

## **CORPO-BICICLETA E O DESLOCAMENTO URBANO**

### **Relatos de um pedalar como experiência**

## ***BODY-BICYCLE AND URBAN DISPLACEMENT***

### ***Reports of cycling as an experience***

**A. Fernando Manteufel Fiorotti Mathias & B. Antônio Carlos Queiroz Filho**

*Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo; Universidade Federal do Espírito Santo, Brasil*  
[fernandomanteufel@gmail.com](mailto:fernandomanteufel@gmail.com)  
[queiroz.ufes@gmail.com](mailto:queiroz.ufes@gmail.com)

### **RESUMO**

É cada vez mais notório o modo como a aceleração vida urbana tem nos afetado. Nos interessa, nesse ínterim, o debate trazido pelos estudos que pensam a cidade a partir do urbanismo lento e tático, considerando ainda a escala proximal do corpo e das pessoas em seus deslocamentos cotidianos. Nossa pesquisa, portanto, propõe o pedalar como escopo investigativo, não como categoria abstrata, mas como pressuposto posicional e contingencial para estimular um certo tipo de experiência cidadina e partilhá-la por meio de relatos feitos de ilustrações e palavras, que são, para nós, uma cartografia de sensações e afetos feitos a partir dos pontos sensíveis e vulneráveis experienciados na escala humana do pedalar.

**Palavras-chave:** corpografia, sensações, cartografia-relato, cidade.

**Linha de investigação:** Dinâmicas Urbanas.

**Tópico:** Urbanismo insurgente e coletivos urbanos.

### **ABSTRACT**

It is increasingly clear how the acceleration is affected in urban life. In the meantime, we are interested in the debate brought up by studies that think of the city based on slow and tactical urbanism, also considering the proximal scale of the body and people in their daily displacements. Our research, therefore, proposes pedaling as an investigative scope, not as an abstract category, but as a positional and contingent assumption to stimulate a certain type of city experience and share it through reports made of illustrations and words, which are, for us, a cartography of sensations and affections made from the sensitive and vulnerable points experienced on the human scale of cycling.

**Keywords:** bodygraphy, sensations, cartography-story, city.

**Research line:** Urban Dynamics.

**Topic:** Insurgent urbanism and urban collectives.

## 1. Acelerar e deslocar

O deslocar na contemporaneidade trouxe consigo a aceleração, concomitantemente o acesso instantâneo aos meios de comunicação. Apontado pelo Arquiteto e Urbanista Paul Virilio ainda na década de 80 em sua obra *Espaço Crítico*, o autor nos expõe as mazelas causadas pelo excesso da aceleração, denominada pelo autor como *poluição dromosférica*, na qual,

“[...]a contaminação atinge não somente os elementos, as substâncias naturais, o ar, a água, a fauna ou a flora, mas ainda o espaço-tempo de nosso planeta. Reduzido progressivamente a nada pelos diversos meios de transporte e comunicação instantâneos, o meio geofísico sofre uma inquietante desqualificação de sua “profundidade de campo” que degrada as relações entre o homem e seu ambiente.” (Virilio, 1993: 106)

O autor realiza um comparativo com os meios de transporte e nos informa sobre a desqualificação da profundidade de campo, na qual a espessura no campo é alterada, seja mediado por telas, imagens ou em alta velocidade. Tal percepção também é indicada pelo sociólogo Richard Sennett, ao tratar da paisagem observada quando se está em alta velocidade, para Sennett (2002) o deslocar requer muito pouco esforço físico e nenhuma vinculação com o que está ao redor. Este não pertencimento que acomete o corpo que se desloca em alta velocidade caracteriza para o antropólogo Marc Augé um dos paradoxos do mundo contemporâneo. Segundo o autor “Pensar a mobilidade no espaço, mas ser incapaz de concebê-la no tempo, essa é finalmente a característica do pensamento contemporâneo preso na armadilha de uma aceleração que o entorpece e o paralisa.” (Augé, 2010: 102).

O estudo define como entrada de investigação o corpo em deslocamento acelerado e sua relação com o entorno, segundo Virilio (1993) dentre as consequências, está a perda de narrativa, uma vez que há o interesse apenas no embarque de origem e a chegada ao destino, o “entre” do percurso perde seu valor, a medida em que ocorre o encurtamento das distâncias ao acelerar. O filósofo sul-coreano Byung-Chul Han nos traz a perspectiva das procissões, no qual “O estar a caminho é carregado de significados como penitência, cura e gratidão. Em virtude dessa narratividade, a peregrinação não pode ser acelerada” (Han, 2017: 74). O autor realiza um comparativo com aquele que é o turista, sendo que este por não estar carregado de significados ou ter criado um mundo simbólico neste espaço acaba por faltar com narrativa, com isso o “[...] espaço e tempo se tornam obscenos.” (*ibidem*).

Han (2017) realiza um estudo em sua obra *Sociedade da Transparência* sobre o desgaste da sociedade ao alimentar um sistema de performar positivamente ao mediar-se por telas, e excluir qualquer vestígio de negatividade. O autor nos indica os efeitos gerados pela transparência, os quais perpassa por todo o sistema social de modo a submeter “[...] todos os seus processos a uma coação por transparência, para operacionalizar e acelerar esses processos. A pressão pelo movimento de aceleração caminha lado a lado com a desconstrução da negatividade.” (Han, 2017: 11).

Para o arquiteto Juhani Pallasmaa, que acompanhar essa aceleração que acomete os processos só é possível por meio do sentido da visão,

“As experiências de espaço e tempo têm se fundido pela velocidade e, como consequência, estamos testemunhando uma inversão distinta das duas dimensões – uma temporalização do espaço e uma espacialização do tempo. O único sentido que é suficientemente rápido para acompanhar o aumento assombroso da velocidade do mundo tecnológico é a visão. Porém, o mundo dos olhos está fazendo com que vivamos cada vez mais em um presente perpétuo, oprimidos pela velocidade e simultaneidade.” (Pallasmaa, 2009: 21).

