

Corpo-Bicicleta-Cidade

Body-Bike-City

Leandro Carmelini, Danichi Hausen Mizoguchi

Resumo

Este trabalho tem por objetivo relacionar a experiência de pedalar na cidade e o paradigma moderno de circulação urbana. Partimos do pressuposto de que os modos de circulação e os sistemas de transporte se configuram como importantes elementos histórico-políticos das cidades – disputados pelo Estado, pelo mercado e pelos corpos urbanos – e que participam direta e profundamente dos processos de espacialização e subjetivação. Após apresentarmos alguns usos mais identitários da bicicleta – dos quais buscamos nos afastar nesta análise, por entendermos que são, em diferentes graus, estatutários de uma tradição moderna –, elencamos três elementos do pedalar contemporâneo que pensamos indicar uma outra política da circulação, mais aberta e conectada à intempetividade das cidades: abertura sensitiva, estrangeirismo territorial e celeridade do movimento.

Palavras-chave

Corpo, cidade, circulação.

Abstract

This work aims to relate the pedaling experience in the city and the modern paradigm of urban circulation. We start from the assumption that modes of circulation and transportation systems are important political and historical elements of cities - disputed by the state, market and urban bodies – and that participate directly and deeply in the processes of spatialization and subjectivation. After presenting some of the more identitary uses of the bicycle – which we seek to distance ourselves from in this analysis, because we understand that they are, to varying degrees, statutory in a modern tradition –, we highlight three elements of the contemporary pedaling that we think indicates a different, and connected to the untimeliness of the cities: sensory openness, territorial foreignness and celerity of the movement.

Keywords

Body, city, circulation.

Leandro Carmelini

Universidade Federal do
Rio de Janeiro

Doutor em Comunicação e
Cultura pela Escola de
Comunicação da Universidade
Federal do Rio de Janeiro.

lcarmelini@gmail.com

Danichi Hausen Mizoguchi

Universidade Federal
Fluminense

Professor do departamento e do
programa de pós-graduação em
psicologia da universidade
federal fluminense.

danichim@hotmail.com

Corpo-Bicicleta-Cidade: uma introdução

A bicicleta aparece neste artigo como um elemento mediador entre o corpo e os espaços de circulação dos grandes centros urbanos. O modo como se dá a presença da palavra bicicleta no título do texto é uma tentativa de performatizar a defesa que aqui queremos fazer: uma certa função política conectiva do modal em questão. A bicicleta cumpre, portanto, para nós, a tarefa de charneira: é ela que arranja, arrasta e leva consigo os dois termos que a ladeiam – e, nesse movimento, opera uma contração analítica em que nenhum dos três termos poderá doravante ser problematizado individualmente. Falamos, assim, ao mesmo tempo, de uma fusão entre corpo-modal-espaço e de uma mediação comunicacional específica entre o corpo e a cidade operada por esse meio de transporte.

É importante sublinhar que a bicicleta é um meio de transporte moderno – e por moderno entende-se uma certa modulação subjetiva que incidiu em um escopo amplo de aspectos aparentemente tão distintos quanto a ciência, o estado, a estética e a urbe. O contexto de emergência da bicicleta remonta a aspectos importantes e inaugurais para a gestão das grandes cidades de meados do século XIX, quando questões de higiene, velocidade, funcionalidade e progresso ascendiam e ganhavam corpo nas estratégias de governo, de mercado e no imaginário social. Os usos mais frequentes, os contextos e as funções dentro dos quais a bicicleta se encontra historicamente estão profundamente relacionados com o ideário desenvolvimentista da modernidade – e de tudo aquilo que este ideário tem de relação com a experiência urbana.

A bicicleta é um elemento, por exemplo, que compõe e, em algum grau, potencializa a segmentação dos estados nacionais quando se torna uma importante modalidade esportiva na Europa e nos Estados Unidos, arrastando consigo, inclusive, as práticas higienistas de saúde no século XIX, muito discutidas por Foucault (1979) em toda sua conceituação de biopolítica. A bicicleta acompanha também a violenta binarização entre os espaços urbanos de produção e os espaços urbanos de lazer, quando deixa de ser propagada como um modal de transporte e passa a integrar cenas familiares, finais de semana, orlas, passeios públicos e outros momentos e espacialidades anexas e complementares à vida do trabalho¹. Até mesmo um pouco antes, na virada para o século XX, quando os automóveis ainda não haviam proliferado, a bicicleta era considerada o transporte individual mais veloz e estava restrita a uma parcela privilegiada da sociedade, compondo uma importante segmentação classista no contexto da circulação urbana.

Destacamos estes quatro contextos conservadores dos quais a bicicleta foi parte – segmentação dos estados-nação, práticas higienistas de saúde, binarização espacial de trabalho e lazer e segmentação classista – para indicar, de partida, nossa posição crítica a qualquer concepção fetichista ou essencialmente positiva deste modal. Nossa perspectiva de análise é histórica – e, portanto, política: trata-se da bicicleta mergulhada nas linhas de força de um jogo intrincado no qual a estagnação das formas e dos juízos definitivos de valor não tem lugar – ou seja, a bicicleta como linha de força complexa, tramada aos modos de existência do presente.

No Brasil da última década – sobretudo nos últimos quatro anos – a bicicleta passou a ser defendida e divulgada por uma classe média urbana, intelectualizada e universitária, bem como por algumas empresas e prefeituras, como uma solução sintética de diversos problemas urgentes da atualidade, tais como congestionamento no trânsito, sedentarismo dos corpos, emissão de gases poluentes, poluição sonora e atropelamentos. É a moda do modal: a panaceia que acabou fazendo coincidentes as posições de estudantes de esquerda, de gestões públicas municipais de direita e de banqueiros.

1

Mais detalhes sobre a relação da bicicleta com o contexto moderno encontram-se no capítulo Formas do pedalar, em Carmelini (2016).

2

Falamos em disciplina a partir de Foucault (1987).

