



UFRJ

**Universidade Federal do Rio de Janeiro**

**Escola de Comunicação**

**Corpo-Bicicleta-Cidade:  
Circulação Urbana e Políticas do Pedalar**

Leandro José Carmelini Fafá Borges

Dissertação de Mestrado apresentada ao  
Programa de Pós-Graduação em  
Comunicação e Cultura da Universidade  
Federal do Rio de Janeiro como quesito  
para a obtenção do Título de Mestre em  
Comunicação

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Janice Caiafa

**Rio de Janeiro**

**Março 2016**

CCar25

7Pc

Carmelini, Leandro

Corpo-Bicicleta-Cidade: circulação urbana e políticas do pedalar / Leandro Carmelini. -- Rio de Janeiro, 2016.

177 f.

Orientadora: Janice Caiafa.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola da Comunicação, Programa de Pós-Graduação em Comunicação, 2016.

1. Cidade. 2. Circulação. 3. Corpo. 4.

Bicicleta. I. Caiafa, Janice, orient. II. Título.



UFRJ

**Universidade Federal do Rio de Janeiro**

**Escola de Comunicação**

Corpo-Bicicleta-Cidade: Circulação Urbana e Políticas do Pedalar

Leandro José Carmelini Fafá Borges

Orientadora: Professora Dr<sup>a</sup>. Janice Caiafa

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Cultura da Universidade Federal do Rio de Janeiro como quesito para a obtenção do Título de Mestre em Comunicação.

Examinada por:

---

Orientadora: Professora Dr<sup>a</sup> Janice Caiafa - UFRJ

---

Professora Dr<sup>a</sup> Raquel Paiva - UFRJ

---

Professora Dr<sup>a</sup> Virgínia Kastrup - UFRJ

---

Professor Dr. Henrique Antoun - UFRJ, suplente

**Rio de Janeiro**

**Março 2016**



*Para meu avô José,  
que volta e meia me surpreende  
pedalando feliz em minhas lembranças.*



## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço, em primeiro lugar, ao meu porto seguro: meus pais, Itália e Hermógenes, pelo apoio e confiança incondicionais; meu irmão, Marcelo, por entender coisas que só os irmãos entendem; e à Thaís, minha companheira de todas as horas. Sem vocês por perto, esse trabalho não seria possível.

Agradeço também aos muitos professores que estiveram ao meu lado durante esses dois anos. À Janice Caiafa, minha orientadora, pela confiança, pela leitura atenta e pelas orientações sempre precisas. Aos queridos André do Eirado e Johnny Menezes, parceiros da pesquisa desde os primeiros esboços. Ao Danichi Mizoguchi, pelas aulas instigantes e pela escuta sempre próxima e cuidadosa. À Raquel Paiva, pelo apoio e pelas sugestões valiosas. Aos mestres Henrique Antoun e Giuseppe Cocco, pelas aulas estonteantes e pela alegria emanada nas reuniões e nas ruas. À Erika Mendes, pela amizade e pelas melhores aulas de inglês que já tive. Ao Gabriel Ramos, à Flavia Neves e Alana Fries pelo carinho e pelas correções do texto.

Agradeço ainda aos amigos do grupo de estudos/revista Massaroca – Tramas Urbanas: Gabriel Ramos, Leonardo Izoton, Marina Cunha, André Ripoll, Rafael Borges e Guilherme Marinho. E aos parceiros cartógrafos, Bruno Tarin e Laila Sandroni. Esse trabalho é de vocês também.

Agradeço à fotógrafa Michele Castilho, por autorizar o uso das fotos do *Ciclovias Invisíveis* nos espaços entre capítulos deste trabalho.

Por fim, mas não menos importante, agradeço a todos os demais membros da minha família, primos, primas, tios e tias, pelo amor e pelos braços sempre abertos; aos amigos de sempre: Baiano, Yan, Erika, Gabriel, Sagui, Bianca, Igor, Julia, João, Lilo, Stênio, Rafael, Felipe e Tiago Moçambique, por estarem tão perto, apesar das distâncias do mundo; e TJ, Vini, Danilo, Ernesto, Lucas, Jah Jah, Yure, Haroldo, Arthus, Alice, Jíulia, Conrado, Guilherme, Camila, Mário... por estarem sempre por aí e por aqui.