Com isso nos encontramos em um meio no qual além da perda de narrativa do trajeto, é admitido apenas a positividade, de modo a excluir os acasos em um percurso, tornando o deslocamento cada vez mais funcional e orientado ao encurtamento de distâncias. Nos interessa, portanto, uma lógica de deslocar que tensione esse pensamento, que se permita demorar no olhar e no sentir quando se está em movimento, de modo a reconhecer o entorno a partir de outros sentidos.

## 2. Pedalar e a cidade

A vida na cidade em sua diversidade nos possibilita acessar atividades distintas em diferentes ambiências em um denso espaço, ocupado por pessoas, arquitetura e infraestrutura urbana. Para que seja possível transitar de uma ambiência à outra é necessário o deslocamento, uma pausa entre as atividades ofertadas no meio urbano, não sendo configurada como destino, porém é neste momento errático que se torna possível permear e observar o construído e o efêmero presente na cidade. O ato de permear ambiências, dentre suas inúmeras características, nos guarda o acaso, em seus estudos a geógrafa Doreen Massey (2008), destaca na vida urbana, este fator que nos permite vivenciar aquilo que não estava planejado, o inesperado, uma vez que o sujeito se permite a tal experiência.

Em configurações espaciais, narrativas de outra forma não conectadas podem ser conduzidas a entrar em contato, ou outras, previamente conectadas, podem ser descartadas. Há sempre um elemento de “caos”. Este é o acaso do espaço; o vizinho acidental é emblemático a este respeito. O espaço como o sistema fechado do corte essencial pressupõe (garante) o universal singular. Mas, nessa outra espacialidade, diferentes temporalidades e diferentes vozes precisam descobrir meios de acomodação. O acaso do espaço tem de ser correspondido. (Massey, 2008: 166)

Corresponder o acaso do espaço em um meio urbano se relaciona com o apreço e a estética da vida da cidade. Para nos auxiliar em estudos que abordem sobre a estética em aspectos semelhantes, é consultado a obra *Walkscapes: O caminhar como prática estética*, de Francesco Careri (2002), que realiza um apanhado histórico do caminhar, do nomadismo ao alcançar a vida sedentária nas cidades. O autor discorre sobre o percurso como sendo o precursor da arquitetura, e o alcance do trajeto em um ato não mais apenas ritualístico, mas também estético, possibilitando uma leitura sobre os elementos construídos e as marcas criadas pelo ser humano.

[...] o caminhar transformou-se numa fórmula simbólica que tem permitido o homem habitar o mundo. Modificando os significados do espaço atravessado, o percurso foi a primeira ação estética que penetrou os territórios do caos, construindo aí uma nova ordem sobre a qual se tem desenvolvido a arquitetura dos objetos situados. (Careri, 2002: 27)

A errância primitiva continuou a viver na religião (o percurso como rito) e nas formas literárias (o percurso como narração), transformando-se em percurso sagrado, dança, peregrinação, procissão. Foi só no último século que o percurso, ao se desvincular da religião e da literatura, assumiu o estatuto de puro ar estético. (Careri, 2002: 28)

Na literatura e filosofia é possível encontrar um personagem/arquétipo que é muito rico para estes campos, se trata do flâneur, figura do século XIX que vagueia sem propósito pela cidade. Em seus ensaios sobre Charles Baudelaire, Walter Benjamin (2000) analisa a figura do flâneur, “Estar fora de casa; e, no entanto, se sentir em casa em toda parte; ver o mundo, estar no centro do mundo e ficar escondido no mundo, tais são alguns dos menores prazeres desses espíritos independentes, apaixonados, imparciais (!) que a língua só pode definir inabilmente” (Baudelaire, *apud* Benjamin, 2000: 221). Neste pequeno trecho nos é mostrado o apreço pelo que o flâneur carrega consigo da facilidade de se sentir em casa e se esconder na rua, seja entre edificações, ruelas ou na multidão. Para o personagem é dado o poder da escolha quando participar ou não de algum acontecimento na cidade ou simplesmente ser mais um espectador. Seja por meio da experiência ou observação, o flâneur se apresenta como um sujeito que aceita envolver-se com o acaso, e nos mostra a potência de tal envolvimento, o de se sentir em casa em toda a parte, uma vez que o aspecto do desconhecido se torna familiar.

Um autor que nos auxilia a pensar sobre reconhecer o desconhecido e se familiarizar com o distinto é Massimo Canevacci (2004), que em sua obra *A Cidade Polifônica*, realiza um estudo sobre suas deambulações pelas ruas de São Paulo e por vezes faz comparações com sua cidade de morada, Roma.

“Para se habituar a pesquisar um sistema comunicativo contraditório – ou, em outras palavras, o núcleo de um método dialético em crise – é necessário pensar o impossível: a cidade de São Paulo como a mais idêntica e a mais oposta a Roma. Para conseguir este resultado com o mesmo objeto de pesquisa, torna-se necessário adotar justamente esta perspectiva oblíqua e polifônica: estranhar toda a familiaridade possível com a cidade e, ao mesmo tempo, familiarizar-se com suas múltiplas diferenças.” (Canevacci, 2004: 30)

Para o autor o termo “polifonia” faz referência a capacidade que algo ou uma situação possui de contar uma história, a possibilidade de mostrar marcas de uso na cidade, ou a de criar uma ambiência. Com a perspectiva oblíqua e polifônica adotada, é de se imaginar que após permear diversas ambiências em diferentes cidades, o aspecto de “familiarizar-se com suas múltiplas diferenças” tenha rendido a Canevacci um olhar apurado ao ler a cidade.