Nossa crítica à tal euforia parte justamente de dois aspectos que, via de regra, não são considerados por seus entusiastas: o primeiro refere-se aos conflitos de classe, já que essa animação normalmente parte ou de sujeitos economicamente privilegiados ou de setores mercadológicos e governamentais que, por motivos próprios, quase nunca consideram implementar as ações em regiões periféricas da cidade. O segundo aspecto refere-se à falta de problematização do caráter conservador do próprio paradigma moderno de circulação, tais como a funcionalidade, a retidão, o automatismo atencional e a segregação espacial quando pensam os usos da bicicleta.

Discutiremos, portanto, uma certa política do pedalar que se potencializa no contemporâneo quando a bicicleta, mesmo sem um espaço instituído ou códigos específicos que regulem seu movimento, se torna um elemento frequente nos espaços destinados preferencialmente ao trânsito automotivo, interagindo com os estratos deste ambiente. Interessar-nos-á, aqui, exatamente esse jogo tenso entre um modo circulatório ao qual chamamos moderno – que se instituiu principalmente ao longo dos séculos XIX e XX privilegiando um modo disciplinar² de circulação, tendo como paradigma as intervenções de Haussmann em Paris e o ideário modernista de Le Corbusier – e o corpo-bicicleta, que, de modo precário e arriscado, experimenta adentrar e ocupar as frestas codificadas e não codificadas desse espaço. Porque, se uma leitura mais rápida do jogo disciplinar o faz visto tão somente como um espalhamento de instituições no corpo social, uma visada mais atenta não pode se olvidar de que ele é também o emblema da “utopia da cidade perfeitamente governada” (FOUCAULT, 1987, p. 164) – utopia a qual a bicicleta nos parece de algum modo confrontar. É também por isso que é importante enfatizar que estamos mais interessados em um tipo de movimento, ou melhor, em um outro modo de circular nas cidades, do que em um modal específico – mais interessados no modo do que no modal, portanto. Usamos a bicicleta como centro de nossa análise por entendemo-la, neste momento histórico específico, como um elemento que tensiona o modo disciplinar através do qual organizamos majoritariamente a circulação nas grandes cidades.

Em síntese, nossa proposta é pôr em confronto duas políticas da circulação, uma automotiva, historicamente construída dentro de retidões, funcionalidades e automatismos, e outra intempestiva, que pensamos ser incitada em alguma medida pelo pedalar contemporâneo. Para que possamos defender esta pequena tese, a análise passará por três elementos: a abertura sensitiva, o estrangeirismo territorial e a celeridade do movimento.

Abertura sensitiva

Uma política da circulação produz e envolve também certo trato com os sentidos, com as sensibilidades e com as sensações. Tal enunciação não é nova: já estava, por exemplo, na célebre conferência de Georg Simmel, *A metrópole e a vida mental* (1973 [1903]) e em todo *O livro do desassossego*, de Fernando Pessoa (1999 [1913]). Simmel afirmava que na metrópole os nervos de cada indivíduo são agitados até seu ponto mais forte de reatividade por um tempo tão longo que finalmente eles cessam completamente de reagir: a cidade produzia, portanto, um excesso quase insuportável de estímulos sensitivos. Pessoa – sob o heterônimo de Bernardo Soares – insinuava uma certa ontologia das sensações que não se distancia de uma história do cotidiano da Lisboa do começo do século passado. Muitos trechos de *O livro do desassossego* mostram isso, mas aquele em que é narrado um passeio de bonde – “Vou num carro eléctrico, e estou reparando lentamente, conforme é meu costume, em todos os

pormenores das pessoas que vão adiante de mim” (PESSOA, 1999 [1973], p. 282) – é um dos mais célebres.

Há, certamente, todo um modo de sentir a cidade que é dirigido pelo modo como nela se circula: um modo de sentir a cidade que é dirigido pelo modo como nela se dirige. A mudança nas barcas que fazem a travessia da baía de Guanabara é paradigmática em relação a isso. Se uma análise mais apressada se detém no tempo transcorrido ao se ir de Niterói ao Rio de Janeiro – ou vice-versa –, indicando que houve uma certa aceleração desta passagem, há de se atentar também para o fato de que as novas barcas fizeram incidir uma nova política sensorial: por serem mais fechadas do que as antigas e com as janelas mais altas, no atravessamento daquele trecho de oceano Atlântico já não se sente a brisa, já não se deslumbra com o skyline da cidade ao pôr-do-sol ou se percebe o cheiro do esgoto derramado diariamente naquelas águas. Uma outra política subjetiva sensorial se fez com a mudança de design das barcas.

Assim como no exemplo que aqui chamamos de paradigmático, pensamos que a disposição automotiva também dirige um certo modo de perceber a urbe. Além de operar como um agente simplificador da circulação urbana, o automóvel e, sobretudo, o modo motorista de participar da vida urbana são produzidos dentro de uma virtualidade gestual e corporal própria, em último grau, dentro de um campo de possibilidades sensíveis e sensoriais que entendemos aqui como simplificado e funcionalizado em contraposição ao que a bicicleta propicia.

Parece-nos que as condições que possibilitam o exercício de dirigir passam, primeiro, pela produção de um espaço próprio para o trânsito automotivo – e, portanto, por um primeiro afastamento do corpo do motorista dos espaços mais turbulentos da cidade –; segundo, por uma atomização do corpo do motorista dentro de um interior, que pode ser a cabine do carro, mas também do ônibus, do metrô, etc.; terceiro, pela inserção cognitiva e sensitiva do motorista em um repertório de códigos formais; e quarto, pela alta velocidade permitida por essa coleção de fatores enumerados acima.

Falamos, assim, de quatro ambientações conjugadas dentro das quais o motorista está inserido: a calha viária, o interior do modal, os códigos e condutas que ele precisa conhecer e obedecer para que sua experiência de dirigir possa se dar de forma massiva e coletiva com o mínimo de riscos, e a velocidade permitida dentro dessas condições de afastamento e atomização. É dentro dessas camadas muito próprias de afastamento que um corpo urbano pode, enfim, fluir e deslizar no complexo e intempestivo espaço público se deparando com o mínimo de estranhamento possível, de um ponto a outro da cidade.