*[...] nunca estamos diante do mistério  
central, estamos no meio da rua.*

*(Philippe Ariès)*



## **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 a 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. Diante disto, seguimos o trabalho em três etapas complementares. No primeiro capítulo, trataremos estritamente do problema de circulação, sua forma nas cidades pré-moderna e moderna, e nas possibilidades atuais de disputa. No segundo, refletiremos sobre os usos da bicicleta na história das grandes cidades ocidentais para, primeiro, entender a quais políticas de circulação essas formas ciclistas se filiaram; segundo, esvaziar a palavra bicicleta e o ato de pedalar de qualquer concepção apriorística; e, terceiro, circunscrever o ponto de inflexão contemporâneo, do qual suspeitamos ter emergido uma nova política do pedalar, com potências de contraposição aos modos de circulação hegemônicos, sobrecodificados nas cidades desde o século XIX. Por fim, no terceiro capítulo, aprofundaremos cinco elementos teóricos para pensar as potências micropolíticas do pedalar e, a partir disto, traçar pistas de uma outra política da circulação urbana.

**PALAVRAS-CHAVE:** Circulação; Corpo; Cidade; Bicicleta.



## **ABSTRACT**

This work aims to relate the experience of pedalling in the city and the modern paradigm of urban movements. We assume that both the movements and the transport system constitute important historical and political elements of cities – disputed by the State, the market and the urban bodies – and take part, in a direct and profound way, in processes of subjectivation. We have pursued this work in three complementary stages. In the first chapter, we will strictly address the concept of movement, pondering upon its forms in pre-modern and modern cities, and pointing out some current possibilities of dispute in this field. In the second chapter, we will reflect on the uses of the bicycle in the history of major Western cities to, first of all, understand which movement policies have been joined by these cyclist forms; secondly, empty the "bike" word and the act of pedalling from any *a priori* conception; and thirdly, circumscribe the contemporary inflection point, from which we suspect to have emerged a new pedalling policy with powers to oppose the hegemonic movement modes, reinforced in cities since the nineteenth century. Finally, in the third chapter, we will deepen five of these elements, to think micro politics power brought by the act of pedalling.

**KEYWORDS:** Circulation; Body; City; Bicycle.



## **SUMÁRIO**

INTRODUÇÃO - 18

1. CIRCULAÇÃO URBANA - 26

1.1. Pés e patas: a circulação na cidade pré-moderna - 27

1.2. Sangue, veias e artérias: a disciplina da circulação - 33

1.3. Micro e macrocirculação: capilaridades e circuitos - 45

2. FORMAS DO PEDALAR - 56

2.1. Cavalo moderno - 57

2.2. Bicicleta e as liberdades do corpo feminino - 59

2.3. Fordismo e a proliferação do automóvel - 62

2.4. Ciclismo esportivo - 64

2.5. Bicicleta como brinquedo - 70

2.6. Progresso automotivo do século XX - 80

2.7. Massa crítica e o pedalar urbano contemporâneo - 84

2.8. Capturas - 87

3. POTÊNCIAS MICROPOLÍTICAS DO PEDALAR - 100

3.1. Abertura sensitiva - 104

3.2. Estrangeirismo territorial - 114

3.3. Celeridade do movimento - 124

3.4. Espreita e oscilação atencional - 132

3.5. Liberdade técnica - 140

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS - 156

REFERÊNCIAS - 170







## INTRODUÇÃO

Neste trabalho, queremos pensar a bicicleta enquanto elemento mediador do corpo no encontro com a os espaços de circulação das grandes cidades ocidentais. No título, a palavra *bicicleta* entre hifens, intermediando as palavras *corpo* e *cidade*, é, além de uma sugestão de agenciamento entre os três elementos, uma tentativa de sintetizar essa função conectiva do modal. Além da proposta geral, cada capítulo se construirá com objetivos mais específicos e métodos próprios, os quais detalharemos adiante.

Trata-se de um trabalho teórico e prático, de perspectiva particular e coletiva, que considera, primeiro, o corpo como elemento histórico e processual<sup>1</sup>; segundo, a circulação – a movimentação dos corpos no espaço – como importante elemento histórico-político das cidades; e, terceiro, os modais de transportes como ferramentas conectivas singulares, que atuam ativamente na produção dos corpos que movem e na mediação dos encontros. Em síntese, pressupõe-se que os corpos são moduláveis, e que os modos e os modais de locomoção atuam micro e macropoliticamente nessa modulação.