Para a experiência é escolhido a bicicleta como modal, esta por ser utilizada pelo autor em seu cotidiano, e dentre os diversos modos de pedalar, para nos balizar e fundamentar quanto ao movimento, utilizamos o pesquisador Leandro Borges Carmelini, que tratou em sua dissertação intitulada *Corpo – Bicicleta – Cidade*, sobre a circulação nas cidades, em específico com o uso da bicicleta. O autor faz um comparativo com o caminhar e resgata na literatura, em uma obra de Maurice Le Blanc, a caracterização da bicicleta com “parece um par de pernas mais rápido”, (Leblanc, 2012: 11, *apud* Borges, 2016: 131) a partir de tal sentença, Borges (2016) nos traz a bicicleta sendo uma ferramenta que atua como *amplificação do movimento corporal*.

Tal amplificação, diferente do andar, o pedalar conta com engrenagens de um terceiro, no qual o movimento depende única e exclusivamente da força motriz humana. Quem nos fundamenta quanto a mecânica do pedalar é Augé (2009), em sua obra *Elogio de la Bicicleta*, o autor nos apresenta sobre o encontro entre o corpo e a bicicleta,

“El primer pedaleo constituye la adquisición de una nueva autonomía, es la escapada, la libertad palpable, el movimiento en a punta de los dedos pie, cuando la máquina responde al deseo del cuerpo e incluso casi se adelanta. En unos pocos segundos el horizonte limitado se libera, el paisaje se mueve. Estoy en otra parte, soy otro y sin embargo soy más yo mismo que nunca; soy ese nuevo yo que descubro. (Augé, 2009: 39).<sup>1</sup>

Uma máquina que responde ao desejo do corpo de se movimentar, e lhe entrega uma paisagem que se move, de modo a descobrir um outro “eu”, o pedalar apresenta uma nova sensibilidade com o entorno. Este novo “eu” continua a determinar o ritmo do movimento, mas agora com o acréscimo de velocidade neste movimento amplificado, de modo a permear maiores distâncias e ainda manter a percepção dos sentidos.

Similar a Borges (2016) tratamos de um pedalar a partir de estudos sobre o movimento de *Massa Crítica*, o qual trata-se de um movimento mundial, no qual “ciclistas ocupam as ruas e avenidas das grandes cidades para celebrar a bicicleta como transporte e exigir maiores considerações as demandas de seu tráfego.” (Borges, 2016: 84).

A partir do exposto, o autor elenca cinco pistas do que caracteriza o pedalar, dentre estes, vale destacar a **abertura sensitiva**, neste Borges (2016) nos apresenta a exposição do ciclista que não é segmentado do espaço público por uma cabine, capacete ou por um objeto interiorizador qualquer. Ainda que seja utilizado o capacete, não há interferência nos sentidos da audição ou visão. Deste modo há abertura para que seja explorada a potência da polifonia presente no percurso permeado, “Potência como possibilidade de diferenciação, de abertura para o possível, de “aptidão para ser afetado”. (Deleuze, 2002: 62 *apud* Borges, 2016: 101). O autor nos exemplifica o que implica ao ciclista estar atento a polifonia de seu entorno ao citar o seguinte exemplo,

“O som de um motor se aproximando ou se afastando, por exemplo, pode indicar perigo ou segurança; do mesmo modo, um conjunto de buzinas vindo de uma rua próxima ou de um faixa vizinha, pode indicar que a via está obstruída, o que, no caso da experiência ciclista, pode sinalizar um trajeto mais tranquilo a se seguir, uma vez que os veículos estarão parados ou em menor velocidade.” (Borges, 2016: 107).

Logo, seja ao atentar-se aos sons presentes no asfalto, ou realizar um cálculo de rota, a abertura sensitiva se faz presente no resguardo do corpo que pedala e em sua comodidade para a fluidez do trajeto, de modo a pautar as percepções no que está em movimento ou estático em seu entorno.

### 3. Relatos de um Corpo-Pedalar

Para a experiência em campo, será realizado um *protocolo de experiência*, termo usado por Deleuze e Guattari ao tratar do *princípio das entradas múltiplas do rizoma*. Eles explicam que: “Só acreditamos numa experimentação de Kafka, sem interpretação nem significância, mas apenas protocolos de experiência” (Deleuze; Guattari, 2002: 26). Esses protocolos são, portanto, *modos de variar*, a exemplo do que consta nos

<sup>1</sup> Tradução livre: “A primeira pedalada constitui a aquisição de uma nova autonomia, é a fuga, a liberdade palpável, o movimento na ponta dos dedos dos pés, quando a máquina responde ao desejo do corpo e quase avança. Em alguns segundos, o horizonte limitado é liberado, a paisagem se move. Estou em outra parte, sou outra e, no entanto, sou mais eu mesma do que nunca; Eu sou o novo eu que descubro”.

escritos de Walter Benjamin (2014). No caso em questão, a variação é proposta nas rotas realizadas pelo autor Fernando Mathias na cidade de Vitória/ES, em suas atividades cotidianas.

De modo a realizar uma aproximação de campo com a experiência, consultamos o espanhol Jorge Larrosa, em sua obra *Tremores: Escritos sobre experiência*, o autor nos apresenta que a experiência tem se tornado cada vez mais rara, e que para alcançá-la é necessário “[...]sentir mais devagar, demorar-se nos detalhes, suspender a opinião, suspender o juízo, suspender a vontade, suspender o automatismo da ação, cultivar a atenção e a delicadeza, abrir os olhos e os ouvidos, falar sobre o que nos acontece, aprender a lentidão[...]” (Larrosa, 2017, p. 25). Segundo o autor, o sujeito da experiência se caracteriza por sua passividade, é aquele que está na situação de modo a se “ex-por”, dessa forma, “[...]é incapaz de experiência aquele que se põe, ou se opõe, ou se impõe, ou se propõe, mas não se “ex-põe”.” (Larrosa, 2017: 26).