O início do texto *Naval e carcerário*, de Certeau (2014, p. 178), é emblemático: “Um viajante isolado na cabina. Imóvel, no vagão, vendo deslizar coisas imóveis. Que acontece? Nada se mexe nem dentro nem fora do trem”. Se é fato que aqui Certeau não trata de uma experiência urbana automotiva, parece claro que alguns dos elementos da viagem de trem se assemelham àqueles presentes na política sensitiva de quem circula de carro pela cidade: uma certa produção específica de sensibilidade cujos efeitos são claros.

Alguns acessórios automotivos, como ar-condicionado, insulfilme, blindagens, sistemas antirruídos, GPS, rádio, etc., parecem ajudar na criação desse ambiente interior domesticado, isolado e autossuficiente. Densifica-se cada vez mais a camada mediadora que o automóvel interpõe entre o corpo e o espaço de fora. Para o motorista – e em algum grau, também para os usuários do transporte coletivo –, a partir desses novos designs a dimensão sensível da cidade passa a ser cada vez mais os estímulos internos de seu veículo: temperatura, luminosidade, sons, cheiros, texturas. Em relação ao

lado de fora, o motorista tem compromisso apenas com as linhas, as luzes e as placas que regulam sua boa convivência com os demais motoristas dentro da via que compartilham. Os demais códigos e subdivisões do espaço tentam garantir que não seja necessária uma interação mais complexa do motorista com os ocupantes não motorizados. Mesmo as referências espaciais, antes tidas como importantes recursos na localização e no desenrolar do trajeto, já podem ser substituídas pelas informações cada vez mais precisas e instantâneas dos sistemas de GPS.

Em relação à velocidade, também é importante considerar sua sensação. Na medida em que os automóveis se tornam mais rápidos, novas tecnologias surgem para garantir o conforto e a sensação de segurança no interior do modal. A velocidade, historicamente, parece estar ligada a situações de instabilidade e desorganização, e sua sensação muitas vezes se relaciona à falta de controle sobre o movimento. Tal qual o uso de alguns narcóticos alucinógenos, a aceleração interfere na percepção do tempo e do espaço, às vezes causando desconforto, medo, pânico, outras vezes euforia, bem-estar. A competição de esportes radicais como surf ou skate, aliás, cada vez mais populares, também explora esse elemento quando coloca em rivalidade justamente a capacidade dos corpos de lidarem com essas instabilidades espaço-temporais ocasionadas pela variação dromológica em situações delicadas de equilíbrio. No caso dos automóveis, entretanto, uma série de tecnologias avançam para impedir que as altas velocidades comprometam a estabilidade e o conforto no interior do modal, como, por exemplo, bloqueio de ruídos, amortecedores, material dos pneus, eletrificação de engrenagens, etc. Velocidade e sensação de velocidade tendem, assim, na experiência automotiva, a se tornarem grandezas desconexas: a sensação de velocidade já não aumenta com a aceleração.

É considerando o contexto motorista que Sennett (2008) fala de uma crise tátil das cidades, resultante de uma geografia pavimentada e de um conjunto de simplificações espaciais que exigem muito pouco esforço do motorista e, por isso, quase nenhuma vinculação com o que se passa ao redor. No mesmo sentido, Peixoto (1998) vai enfatizar um achatamento espacial e a perda de profundidade do espaço decorrente da perspectiva veloz do motorista, considerando a superficialização tanto no sentido visual-sensitivo, resultante da velocidade, quanto no das conexões interativas que este corpo deslizante está sujeito. Superficialidade, portanto, físico-sensitiva e relacional.

Quando consideramos, enfim, a experiência ciclista, muito disso que tratamos até aqui, e que está profundamente ligado à política disciplinar da circulação, se inverte ou não ocorre. Isso se deve ao fato de que o corpo-bicicleta não está interiorizado, segmentado do espaço público por uma cabine. Não há vidros, portas ou janelas para mediar o contato do corpo com o que se passa ao redor. Ainda que a bicicleta seja, na maior parte das vezes, uma propriedade de seu usuário e haja uma individualização do corpo pelo modal, não podemos falar de uma cisão do tipo interior/exterior ou de um agenciamento individualizante: o corpo está sempre exposto às contingências sensoriais do trajeto.

Considerando o par visão-audição, de imediato percebemos diferenças entre o pedalar e o dirigir, principalmente porque na bicicleta não existem recortes quadriculares que direcionem a atividade visual, ou barreiras físicas, sistemas de redução de ruídos que amenizem o contato com os sons das ruas, tampouco elementos no espaço que sejam fundamentais para regular seu trânsito. O jogo de vidros e espelhos, assim como os sinais e instruções a serem vistos e lidos no espaço, indica ao motorista uma prioridade atencional para o eixo frontal-traseiro em detrimento de uma atenção radial ou lateral. Já o corpo ciclista, apesar de voltado e inclinado para frente, pode e, muitas vezes, por conta de sua relação de risco com o espaço, precisa se ater a muitas direções. Apesar do movimento frontal, o

mais comum no cotidiano das cidades é vermos ciclistas girando a cabeça ou o corpo para captar o que se passa em seu entorno.

Se levarmos em conta apenas a atividade auditiva, também encontramos diferenças importantes nas duas experiências. Para dirigir bem, isto é, para seguir o traçado prescrito sem causar riscos a si e aos outros, um motorista não precisa tanto da audição. Além da buzina, que também funciona como uma síntese comunicativa nas raras interações entre motoristas, não existem sons fundamentais para que uma circulação automotiva ordenada ocorra. A audição do motorista parece estar muito mais relacionada à ambientação interior do modal do que às variáveis externas.