Temos, assim, como campo amplo de investigação, a circulação urbana e os processos de subjetivação; e, como objeto específico, as implicações políticas do uso da bicicleta no contexto da circulação urbana ocidental. Partimos, contudo, de um ângulo comunicacional, mais especificamente do escopo teórico de dois pensadores da Comunicação: Muniz Sodré (2014) e David Morley (2009).

Sodré (2014), em primeiro lugar, ajuda-nos com a definição conceitual desta ciência. Para o autor, diferente do que a tradição acadêmica perpetua, a comunicação não se restringe a um saber instrumental, informacional e publicitário, mas se constitui como um elemento fundamental do *sócius*: o *comum*. Dessa forma, o objeto privilegiado da ciência comunicacional deixa de ser o meio, a mídia, isto é, os objetos técnicos e as mensagens transmitidas, e passa a ser as mediações: o que se passa entre os corpos, o que interfere em suas conexões, o que atravessa seus vínculos, enfim, a liga social e suas modulações constitutivas.

Nas palavras do autor:

[...] *cumunicar* é agir em comum ou deixar agir o comum [...] vincular, relacionar, concatenar, organizar ou deixar-se organizar pela dimensão constituinte, intensiva, pré-subjetiva do ordenamento simbólico do mundo. Assim como a biologia descreve vasos *comunicantes* ou a arquitetura prevê

---

<sup>1</sup> O corpo será concebido aqui considerando a absoluta inseparabilidade entre a objetividade e subjetividade. Com Foucault (2008), pensaremos o corpo como um elemento totalmente histórico e processual, passível de ser acessado não pela análise interna de sua essência ou de duas vísceras, mas pela relação entre os afetos e perceptos com a exterioridade interrelativa. O corpo enfim, como “superfície de inscrição dos acontecimentos [...]”, inseparável dos espaços e da relação com os outros corpos. (FOUCAULT, 2008, p.22).

espaços *comunicantes*, os seres humanos são comunicantes, não porque falam (atributo consequente ao sistema linguístico), mas porque relacionam ou organizam mediações simbólicas – de modo consciente ou inconsciente – em função de um comum a ser partilhado. No âmbito radical da comunicação, essas mediações não se reduzem à lógica sintática ou semântica dos signos, porque são *transverbais*, oscilantes entre mecanismos inconscientes, palavras, imagens e afecções corporais. (SODRÉ, 2014, p.9).

Surge, assim, um campo teórico comunicacional em que é preciso considerar, além dos elementos, a relação entre eles. Não apenas o corpo, o espaço, as tecnologias, mas, antes de tudo, a qualidade das conexões, as engrenagens, as junções, os jogos de velocidades, as sustentações que produzem e fazem operar a máquina social.

Por outro lado, Morley (2009) nos ajuda a pensar a questão dos transportes, considerando estes como mediadores, como objetos de densidade variada que operam interferência no processo comunicacional. O autor argumenta que cada modal, assim como os meios informacionais, opera uma regulação própria sobre os corpos e os espaços, de modo que a experiência urbana se torna variável de acordo com a opção locomotiva. Trata-se, grosso modo, de afirmar a circulação como uma ação comunicativa, considerando a mediação dos sistemas de transporte sobre ela.

De acordo com o modal, então, encontros e interpelações se tornam mais ou menos possíveis, mais ou menos sólidos se produzem, facilidades ou dificuldades de governo dos corpos e das populações se estabelecem. Esse é o argumento que seguimos, de que os transportes interferem intensa e profundamente na produção e na comunicação dos corpos na cidade, na disciplinarização, na vigilância e no controle territorial, nas liberdades coletivas e individuais.

A partir desta base conceitual, o que perguntamos é: o que pode um corpo de bicicleta na cidade? O que implica corporalmente estar de bicicleta nos centros urbanos atuais? Que tipo de contato, movimento, atenção é permitido/exigido de um ciclista no espaço urbano? Existe um território propriamente ciclista na cidade? Que políticas de circulação são disparadas no uso deste modal? Que políticas cognitivas são exercitadas em tal experiência? Pode o ato de pedalar operar tensionamentos aos modos instituídos de circular? Quais riscos estão envolvidos no uso da bicicleta como transporte cotidiano? Que ética está em jogo em uma micropolítica do pedalar?

