 2. Ed, 2000.

SPINK, M. J; MEDRADO, B. Produção de sentidos no cotidiano: uma abordagem teórico-metodológica para análise das práticas discursivas. In: SPINK, M. J. **Práticas Discursivas e Produção dos sentidos no cotidiano**: aproximações teóricas e metodológicas. São Paulo, Cortez, 2. Ed, 2000.

SPINOZA, B. **Ética**, 2 Ed. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2017.

TOLEDO, B. L.; KÜHL, B. M. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo, 1996.

TONELLI, M. J., e ALCADIPANI, R. Organizações pós-modernas: uma discussão sobre as novas competências requeridas aos gestores e a maquiagem do self. In: ENCONTRO ANUAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS PROGRAMAS DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM ADMINISTRAÇÃO, 24, Florianópolis, 2000. **Anais**. Florianópolis, SC: ANPAD, 2000.

UCB – UNIÃO DOS CICLISTAS DO BRASIL. **Bicicleta no Brasil 2015**. São Paulo: Edição Aliança Bike, 2015. Disponível em: <<http://www.uniaodeciclistas.org.br/biblioteca/adquiricalivro/>> Acesso em: <08 novembro. 2017>

VASCONCELLOS, E. A. Trânsito em São Paulo: análise sócio-política da intervenção do Estado na circulação urbana. 1988. **Tese** (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. São Paulo: Annablume, 2000.

_____. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

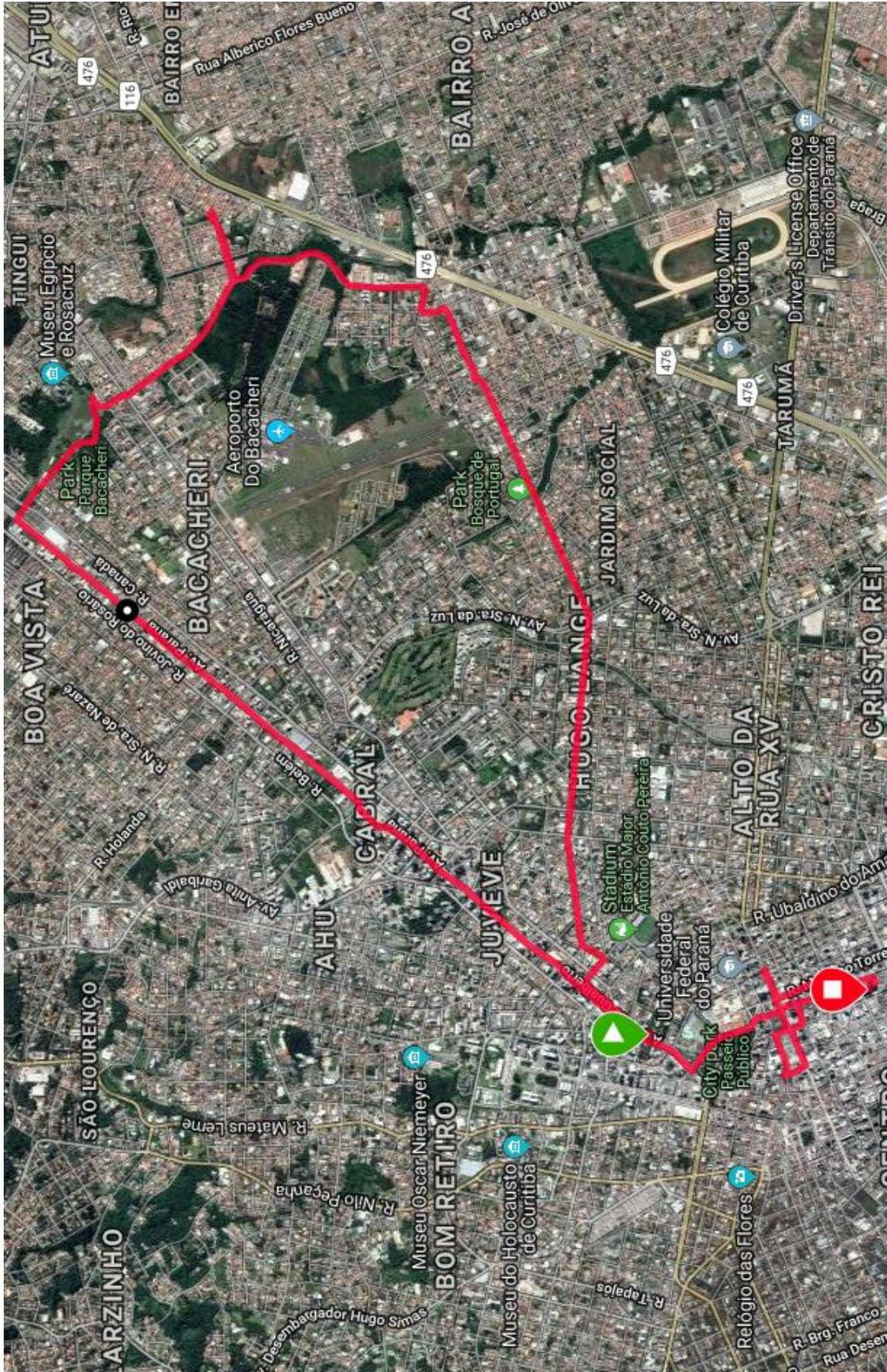
WIEL, M. **La transition urbaine** – ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée. Paris: Editions Mardaga, 1999.