Já no pedalar a audição é central, junto com a visão, na captação dos estímulos. A bicicleta não conta com tecnologias bloqueadoras de ruídos, o que faz com que o ciclista esteja sempre exposto aos sons ao redor³. Por um lado, isso pode ser incômodo, mas por outro é de grande importância para evitar colisões e quedas. A bicicleta, na maior parte das grandes cidades brasileiras, não tem sua presença formalizada no trânsito, logo as variações que acontecem à sua volta são muito mais imprevisíveis, imperceptíveis e perigosas do que as variações do ponto de vista do motorista. O ciclista raramente tem a garantia de que está sendo visto ou considerado pelos veículos que o ladeiam ou o ultrapassam. Seu movimento é mais instável e seu equilíbrio mais delicado. Assim, qualquer proximidade excessiva de um automóvel, ou um ruído mais forte de motor, ou ainda um som repentino de freio tornam-se sinais auditivos valiosos.

Outro sentido com especial importância no pedalar é o tato. Seja pela exposição aos fatores ambientais e climáticos ou pela vulnerabilidade às variações do piso: tudo é relevante ao sistema tátil do ciclista e atua diretamente na trepidação de seu corpo, em seu equilíbrio e estabilidade, no conforto de seu movimento. Detalhes que, para um motorista, ou mesmo para um pedestre, passariam despercebidos – como o sentido das frestas de um bueiro ou a existência de uma rampa para subir ou descer do meio fio – para o ciclista são decisivos. Além do isolamento acústico, é principalmente através da manutenção da simplificação tátil que o interior automotivo garante sua independência em relação às variações de velocidade. No caso do ciclista, percebemos o oposto: qualquer velocidade a mais implica a imediata multiplicação de estímulos aos quais é preciso estar atento e, por consequência, ocorrem variações na instabilidade do pedalar, na sensação de risco e na vulnerabilidade do corpo, já que variações no ambiente, mesmo pequenas, interferem consideravelmente na qualidade do movimento.

A abertura sensitiva que mencionamos, enfim, diz respeito a uma certa vulnerabilidade própria da condição ciclista nas grandes cidades, que pode representar, por um lado, o aumento dos riscos na experiência da circulação, mas, por outro, parece indicar uma política de relação com o espaço e seus elementos pautada pela proximidade, atenção às contingências e profundidade das conexões, que consideramos ser um tanto mais complexa do que aquela produzida pelo modo de circulação instaurado pelos automóveis.

Estrangeirismo territorial

Pensaremos aqui a respeito do território ciclista na cidade, isto é, o espaço pelo qual o ciclista se move e se territorializa – o espaço que faz o ciclista, no duplo sentido do termo: o espaço que cria o ciclista e o espaço que pelo ciclista é criado. Nossa hipótese é a de que aquele que pedala participa da circulação urbana atual como um corpo estranho, que não é previsto nos espaços formais de circulação, que não é considerado

3

Alguns ciclistas optam por usar fones de ouvido para evitar os ruídos do trânsito. Contudo, consideramos que não há como fazer essa opção sem comprometer a captação dos movimentos do entorno e, por consequência, aumentar os riscos de atropelamento ou colisões. Mais detalhes sobre a relação da bicicleta com o contexto moderno encontram-se no capítulo Formas do pedalar, em Carmelini (2016).

4

Para uma reflexão sobre as modalidades de estrangeiro, ver Mizoguchi (2016).

previamente pelos projetistas e pelos demais usuários das vias, que a princípio não caberia nas calhas da circulação automotiva, mas que nelas está presente de modo muito próprio: é principalmente por isso que falamos de um modal estrangeiro.

Não se trata, todavia, de qualquer modo de estrangeiridade – porque é preciso pactuar que há muitos modos distintos – ética e politicamente – de se ser estrangeiro⁴. Há uma série de viagens feitas sem sair do lugar, viagens que estranhamente se dão sem desacomodação, em que o estrangeiro, notadamente quando faz de si mesmo um turista, consome cidades, monumentos e culturas como se fossem tão somente mercadorias. Defenderemos, ao contrário, a perspectiva política de que um estrangeiro – o estrangeiro territorial performatizado ao pedalar – é um estranho que produz estranhamento e de que esta relação de estranhamento estrangeiro – o que é ainda mais importante para a hipótese que nos interessa defender aqui – é eminentemente territorial.

Em relação ao conceito de território, recorremos a Deleuze e Guattari (2012). Considerando os usos, os vínculos e a inseparabilidade corpo-espaco, tentaremos refletir acerca da dimensão corporal do ciclista na relação com o território estranho, bem como sobre a interferência de seu corpo no contato com os demais componentes do trânsito. A estrangeiridade, assim como a abertura sensitiva apresentada no trecho anterior, implica riscos. Contudo, o estrangeiro também traz potências. Ele é justamente capaz de estranhar e, portanto, de abrir possíveis onde tudo parecia repetição, capaz de “de ver aquilo que os que lá estão não podem mais perceber, [...] ele é capaz de olhar estes cenários em ruínas com a imediaticidade e o entusiasmo daquele que acabou de chegar” (PEIXOTO, 1998, p. 363-364). Retomando novamente O livro do desassossego, talvez possamos dizer, como Fernando Pessoa (1999 [1973], p. 113): “Analisar é ser estrangeiro”. Sob nossa hipótese haveria, portanto, um certo viés analítico – um certo viés químico de análise, que não é outro senão o desmanche das formas territoriais – no gesto de andar de bicicleta na cidade.

O ciclista é estranho ao trânsito automotivo e o trânsito automotivo é igualmente estranho ao ciclista. Logo, este precisa o tempo todo construir seu espaço – ou seja, se territorializar. O ciclista experiencia uma composição oscilante e paradoxal de aumento simultâneo da insegurança e da liberdade: está, ao mesmo tempo, apreensivo com o fluxo incessante de veículos passando ao seu redor e, em grande medida, sob seu próprio jugo para seguir seu trajeto, em um espaço de regulagens frouxas que quase nunca consegue captá-lo. Na experiência ciclista, a possibilidade de uma nova cidade parece então emergir, precária e arriscada, mas com muitas lacunas de liberdade a serem experimentadas.