Serão estas as questões que teremos como norte. Não para responder, criar uma perspectiva fixa ou circunscrever verdades, mas para seguir, levantar pistas, cartografar um certo trajeto teórico, criar elementos discursivos para falar de tal objeto; enfim, produzir uma sensibilidade teórica sobre o ato de pedalar nas cidades.

De fato, assumimos um ponto de vista crítico à funcionalização da circulação urbana, e, certamente, partimos de uma perspectiva ciclista para tensionar tais problemas: consideramos, por um lado, que o modo instituído reduz e funcionaliza a potência dos encontros e torna o espaço público cada vez mais homogêneo, e, por outro, buscamos na bicicleta pistas de um modo mais livre de circular.

No entanto, é importante sublinhar que não se trata de apontar na bicicleta um antídoto ou um herói por si só, que irá substituir os modais motorizados e superar as mazelas da funcionalidade disciplinar. Também não é nosso propósito definir um algoz ou um inimigo causador de todo o mal. Trata-se, portanto, não de opor formas, mas de pensar as tensões, os jogos de força que emergem de uma certa composição cotidiana entre as sugeridas micropolíticas do pedalar e o espaço estratificado da cidade moderna.

Para fugir das totalizações, optamos então por pensar as linhas de força desta experiência: não a bicicleta ou o ciclista em si, tampouco o modal automotivo ou o motorista, mas o que neles permite mais ou menos encontros, maior ou menor potência. Mais que a bicicleta, refletiremos sobre alguns elementos do pedalar<sup>2</sup>, que pensamos apontar para uma outra política da circulação urbana.

Seguiremos em três capítulos complementares. No primeiro, intitulado *circulação urbana*, nos deteremos brevemente nas variações desse conceito e em sua relevância política nas cidades ao longo da história. Temos nele dois intuitos principais: primeiro, delimitar as bases teóricas do problema da circulação urbana, sobre a qual sustentaremos os argumentos no segundo e no terceiro capítulo, e, segundo, marcar que o primado do trabalho é da circulação, e não da bicicleta.

O primeiro capítulo é composto de três itens. O primeiro deles, de título *Pés e patas: a circulação na cidade pré-moderna*, trata do movimento dos corpos no contexto urbano anterior ao século XIX. Nele, trataremos sobretudo das implicações corpo-espaciais de um território não estratificado e de uma circulação não motorizada. No segundo, *Sangue, veias e artérias: a disciplina da circulação*, abordaremos o surgimento dos Estados modernos e o momento em que a circulação se racionaliza e estatiza. Por último, no subcapítulo *Micro e microcirculações: capilaridades e circuitos*, proporemos uma requalificação no conceito de circulação, considerando este campo como uma correlação de forças, onde atuam regulagens e resistências, macro e micropolíticas.

---

<sup>2</sup> Falamos pedalar, e não bicicleta ou ciclista, justamente para marcar que se trata de uma reflexão sobre um tipo de movimento e não sobre uma forma, um grupo ou uma instituição. No terceiro capítulo aprofundaremos esta noção.

A seguir, no segundo capítulo, faremos um breve mapa histórico dos usos urbanos da bicicleta. Aqui, estaremos mais centrados nas formas estabilizadas. Com isso queremos, primeiro, colocar a bicicleta no tempo e esvaziá-la de qualquer essência; segundo, refletir sobre as políticas de circulação que se relacionaram com o pedalar ao longo dos tempos; e terceiro, apontar o ponto de inflexão do que chamaremos aqui de *pedalar urbano contemporâneo*.

Buscaremos mostrar que a bicicleta, enquanto objeto técnico, é fruto da modernidade tanto quanto os veículos automotores, e que teve seu uso, ao longo da história, muitas vezes relacionado aos grandes ideais de saúde, velocidade e funcionalidade do paradigma industrial capitalista. As discussões travadas por Dunning (1992), Costa (1979), Donzelot (1980) e Ariès (2014) nos ajudarão a argumentar sobre as forças e os enrijecimentos do pedalar neste momento histórico.

Ainda no segundo capítulo refletiremos brevemente sobre a evolução das políticas de circulação no século XX, onde apontaremos uma radicalização do paradigma moderno sobre o fluxo urbano. Mostraremos como o modelo rodoviarista individual teve grande importância neste processo, favorecendo os espaços individuais particulares em detrimento dos espaços e equipamentos públicos e coletivos. Entretanto, tocamos neste tema não apenas para problematizar seus efeitos sociais, mas, sobretudo, para acusar sua estagnação contemporânea e seu limiar, uma vez que entendemos tal paralisia rodoviarista como um dos disparadores do que chamaremos a diante de uma nova política do pedalar.