WOLFE, J. **Autos and Progress: The Brazilian Search for Modernity**. New York: Oxford University Press, 2010.

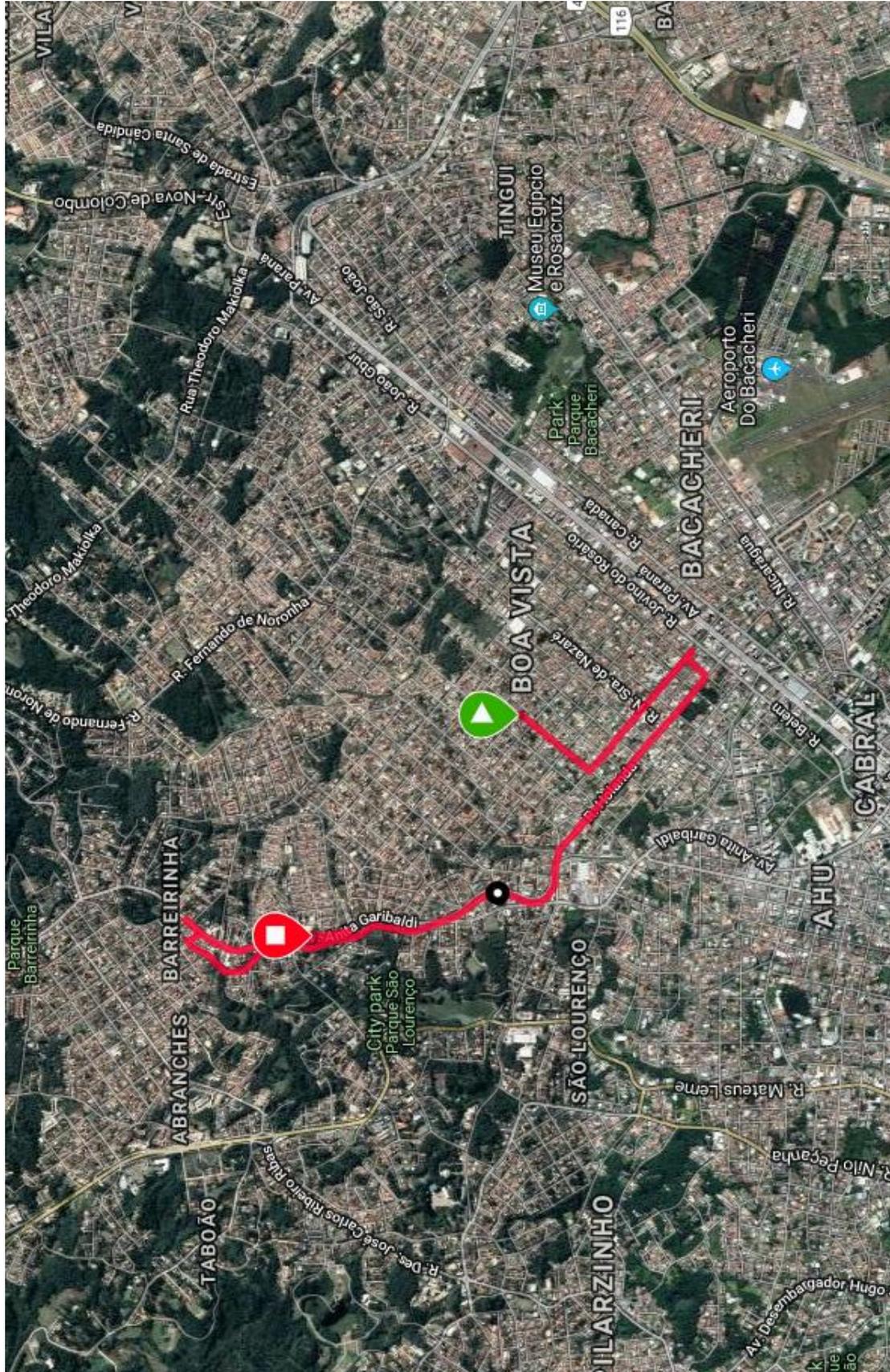
WORLD HEALTH ORGANIZATION. **Global status report on road safety 2018**. Geneva: 2018. License: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

ANEXOS

Cartografia com Fer, visão de satélite.



Deriva em Curitiba, visão de satélite.



Cartografia com Mamá, visão de satélite.