Para nos fundamentar quanto a percepção e captação dos acontecimentos ao longo do trajeto, utilizaremos o antropólogo Massimo Canevacci, que nos apresenta em sua obra *A Cidade Polifônica*, trata de suas experiências errantes ao caminhar em São Paulo e realizar familiaridades e diferenças com sua cidade natal, Roma. Canevacci (2004) define a cidade polifônica como “[...]uma cidade narrada com diversas técnicas interpretativas, cada qual diferente uma da outra[...]” (Canevacci, 2004: 18). Nos interessa adotar em campo o que o autor apresenta como a “perspectiva oblíqua e polifônica: estranhar toda a familiaridade possível com a cidade e ao mesmo tempo, familiarizar-se com suas múltiplas diferenças.” (Canevacci, 1993: 30).

Para as reflexões a serem feitas após a aplicação do protocolo, o autor nos fundamenta ao nos apresenta a importância de realizar uma “[...]observação observadora. Que não é mais “participante” da ação, mas observa também a si própria como sujeito que observa o contexto. É *meta-observação*.” (Canevacci, 2004: 31), de modo que seja possível a fazer uma leitura dos tensionamentos e afetividades presentes no percurso em uma fase posterior ao do protocolo realizado, enquanto pesquisador.

Também nos fundamenta para a sensibilidade dos sentidos que extrapolam o que é visto, Pallasmaa (2009), ao nos apresenta um sentir sobre a cidade, de modo a reconsiderar os sentidos além da visão, e as percepções que estes podem proporcionar. Ao trazer como exemplo uma caminhada em um meio bucólico, o autor nos apresenta que “Um passeio na floresta é revigorante e saudável graças à interação constante de todas as modalidades de sentidos; Bachelard fala da “polifonia dos sentidos”. Os olhos colaboram com o corpo e os demais sentidos. Nosso senso de realidade é reforçado e articulado por essa interação constante.” (Pallasmaa, 2009: 39).

Para definir o percurso foi considerado a regularidade dos trajetos cotidianos em dois momentos: diário e mensal. Ou seja, a pergunta mobilizadora para esta delimitação consistiu em identificar nos deslocamentos cotidianos qual seria aquele que se faz todos os dias, bem como, qual seria aquele que se faz eventualmente, na escala mensal. Tomando como ponto de partida a residência do autor Fernando Mathias, o deslocamento diário foi identificado como destino a *Universidade Federal do Espírito Santo (UFES)*. Na escala mensal, entretanto, o destino identificado foi o centro da cidade, em específico, a *Praça Costa Pereira*. No entanto, buscamos provocar o *estranhamento no que é familiar*, conforme mencionado por Canevacci (2004), onde propusemos como ponto de partida para o deslocamento aplicado ao protocolo fosse a UFES, e o destino, a Praça Costa Pereira (ver Figura 01). O trajeto feito possui cerca de 8km e predominantemente plano, tendo sido feito num tempo médio de 30min.