Não se trata de uma emergência automática e generalizável, mas de processos singulares de territorialização onde cada ciclista, ao seu modo, encontrará um espaço, um trajeto, um movimento próprio a cada esquina que transpõe, na medida exata em que for se experimentando. O processo se inicia quando se sobe na bicicleta. Uma vez nesta condição, o corpo torna-se imediatamente estranho à normativa circulatória da cidade – e logo é necessário se portar como tal. Os códigos se relativizam e as condições de perigo e tensão surgem a todo instante. A cada pedalada conexões e territórios vão se formando, um corpo vai se constituindo, uma comunicação entre corpo e espaço vai se estabelecendo. Considerando a autoridade e a hostilidade automotiva sobre os espaços de circulação, talvez possamos afirmar se tratar de um incessante movimento de negociação, que nas primeiras tentativas pode ser mais arriscado, mas que quase sempre, com a persistência, tende a se tornar mais brando a cada quadra percorrida. Uma certa consistência vai se montando, e a desterritorialização violenta primeira tende a tornar-se uma habilidade e uma prudência⁵.

O uso dos espaços, neste caso, implica necessariamente uma iniciação⁶, um processo de invenção que entra em curso assim que uma cidade e um corpo vão se encontrando e sendo criados sincrônica e permanentemente. Um movimento de territorialização que inclui certas políticas corporais, movimentações próprias e modos singulares de conexão. Essa negociação, entretanto, não se conclui, pois territorializar, neste caso, jamais quer dizer dominar o espaço a ponto de eliminar seus imprevistos. Trata-se, ao contrário, de produzir um modo próprio, sempre instável, de se agenciar com a cidade, ou melhor, se agenciar com a própria instabilidade dos fluxos da cidade, de criar uma ginga, um compasso, um ritmo.

Nota-se que o trajeto e o território ciclista nunca estão dados de antemão, mas se formam sempre a partir de escolhas contingenciais. Os códigos formais do trânsito são importantes, mas eles são apenas mais um estímulo em meio a muitos outros. É relevante para o ciclista saber se o semáforo está vermelho ou verde, mas tão ou mais importante que isto é saber se a via está livre ou não para seguir e se há possibilidade segura de passagem. É a composição dos muitos elementos, formais e informais, previstos e imprevistos, que define cada instante, que indicará como e por onde ir. Tão ou mais importante que as placas e as faixas, são os corpos presentes e suas expressões. Um olhar, uma buzina, um ronco mais alto do motor, um assobio ou um gesto com os braços podem impor uma pausa, uma curva, uma aceleração.

A ideia de mão e contramão também não é considerada com rigor. O sentido e os formatos das vias quase sempre são pensados considerando as condições de conforto do motorista, que transporá qualquer trajeto com facilidade e sem esforço físico, independente das variações do ambiente ou da inclinação das vias. Esse desenho nem sempre é o mais confortável ou seguro para se pedalar. Além do traçado prescrito, via de regra o ciclista levará em consideração a intensidade do fluxo automotivo, o relevo e o estado de conservação da pista e, certamente, optará pelo trajeto mais curto a ser seguido. A contramão, por exemplo, também pode ser uma opção frequente para os que se sentem menos apreensivos vendo o fluxo de carros se aproximando pela frente – e, portanto, mais apto a ser visto.

É interessante perceber, ainda, como o território de pedalar se constitui nas lacunas que sobram. Por não caber formalmente nem no asfalto nem nas calçadas, o ciclista muitas vezes precisa oscilar entre os dois estratos, de acordo com as condições de cada um. O território e o movimento ciclista incluem essa variação. É no entre que seu espaço é inventado. Não apenas entre o asfalto e a calçada, mas entre os carros engarrafados e entre os pedestres. O ciclista cabe em espaços muito pequenos, quase os mesmos em que caberia um corpo sem bicicleta, quase com a mesma plasticidade de movimento. Mínimas frestas abertas ou remanescentes no aglomerado automotivo já são suficientes para sua passagem. Por essas brechas e vãos que se dispõem de formas diferentes e inesperadas a cada momento, por esses espaços residuais, não previstos, sem normas e formas definidas, o pedalar urbano se faz. Com seus movimentos ágeis e possíveis em muitas direções, o ciclista rapidamente encontra vácuos e vãos pelos quais consegue passar com menor ou maior fluência.

Arriscamos dizer que o pedalar contemporâneo se constitui inclusive como intermezzo das próprias formas, contextos e funções que o definem como objeto: a bicicleta é um transporte, mas não há como excluir sua carga genealógica e simbólica de esporte e brinquedo. Isto está marcado nas memórias dos corpos, na memória do coletivo urbano e na própria agência estética e ergonômica sugerida pelo objeto. Além de ser um transporte que desloca corpos e coisas de um ponto a outro no espaço, é um objeto lúdico, que pode operar ludicidade em seu uso; e é também uma ferramenta esportiva, que exige coordenação, esforço e bom desempenho muscular de seus usuários. O vento no rosto, a intensificação da respiração, a atividade

5

A noção de prudência (DELEUZE; GUATTARI, 2012) está relacionada a de Corpo sem Órgãos (CsO), que Deleuze e Guattari vão entender como “o campo de imanência do desejo [...] (p. 19), o ponto germinal dos possíveis indeterminados, massa sempre fluida e informe sobre a qual toda organização ou estrutura tenta se montar e se manter de pé. A possibilidade de desfazer certos nós estruturais e empreender a criação de um CsO, para os autores, é uma tentativa, ao mesmo tempo, exigida pelo giro maquinal incessante do desejo, e, levando-se em conta as possibilidades sempre à espreita da desorganização brutal, arriscada. Ao invés de rejeitar a multiplicidade maquínica do desejo como não cessou de fazer a modernidade, o que os autores propõem é encarar o risco de tentar produzir uma certa consistência relacional – uma certa cartografia ou rizoma – independentemente dos mapas estruturais prévios do organismo, da linguagem ou da sujeição. A prudência aparece neste contexto como uma certa política da experimentação, uma “[...] arte das doses” (p. 25), um tipo de atitude tátil de cuidado consigo, mas que pressupõe a experimentação como primeira. Deleuze e Guattari estão pensando o plano do desejo: as mil máquinas do CsO – de Artaud e Burroughs – como exemplos de armas contra as estruturas familiaristas do Édipo. Neste texto, nos aproximamos de Deleuze e Guattari para discutir a experiência de pedalar na cidade. Entendemos que pedalar em grandes centros urbanos, por ser uma prática de certo modo estrangeira à normativa circulatória, traz como potência um contato com os fluxos intempestivos próprios da cidade – com a mega-máquina urbana (MUMFORD, 1965) – por entre e por fora dos estratos automotivos, que traz riscos e que exige, por isso, prudência.