Isso nos leva ao segundo ponto de inflexão, ou, se quisermos, à emergência do *pedalar urbano contemporâneo*, entendido como tensionador em diversos níveis da política moderna de circulação, como força desterritorializante sobre as disciplinas do movimento. Falaremos nesse momento da *Massa Crítica* e de sua importância numérica no surgimento dos novos modos.

Por fim, seguiremos o segundo capítulo abordando brevemente o movimento de *captura* operado pelos Estados e pelo mercado sobre o incômodo e a instabilidade ciclista nos grandes centros. Traremos para discussão algumas estratégias de reterritorialização processadas nos últimos anos, localizadas no âmbito legislativo, mercadológico e cotidiano: por um lado, propostas de leis que visam regulamentar e regular o trânsito instável das bicicletas de acordo com os estratos instituídos, e, por outro, a produção de novas identidades ciclistas e um sem número de novas mercadorias que surgem reterritorializando o pedalar como um estilo de vida a ser assumido e consumido.

Temos, assim, um primeiro capítulo que trata da circulação, e um segundo que se faz sobre o pedalar e suas variações históricas. Por último, no terceiro, relacionamos os dois para pensar as *potências micropolíticas do pedalar* no contemporâneo. Como dito, não pensaremos por meio das formas bicicleta ou ciclista, mas através do pedalar, isto é, pelos elementos e forças que o agenciamento corpo-bicicleta opera quando em trânsito pelos estratos dos espaços modernos de circulação. Nossa pergunta, desse modo, não será *o que é o pedalar? Ou o que é o corpo ciclista na cidade contemporânea?* Mas, *o que no pedalar contemporâneo pode tensionar os modos estabilizados e sobrecodificados de circulação?*

Para levantar pistas, pensaremos a partir de cinco elementos: abertura sensitiva, estrangeirismo territorial, celeridade do movimento, espreita e oscilação atencional e liberdade técnica. No tópico *abertura sensitiva*, pensaremos o agenciamento corpo-bicicleta, sua exposição e vulnerabilidade, sua disponibilidade sensitiva e afetiva para a cidade, sua postura, enfim, a condição corporal de quem pedala na cidade.

Depois, no item *estrangeirismo territorial*, trataremos do *território* próprio deste corpo, de sua espacialidade, que se produz em grande medida no estranhamento de um espaço urbanizado que não o considera enquanto modal. Pensaremos como o corpo-bicicleta, mesmo não sendo considerado pelo urbanismo, pelos motoristas e pelas leis de trânsito, cabe e flui nas brechas e vácuos da cidade.

Já no tema da *celeridade do movimento*, refletiremos sobre *movimento-pedalar*, que caracterizamos como tático e errante. Tático pois se faz a partir das contingências de cada situação, por dentro das estratégias; e errante por não se processar de forma previsível e linear. Um movimento, portanto, que acontece nas lacunas internas do sistema rodoviário, em suas bordas e fronteiras, em suas sobras, e que, por isso, pode tensionar o traçado prescrito e esquadriado. Em síntese, nesse tópico queremos pensar as tensões que um movimento *turbilhonar* opera sobre um sistema de retidões e previsibilidades. *Celeridade* aqui aparece como um elemento qualitativo do movimento, logo não se confunde com mais ou menos velocidade e/ou aceleração. (DELEUZE E GUATTARI, 2013).

No item *espreita e oscilação atencional*, abordaremos as qualidades atencionais exigidas no uso da bicicleta. Entendemos que junto da política moderna de circulação, relacionada sobretudo aos transportes rodoviários individuais, se perpetua também uma certa política cognitivo-atencional, centrada no foco e na constância. Por outro lado, entendemos que no uso cotidiano da bicicleta outros modos de atenção, diferentes das

usuais, entram em jogo, permitindo/exigindo outros modos de se ater a cidade. Dois textos de Kastrup (2008; 2009) sobre as qualidades atencionais nos auxilia nessa abordagem.