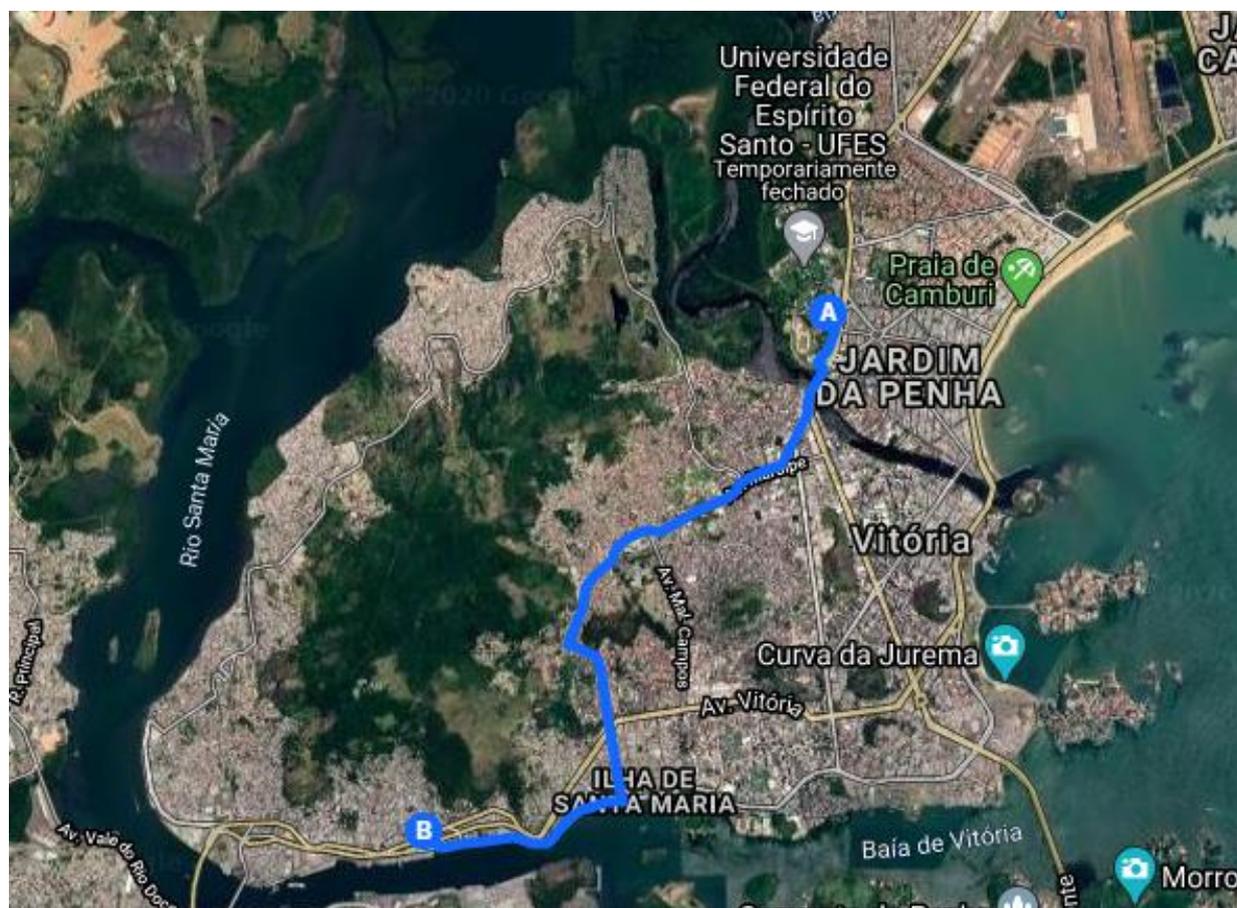


Fig. 01 Trajeto realizado UFES (A) – Praça Costa Pereira (B). Fonte: Adaptado de *Google Maps*. Elaborado pelos autores.

O resultado dessa experimentação será apresentado na forma de relato, constituído de duas partes distintas e complementares, a partir da experiência do pedalar realizado por Fernando Mathias. **Ilustrações** de momentos que marcaram a experiência, entremeadas por texto **narrativo**, onde são compartilhadas as sensações interpeladas pelo corpo em movimento ao pedalar, o que Queiroz Filho intitula por *corpografia*, que seria, em suas palavras, uma *grafia* que “utiliza corpo como um dispositivo imanente, que tinha por função realizar, nos termos de José Gil (2010), um “mapeamento das relações espaço-temporais do corpo com o mundo” (p. 50), portanto, um mapeamento que se faz por “intensidades” e por “localidade” (Queiroz Filho, 2018: 173).

O protocolo foi realizado durante o período de quarentena, de modo a respeitar o afastamento físico e o uso de máscara, sem o intuito de aprofundar em discussões sobre a experiência da circulação na pandemia, as menções presentes são específicas sobre os atravessamentos experienciados pelo corpo neste contexto.

### **RELATO, por Fernando Mathias**

Início a pedalada na Universidade, vazia, em uma segunda feira a tarde, com grama alta e sem poda, sinto um vento difuso que não consigo reconhecer a origem. Ao me aproximar dos portões

de saída, já posso ver e ouvir o som da aceleração descompassada no asfalto. Chego à ciclovia, do outro lado da rua posso ver pessoas saindo do cartório e franzindo a testa, me faz crer que seja pela temperatura abafada, o dia está muito quente. A ciclovia bi-direcional faz uma curva fechada em sentido contrário ao dos automóveis, de modo que não consigo ver além dela, a dúvida de que alguém possa vir no sentido oposto me faz segurar levemente o freio. Chego embaixo de um viaduto, e escuto um silêncio que parece ressoar, fazendo um par melancólico enquanto observo as pichações [Jesus te ama] ali presente. Saindo do viaduto avisto uma elevação rochosa craquelada ao fundo, dourada ao refletir a luz do sol, ao lado da ponte de pedestres e ciclistas vejo alguns *gelo-baiano* e em cada um deles uma letra, formando a palavra *PIRATA*, esforço extra ao pedalar, ouço voz aguda e percebo vir debaixo da ponte de carros, percebo a ocupação de pessoas em situação de rua. À medida que ocorre a elevação da ponte percebo que meus pensamentos também são elevados, por um momento me esqueço de onde estou.

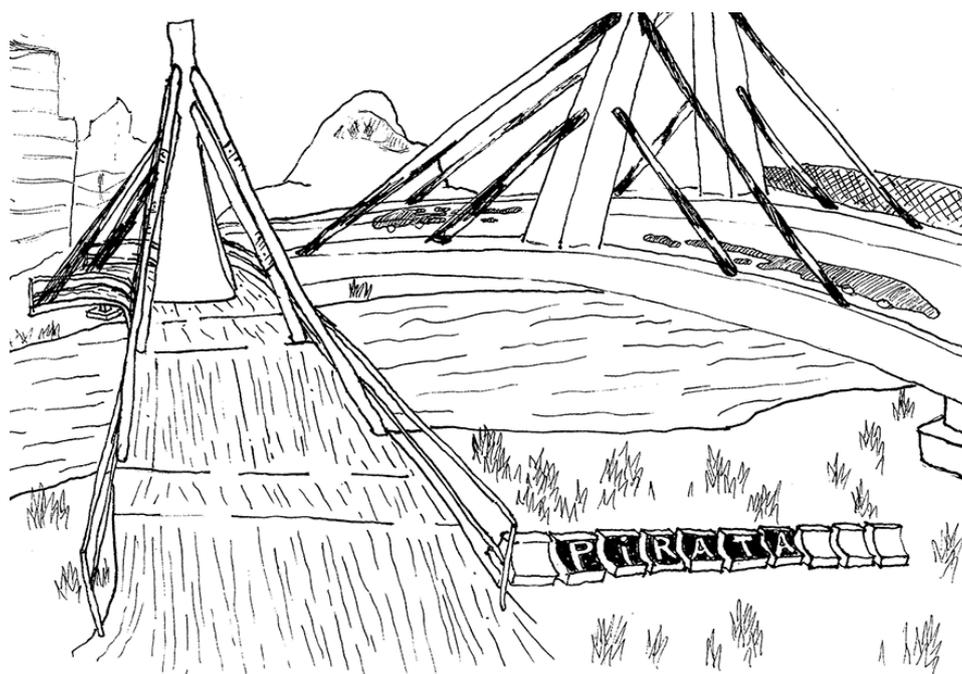


Fig. 02 Ilustração ponte, visual continente para ilha. Fonte: Elaborado por Fernando Mathias.