6

Guattari (1987) diferencia iniciação de aprendizagem. A aprendizagem é entendida pelo autor como o ensino formal: o armazenamento linguístico de

hormonal, a liberdade de movimento, a eficiência do deslocamento de um ponto a outro, o medo de cair e de ser atropelado, etc., tudo isso opera junto, de forma que os modos de uso e as espacialidades outrora territorializadas e representadas pela bicicleta ressurgem sem coesão e sem unidade no contemporâneo, incorporados na experiência estrangeira do ciclista.

Já os automóveis estão muito bem encaixados em seus espaços estratificados. Tamanho, número da placa, modelos e cores funcionam também como elementos de identificação, vigilância e controle do movimento automotivo. No caso da bicicleta tudo isso se torna mais complexo, uma vez que se trata de um objeto pequeno, quase totalmente livre de normatizações e de movimento errante. Os conceitos de espaço liso e espaço estriado de Deleuze e Guattari (2012) nos servem nesta discussão. Para os autores, o espaço estriado seria o espaço métrico, codificado, estratificado, o espaço das representações, com códigos rígidos e bem definidos. Já o liso seria o espaço sem marcas fixas, métricas precisas ou codificações prévias a serem seguidas; um espaço mais de forças que de formas, “intensivo, de distâncias e não de medidas [...] Corpo-sem-Órgãos em vez de organismo e organização [...] um espaço de afectos mais que de propriedades [...] percepção háptica mais que óptica” (DELEUZE; GUATTARI, 2012, p. 198). Para eles, contudo, esses espaços, embora bastante distintos, “só existem graças a uma mistura entre si: o espaço liso não para de ser traduzido, travestido num espaço estriado; no outro, o deserto se propaga e cresce; e os dois ao mesmo tempo” (DELEUZE; GUATTARI, 2012, p. 192).

Espaço liso, porém, não quer dizer vazio ou sem medida, mas de múltiplas possibilidades métricas, espaço a-centrado, excêntrico, rizomático: um plano de linhas de força aberto. Um espaço que não se faz por segmentaridades duras, binarismos, retidões ou círculos concêntricos. Espaço que não se totaliza como um campo, mas se constitui como um plano, um entremeio de movimentos turbilhonares, táticos. O espaço próprio da bicicleta, por essa perspectiva, estaria entre o rodoviário e o pedestre, não subordinado, mas variando constantemente entre um e outro, operando como uma fronteira móvel, como um poro, um limiar, indicando a possibilidade de fragilização desses limites e sugerindo canais de comunicação entre esses paralelos, borrando esses segmentos e fazendo deles seu terreno próprio. “Nesse espaço, a matéria fluxo já não é recortada em fatias paralelas, e o movimento não se deixa mais cercar em relações biunívocas entre pontos” (DELEUZE; GUATTARI, 2012 p. 41).

É por isso que apostamos neste vetor de estrangeiridade como um vetor de singularização da experiência de circulação urbana: de uma certa perspectiva quase lisa em que cada ciclista, a cada momento, pode e precisa inventar um certo modo singular de circular: cada ciclista, a cada momento, pode e precisa forjar um território que jamais será aquele pleno e estriado dos códigos de trânsito.

Celeridade do movimento

É fato que o jogo urbano produz aceleração. Basta lembrar que em “1839 era elegante levar consigo uma tartaruga quando se passeava” (BENJAMIN, 2007, p. 467). Isto dá uma ideia do ritmo do flunar nas passagens. A cidade fazia-se veloz, e desde então talvez não se tenha cessado de colocar nela um vetor de catálise – em ritmo exponencial em relação ao que se dava no advento da cidade moderna e burguesa, em meados do século XIX. Todavia, por mais que achemos importante, não é exatamente este o movimento que nos interessa analisar aqui. A celeridade do movimento é de outro tom.

6 (cont.)

desenvolvimento cognitivo, capacidades e acúmulo. O conceito de iniciação é trazido para pensar, em contrapartida, a apreensão de códigos ao mesmo tempo de modo permanente e múltiplo: mais que conteúdos programados, “[...] a apreensão de esquemas abstratos, de esquemas relacionais”. A iniciação se dá, assim, no contato, no encontro, na co-produção de um corpo e um mundo. É nesse sentido que pensamos o pedalar urbano, por ser, via de regra, uma modo experimental de atritar corpo e cidade, como um processo de iniciação, que vai se dando aos poucos, de modo singular, muitas vezes exigindo a produção de códigos próprios para se conectar com o espaço.

Em Mil Platôs, Deleuze e Guattari (2012) tratarão de questões relativas ao movimento pela via qualitativa. Evitando as oposições mais tradicionais dessa discussão – lentidão/velocidade; pausa/movimento; errância/retidão –, os autores vão propor, a partir dos tratados atomistas de Epicuro, uma diferença entre movimento Grave e Celerado. Em resumo, o movimento grave é o movimento instituído: é previsível, determinado e determinante, segue uma organização e um traçado predefinido, um ritmo constante e uma queda homogênea; enquanto o movimento celerado é instituinte: instável, variante, turbilhonar, indeterminado e indeterminante – e se dá exatamente a partir da saída do fluxo grave. O que Epicuro, bem como Deleuze-Guattari, supõe, todavia, é que o movimento celerado, de modo imprevisível e imperceptível, pode instaurar um espaço liso mesmo imerso nos códigos instituídos do espaço estriado, não em oposição, mas em relação de composição com este.