Me rouba a atenção por um instante um prédio azul que contrasta com o azul do céu, localizado em uma bifurcação de duas avenidas, a geometria da edificação em sua angulação que divide o trânsito em duas avenidas parece me perfurar sem me encostar. Na ciclovia, de um lado um posto de gasolina e do outro um muro de uma subestação, com algumas pichações, a que está escrita *PIRATA* parece me acompanhar. A ciclovia termina sem nenhuma conexão para qualquer outra infraestrutura cicloviária, logo me resta tomar o asfalto como via, junto aos carros. Permeio os automotores enquanto estão parados esperando o semáforo e me posiciono em local na pista da direita que julgo ser segura a minha integridade física, não muito próxima à sarjeta e nem ao

meio da pista. O semáforo ficou verde para os carros, alguns já passaram por mim, um deles buzina e grita algo para mim, sinto a necessidade de ater a atenção ao movimento acelerado dos meus pés e ao freio.

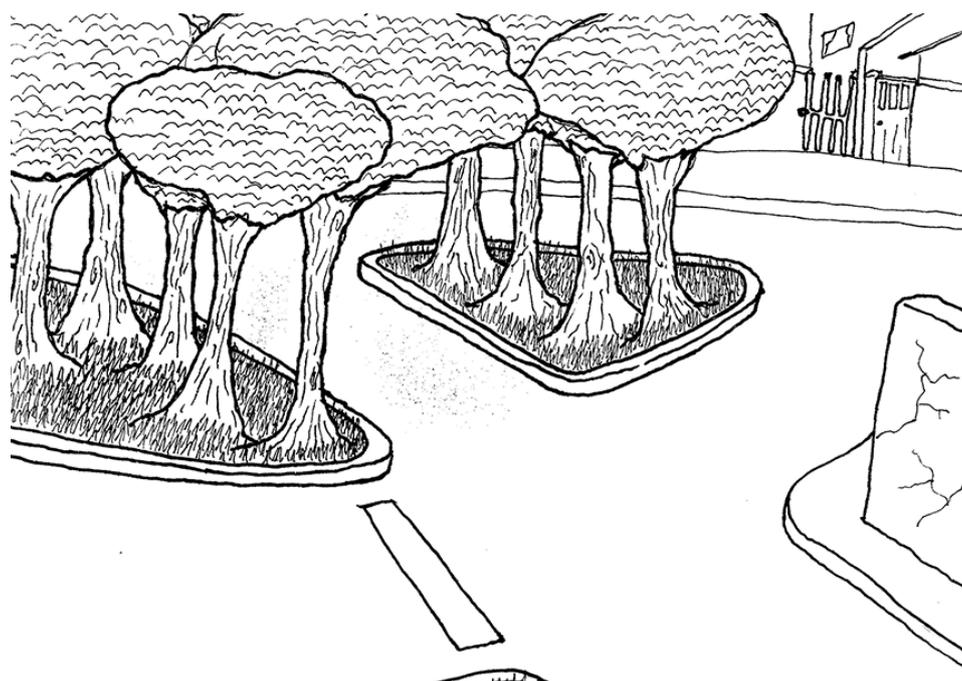


Fig. 03 Ilustração túnel copa de árvores. Fonte: Elaborado por Fernando Mathias.

Os carros que seguem o mesmo sentido da via que eu param no semáforo em um cruzamento, ao permeá-los me ateno à observar os semáforos dos outros sentidos e direções, não há semáforo para pedestre nesse cruzamento, algo que pude aprender em pedaladas passadas é que qualquer segundo conta para garantir que enquanto pedala você seja visto. A via agora em declive me entrega uma pausa ao esforço das pernas e pés, e uma enorme elevação rochosa surge ao fundo com muita vegetação, vista anteriormente.

Essa é uma avenida muito estreita, com duas faixas em cada sentido, sem infraestrutura cicloviária, calçadas desniveladas (quando existentes), logo quando um ônibus passa por perto ocorre uma sensação de encolhimento da via, como se fosse perder meu lugar. Vejo um homem pedalar na minha frente e um ônibus passa bem perto dele, *tira uma fina*, posso ver que isso o faz tremer um pouco.

Me aproximo de uma praça-rotatória, uma buzina alongada ressoa ao meu lado, vejo uma Kombi parar na frente de um senhor, com um olhar distante, que parecia travessar a Kombi, aparentemente não percebeu a gravidade de estar no meio de uma rua de alta velocidade como aquela. Nesse mesmo local, na calçada há inúmeras lojas de comércio e uma aglomeração de pessoas que vejo pela primeira vez no trajeto, tal situação me rememora à pandemia e um sentimento de aflição me atravessa.

A elevação rochosa está mais próxima agora, o caos de velocidade e de aglomeração de pessoas parece ter se afastado, junto com os comércios. Neste trecho são mais presentes residências e algumas poucas lojas de serviço para automotores. Posso ver o fim da via em bifurcação, a via que devo entrar recebe uma cobertura da copa das árvores, parece formar um túnel. Algo que me impressiona ao andar de bicicleta é o corpo confrontar o vento, algo que para mim tornou-se habitual, e é acentuado quando está em declive ou próximo à uma orla de rio ou mar. Mas ao adentrar nesse *túnel de copa de árvores* senti algo semelhante, pude sentir a umidade, entregando-me um conforto agradável ao pedalar.

Nessa via a presença de carros era rara, de modo que sentia-me livre para pedalar no meio da rua e observar o que tinha e acontecia acima do asfalto, pude ver uma torre de igreja furar o verde das árvores, e fazer uma tentativa falha de encontrar os pássaros que emitiam o canto ao longo dessa via.