Em outras palavras, podemos dizer que se trata de um tipo de movimento, em princípio, desorganizador dos estratos, desterritorializante, mas que traz consigo uma proposta política, um outro modo de organização, uma proposta de movimento contingencial, que se dá não por antecipações estratégicas, mas pelo encontro, à medida que se executa. “Gravidade, gravitas, é a essência do estado” (DELEUZE; GUATTARI, 2012 p. 64), que não para de decompor, recompor e transformar o movimento ou regular sua velocidade. Por outro lado, o movimento celerado, de celeritas, se caracteriza por operar contra as homogeneizações e estratos estatais, em movimentos imprevisíveis, multidirecionais e de desvio constante – um tipo de movimento que se territorializa na própria desterritorialização.

Argumentamos que o pedalar se caracteriza como um movimento de tipo celerado, que foge sem cessar da constância prevista pelo rodoviarismo. Não afirmamos, pois, o pedalar como um modo essencialmente lento ou rápido de movimento, mas em variação permanente, em instabilidade turbilhonar constante, seja qual for sua rapidez ou seu atraso. Consideramos o movimento pedalar a partir da inseparabilidade radical deste com seu espaço próprio, que, aliás, surge também de uma produção de seu movimento. É através do encontro do corpo ciclista com os espaços residuais da circulação urbana que pensamos, portanto, não em um movimento, em um corpo ou em uma espacialidade isolados, mas em uma composição corpo-modal-espaço específico.

Uma característica básica do movimento-pedalar é sua agência contingencial, que implica imediatamente um movimento de imprecisões, irregularidades e errâncias. Errância, neste caso, não no sentido de se opor a um caminho certo preexistente, mas de estar sujeito, na impossibilidade de ocupar um traçado prescrito, a um trajeto torto, entortado, mas que não pode ser considerado errado, lento ou desviante, pois, no caso do corpo-ciclista que conceituamos, trata-se de um movimento cotidiano, com início e fim predefinidos – distante, portanto, da lógica da deriva situacionista. Falamos, assim, mais de uma relação entre um paradigma urbanístico de circulação com uma condição corporal estrangeira do que de uma estratégia crítica que se opõe estrategicamente às retidões e funcionalismos urbanos. Tratamos de uma errância não do percurso, mas no e com o percurso, o que também marca uma grande diferença entre o corpo-ciclista que abordamos e o flâneur, de Baudelaire (2010) e Benjamin (2007), as figuras errantes elogiadas por Jacques (2012) e Careri (2010) e os homens lentos, de Milton Santos (2002). O ciclista de que falamos, portanto, não está descolado do pulso veloz do trânsito automotivo; não está evitando propositalmente ou descontraidamente destinos definidos, tampouco impondo atritos e atrasos por falta de acesso aos equipamentos motorizados ou interesse pela velocidade; o ciclista que pedala cotidianamente nas cidades está quase sempre encaixado nela, porém por pontos não previstos, pontos

provisórios, precários, muitas vezes inventados na contingência de cada momento.

Resguardadas algumas diferenças, pensemos mais profundamente as nuances que acreditamos caracterizar o movimento-pedalar. Se o movimento previsto pelo rodoviarismo se configura, predominantemente, como constante, linear e objetivo, no caso do pedalar arriscamos dizer que é oscilante, turbilhonar e contingencial. No interior de uma grande cidade, o carro vai de um ponto a outro, com a tendência de vencer o caminho. Os estacionamentos definirão suas possibilidades de parada, e os elementos de regulação das vias serão os principais responsáveis pelas nuances de sua trajetória. Velocidade máxima e mínima; onde, como e por quanto tempo parar; mão e contramão; onde curvar, contornar, seguir. Não há quase nenhum espaço para movimentos indeterminados. Quase tudo está definido de antemão pelo espaço e seus códigos, a serviço da objetividade urbana maior.

No pedalar algumas inversões se destacam. Em primeiro lugar, como já dito, parece quase impossível para um ciclista não considerar o que se passa no espaço de circulação para além dos códigos instituídos; em segundo, o espaço ciclista é alisado e não há uma codificação rigorosa sobre seu fluxo; em terceiro, em uma via dimensionada para caber dois ou três carros posicionados paralelamente podem caber dezenas de ciclistas, de modo que a mobilidade – isto é, as possibilidades de movimento nessa mesma via – se multiplicam muitas vezes: o corpo-bicicleta é diminuto em relação aos automóveis e seu espaço. Assim, com seu movimento ágil e multiangular, com habilidade e prudência, pode curvar, contornar, parar, estacionar ou seguir praticamente no momento em que bem desejar. Qualquer poste, cerca, grade, placa ou árvore podem se somar a uma corrente e se tornar um estacionamento; qualquer canto é suficiente para parar ou contornar; qualquer direção parece possível, independentemente das coordenadas instituídas. Pode-se ir lento ou veloz, por vias movimentadas ou em paralelas menores. Pode-se ir pelo meio ou pelo canto da pista, sobre a calçada ou pelo asfalto, e sempre se pode parar e estacionar sem interferir no fluxo dos demais.

Recorrendo a Certeau (2014), podemos dizer que se trata de um movimento tático. O autor vai pensar a ideia de tática e estratégia considerando os contextos de guerra. Para ele, um combate é composto por uma dimensão planejada, que se dá pela sequência ordenada de atos e operações, que seria a dimensão estratégica, e outra que se processa no calor da batalha, organizada e desenvolvida nas contingências do campo, dentro do território estratégico do inimigo, a partir dos erros e lacunas do plano ordenado. Considerando a situação do pedalar nesses termos conceituais, entendemos o conjunto das vias de circulação, em alguma medida, como uma grande estratégia sobre os corpos e seus fluxos. Porém, entendemos que, em relação constante com essa estrutura estratégica dada, outra cidade – de movimentos táticos moleculares – se processa. Uma cidade, inclusive, que se define e produz em outra direção constitutiva, não mais de cima para baixo, mas a partir das capilaridades subterrâneas, na qual entendemos o pedalar como um movimento constituinte.