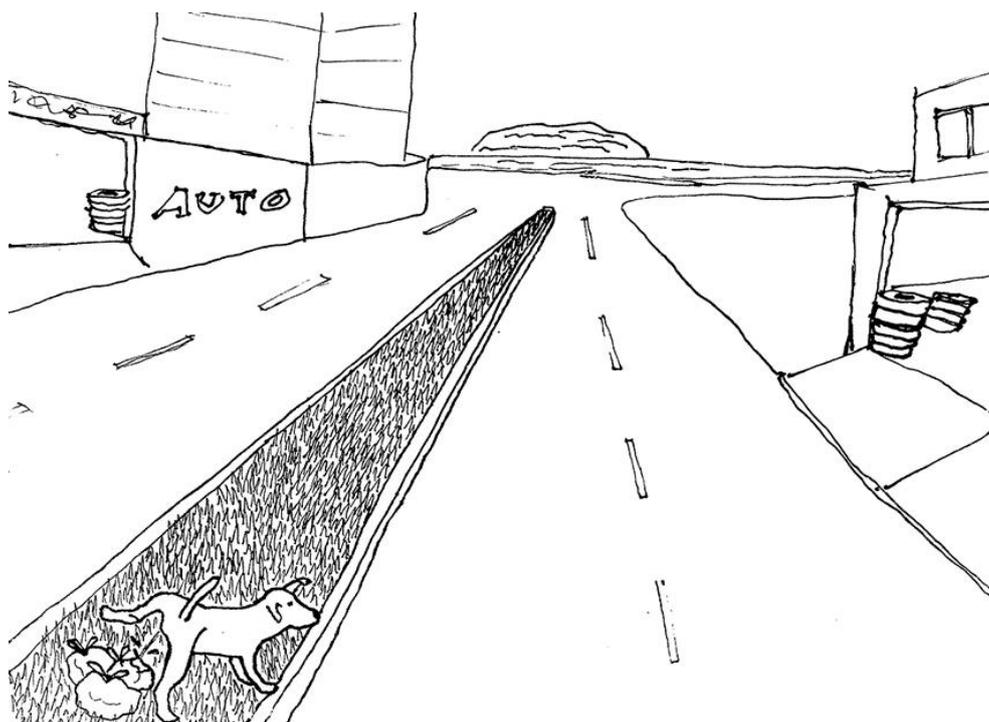


Fig. 04 Cachorro. Fonte: Elaborado por Fernando Mathias.

A rua em leve declive me deixa em um cruzamento, veículos pesados e a ausência de árvores me causam incômodo, sem esperar o semáforo sinalizar o verde espero a passagem dos veículos e atravesso. Ao longe posso ver a orla baía e uma pequena formação rochosa do município vizinho, essa via se assemelha muito a via antes do *túnel de copa de árvores*, serviço de automotor, e pouco movimento de carros e pessoas. A cena mais instigante dessa via foi ver um cachorro mijar nas sacolas de lixo.

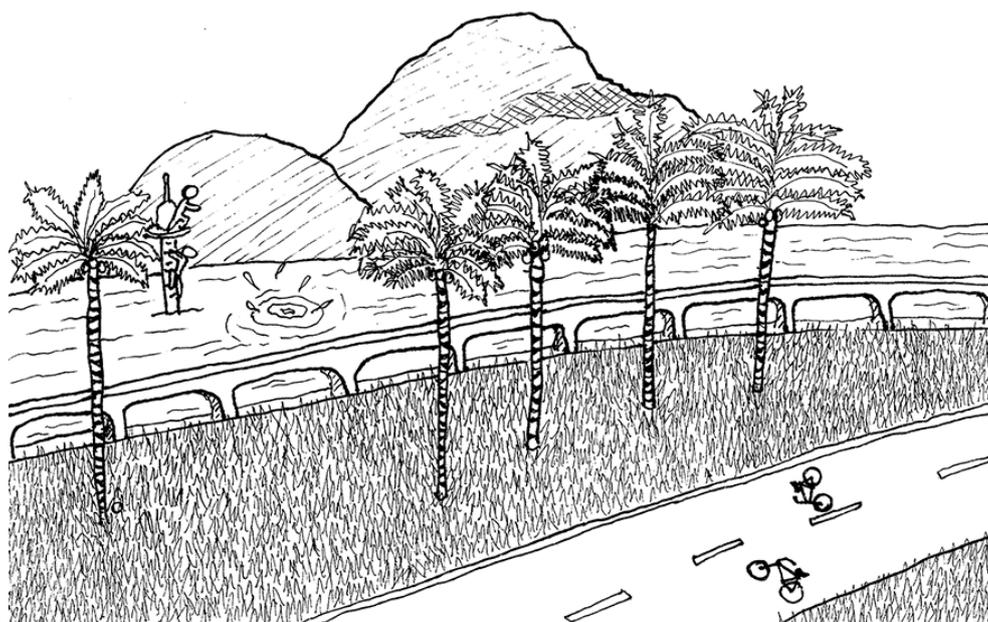


Fig. 05 Jovens na água. Fonte: Elaborado por Fernando Mathias.

Chegar na baía é acompanhado de uma sensação de respiro, o vento que sopra, as vidas que andam, correm e pedalam, o tempo parece passar mais devagar. Vejo na água algo cair próximo a essas boias de sinalização para os navegantes, ao me aproximar vejo um grupo de jovens subir uma escada presente na boia e pular na água, isso cairia muito bem, sinto muito calor. Vejo adultos brincando com crianças no gramado, todo esse cenário tensiona a realidade de uma pandemia no inverno, a realidade aqui parece ser paralela.