Pensemos, por um instante, como seriam esses dois fluxos em uma composição de pontos e linhas em movimento, caso pudessem ter seus rastros vistos do alto, como um rastro no solo da cidade – como uma cartografia. Grosso modo, supomos que veríamos duas composições sobrepostas, distintas e contrastantes: uma de grandes aglomerados de pontos enfileirados, paralelos, organizados em grande densidade no espaço e traçando percursos retificados, quadriculares e arborescentes, quase sempre limitados aos eixos perpendiculares e, portanto, de mobilidade radial reduzida, com linhas espessas, de sulcos profundos, indicando um trajeto gravitacional denso, uma confluência que se decalca sem cessar. E

teríamos outra cartografia, feita como uma constelação absolutamente desorganizada, multidirecional, composta por inúmeras linhas curvilíneas, quebradiças, helicoidais, muito finas, suaves e superficiais, que rapidamente se apagariam, de direções e percursos variados. Pontos dispersos, sem grandes padrões de direção ou sentido, de movimentos mais aleatórios, sem circuitos ou ritmos predefinidos.

Por fim, consideremos uma diferença quantitativa entre o pedalar e o caminhar, uma diferença entre as possibilidades extensivas dos modos de deslocamento do ciclista e do pedestre: se concordarmos que ambos têm sua principal fonte energética no próprio corpo e encontram seus limites na exaustão da atividade muscular, podemos supor, talvez, que a bicicleta seja uma ferramenta ampliadora da circulação e da mobilidade corporal na cidade. Aliás, era mesmo esse o pensamento no século XIX, no momento de seu surgimento: a bicicleta como “[...] um par de pernas mais rápido” (LEBLANC, 2012, p. 11). De fato, foi seguindo essa linha lógica e esses mesmos anseios de aceleração que, logo em seguida, os veículos automotores foram desenvolvidos, resultando em processos cada vez mais agudos de individualização e aceleração dos corpos em fluxo. Porém, ao pensar a bicicleta é importante explicitar um modal localizado, por um lado, na base desse plano de desenvolvimento dos transportes modernos, isto é, que otimiza os esforços musculares, aumenta a velocidade e as possibilidades de movimento, mas ainda sem encapsular o corpo em um interior apartado do espaço público; por outro lado, como um transporte que se desloca dessa linha teleológica e produz uma inflexão qualitativa em sua funcionalidade quando retorna como um estrangeiro celerado ao centro mais adensado das cidades contemporâneas, operando um jogo diferencial da mobilidade e do movimento.

Em relação às potências sensitivas, o pedalar está localizado, então, mais próximo do caminhar que do dirigir, apesar de possibilitar uma velocidade e uma abrangência territorial comparável à dos carros nos centros mais populosos e congestionados. Há um aumento quantitativo de acesso aos grandes perímetros urbanos sem que haja uma simplificação qualitativa das potências sensitivas.

Corpo-bicicleta-cidade: passagens finais

Na função de charneira defendida no início, entendemos a bicicleta como força de contração do corpo e da cidade – força esta que necessariamente implica e singulariza o encontro entre os três termos: a possibilidade de um outro corpo e uma outra cidade, distintos dos emblemas modernos e disciplinares, emergem com a bicicleta. Se não queremos defender um caráter genérico, fetichista e de panaceia do pedalar – o que chamamos de “a moda do modal” –, também achamos importante defender alguns daqueles aspectos que nos parecem fortes no gesto de tornar a circulação diferente em relação à perspectiva moderna e disciplinar: a abertura sensitiva, o estrangeirismo territorial e a celeridade do movimento. É com eles que entendemos a força motriz das modulações de mobilidade que interrogam a história do presente – operando a passagem para que outros mundos, outras cidades e outros corpos possam ser experimentados.

Sobre o artigo

Recebido: 27/11/2019

Aceito: 07/01/2020

Referências bibliográficas

- BAUDELAIRE, C. **O Pintor da Vida Moderna**. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.
- BENJAMIN, W. **Passagens**. Belo Horizonte: Editora UFMG. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2007.
- CARERI, F. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. São Paulo: Editora GG, 2010.
- CARMELINI, L. **Corpo-Bicicleta-Cidade: circulação urbana e políticas do pedalar**. 2016. Dissertação (Mestre em comunicação) – Programa de Pós-Graduação em Comunicação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro: 2016. 177pp.
- CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis: Vozes, 2014.
- DELEUZE, G.; GUATTARI, F. **Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia**. São Paulo: Editora 34, 2012.
- FOUCAULT, M. **Vigiar e punir: nascimento da prisão**. Petrópolis: Vozes, 1987.
- FOUCAULT, M. O nascimento da Medicina Social. In: FOUCAULT, M. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1979. pp.79-98.
- GUATTARI, F. **Revolução Molecular: pulsações políticas do desejo**. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- JACQUES, P. B. **Elogio aos errantes**. Salvador: EDUFBA, 2012.
- LEBLANC, Maurice. Palavras de um crente. In: **De Bicicleta**. Lisboa: Relógio D'água, 2012. pp. 11-15.
- MIZOGUCHI, D. H. **Amizades contemporâneas: inconclusas modulações de nós**. Porto Alegre: Sulina/Editora da UFRGS, 2016.
- MUMFORD, L. **A cidade na História**. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1965.
- PEIXOTO, N. B. O olhar do estrangeiro. In: NOVAES, Adauto (Org.). **O Olhar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1998, p. 361-365.
- PESSOA, F. **O livro do desassossego** (1913). São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- SANTOS, M. O tempo nas cidades. **Cienc. Cult.**, São Paulo, v. 54, n. 2, p. 21-22, 2002. Disponível em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252002000200020&lng=en&nrm=iso Acesso em: 13 nov. 2018.
- SENNETT, R. Corpos em movimento. In: SENNETT, R. **Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Rio de Janeiro: Bestbolso, 2008, p. 261-289.
- SIMMEL, G. A metrópole e a vida mental (1903). In: VELHO, O. G. (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1973, p. 11-25.