Navios de carga, alguns arranha-céu, me remetem que estou chegando ao centro da cidade. Posso ver mais ciclistas nesse trecho, e alguns pedestres no ponto de ônibus. Uma cena engraçada se não fosse preocupante, passo entre uma tentativa de foto, na qual uma mulher entrega sua máscara à outra para que ela possa aparecer na foto sem máscara.

Me aproximo do destino final, e junto dele a arquitetura antiga do centro parece me levar para um passado, vejo a catedral na cidade alta e uma praça com algumas pessoas, e uma pressa característica de outros centros de outras cidades.



O percurso realizado traz uma percepção sensível sobre os elementos da cidade, ao partilhar ilustrações e palavras nascidas em torno do sujeito que vivenciou aquela experiência, o permitiu que outros modos de sentir a cidade viessem a transparecer.

O relato foi a forma escolhida para compartilhar essa experiência de deslocamento, que é tanto do corpo-bicicleta, como da própria concepção de cidade que buscamos trabalhar. A nuvem de palavras mostrada anteriormente nos demonstra a frequência de termos que apontam para uma experiência cidadina de corpo inteiro, feita de contexto, movimento e relação direta com a forma urbana e com os sujeitos que nela habitam. Nesse sentido, ele não funciona como o roteiro pré-definido, mas sugere um modo de fazer autoral, que pode ser ajustado e adaptado por qualquer um que deseje comunicar seu viver cidadão.

Concluimos, portanto, que se é verdade que nossas subjetividades, sensibilidades, nossos modos de pensar e agir estão cada vez mais suscetíveis á protocolos de captura ao homogêneo, ao automático e ao insensível, não nos deixa de ser, também verdade, nosso dever de resistir a isso. E há muitos modos de resistir. Não é intuito nosso sugerir novos engendramentos normativos, mas sim, fazer fluir, deslizar esses modos para que eles possam vir a ser outros possíveis.

Por isso, este trabalho buscou, ainda que de modo bastante introdutório, tocar nesses pontos e experimentar encontros e diálogos teóricos e metodológicos que nos permitissem fazer coro às perspectivas que promovem um deslocar ancorado em valores cidadinos associados ao comum e ao coletivo, aos urbanismos lento e tático. Cidade que é, mais que um aparato logístico e impessoal, a nossa casa. Cidade como lugar de encontro e intimidade, convívio e diferença. Uma cidade-quintal, onde as crianças brincam de pique-esconde no fim de tarde. Chão de terra batida, não como antônimo de vidro e aço, mas como lugar onde nosso corpo-pele vibra, desnudo. E que os nossos deslocamentos cotidianos sejam, dentre tantos caminhos, em direção à intimidade:

*Acho que o quintal onde a gente brincou é maior do que a cidade. A gente só descobre isso depois de grande. A gente descobre que o tamanho das coisas há que ser medido pela intimidade que temos com as coisas. Há de ser como acontece com o amor. Assim, as pedrinhas do nosso quintal são sempre maiores do que as outras pedras do mundo. Justo pelo motivo da intimidade.*

(Manoel de Barros, *Memórias Inventadas*)

## 5. Referências bibliográficas

AUGÉ, M. (2009). Elogio de la bicicleta. Trad.: Aleira Bixio, Barcelona, Gedisa.

AUGÉ, M. (2010). Por uma antropologia da mobilidade. Trad.: Bruno César Cavalcanti e Rachel Rocha de A. Barros, UNESP; EDUFAL, Maceió.

BARROS, M. (2008). Memórias Inventadas: as infâncias de Manoel de Barros. São Paulo: Editora Planeta do Brasil.

BENJAMIN, W. (2000). Charles Baudelaire: Um lírico no auge do capitalismo. Trad.: José Martins Barbosa e Hemerson Alves Batista, São Paulo, Brasiliense.

BENJAMIN, W. (2014). *Imagens de pensamento: sobre o haxixe e outras drogas*. Trad.: João Barrento, Belo Horizonte, Autêntica.

BORGES, L. (2016). *Corpo-Bicicleta-Cidade: Circulação urbana e políticas do pedalar*. Dissertação (Mestrado em Comunicação e Cultura). Universidade Federal do Rio de Janeiro, 177p.

CANEVACCI, M. (2004). *A cidade polifônica: ensaio sobre a antropologia da comunicação urbana*. Trad.: Cecília Prada, São Paulo, Studio Nobel.

CARERI, F. (2002). *Walkscapes: O Caminhar como prática estética*. Trad.: Frederico Bonaldo, São Paulo, Editora G. Gili.

DELEUZE, G.; GUATTARI, F. (2002). *Kafka: para uma literatura menor*. Trad. Rafael Godinho. Lisboa: Assírio e Alvim.

LARROSA, J. (2017). *Tremores: escritos sobre experiência*. Trad.: Cristina Antunes, Belo Horizonte, Autêntica.

HAN, B. C. (2017). *Sociedade da transparência*. Trad.: Enio Paulo Giachini, Petrópolis, Editora Vozes Limitada.

MASSEY, D. (2008). *Pelo Espaço: uma nova política da espacialidade*. Trad.: Hilda Pareto Maciel e Rogério Haesbaert. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

PALLASMAA, J. (2009). *Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos*. Trad.: Alexandre Salvaterra, Porto Alegre, Artmed Editora.

QUEIROZ FILHO, A. C. (2018). *Corporema: Por uma Geografia Bailarina*. (E-Book: 1a ed). Retrieved from <https://bit.ly/academiaeducorporema>

SENNETT, R. (2002). *Carne e Pedra: O corpo e a cidade na civilização ocidental*. Trad.: Marcos Aarão Reis, Rio de Janeiro, Editora Afiliada

VIRILIO, P. (1993). *O espaço crítico*. Trad.: Paulo Roberto Pires, Rio de Janeiro, Editora 34.