Por fim, no tópico *liberdade técnica*, pensaremos o domínio do ciclista sobre seu transporte. Partimos do pressuposto de que os transportes disponíveis na cidade, ao invés de facilitarem o acesso aos espaços, muitas vezes limitam a circulação dos corpos, seja pelo alto custo, pelas rotas e periodicidades funcionais ou pela própria saturação do sistema. Assim, discutiremos como a bicicleta enquanto modal surge como o inverso dessas limitações (embora também traga outras), uma vez que se apresenta como um transporte de baixo custo, manutenção simples, e que consegue fluir pela cidade mesmo nas vias engarrafadas ou pelos itinerários não contemplados pelos equipamentos públicos.





## 1. CIRCULAÇÃO URBANA

*“A cidade nasce num dado lugar, mas é a rua, a estrada que a mantém viva [...]”*  
(ROSSI, 1977, p. 67).

*[...] os espaços de estar são ilhas do grande mar formado pelo espaço do ir. (CARERI, 2013, p.28).*

Dentre os mais variados formatos que o fenômeno urbano ocidental tomou ao longo de sua história, talvez a circulação intensa seja a mais basilar de suas características. O que é a cidade se não esse complexo de pessoas e atividades diversas que confluem para dentro e por dentro de um território fazendo-o funcionar como um sistema em permanente expansão e transformação? Desde sempre – pelo menos nas narrativas literárias, filmicas e pictóricas – o que parece se destacar com maior ênfase na multiplicidade que é a cidade, ou melhor, o que percebemos que há de comum às suas expressões, é justamente essa ebulição de movimentos, essa experiência intensiva de fluxo de pessoas, mercadorias, informações, dinheiro, etc.

Lewis Mumford (1965) e Janice Caiafa (2013), nesse sentido, vão enfatizar a importância dos *outsiders*, ou *estrangeiros*, para a emergência das funções urbanas. Segundo estes autores, as cidades se opõem ao meio familiar quando se tornam locais de atração para imigrantes, viajantes, comerciantes, escravos foragidos, forasteiros, etc. Mumford (1965), em seu texto, fala de um magnetismo próprio das cidades, de uma atração que os territórios urbanos emanariam para além de suas fronteiras, atraindo o fora como se fossem ímãs.

Nesse movimento de expansão na inclusão, no crescimento por meio de abertura para o que chega, que entendemos a conformação da cidade ocidental. Não pelo recorte geopolítico, portanto, mas pelo funcionamento circulatório intensivo, de modo que, quando falamos *cidade*, não nos referimos apenas às delimitações espaciais e governamentais, mas, sobretudo, aos modos específicos de fluxos e encontros de corpos, em última instância, à maquinação própria desses ambientes na produção do *sócius* e seus corpos.

Neste trabalho, contudo, nosso objetivo será pensar as implicações da circulação urbana por meio da bicicleta, sobretudo pela perspectiva da subjetivação. E, por considerarmos a noção de circulação fundamental para isso, dedicaremos a ela este primeiro capítulo. Desde de já, sublinhamos que tanto os modos de circulação quanto os transportes serão entendidos como elementos constituintes de espaços e corpos; e as

práticas circulatórias como campos de forças, terreno de disputa política, onde poder e resistência se encontram em permanente tensão.

Esse primeiro capítulo será dividido em três itens: 1.1) *Pés e patas: a circulação pré-moderna*, onde estudaremos a circulação em cidades que se destacaram cultural e economicamente antes da emergência do motor e do paradigma mecanicista industrial; 1.2) *Sangue, veias e artérias: a disciplina da circulação*, no qual pensaremos as condições que possibilitaram a circulação se tornar um elemento fundamentalmente estatal e mercadológico. Refletiremos sobre as bases do paradigma moderno de circulação e seus efeitos políticos, econômicos, espaciais e subjetivos. Como cidade emblema, escolheremos a Paris do século XIX, justamente por ela se destacar como ponto de inflexão nesse processo de modernização do urbano. Por fim, no item 1.3, denominado *micro e macro-circulações: capilaridades e circuitos* incluiremos na discussão, a partir de aproximações com a filosofia de Deleuze e Guattari, a qualidade de desvio constituinte na experiência circulatória.

Ressaltamos se tratar de um capítulo preliminar, que visa apenas apresentar o problema da circulação para, em seguida, incluir nele as questões pertinentes ao uso da bicicleta. Logo, não nos aprofundaremos em localidades. Faremos reflexões mais amplas e superficiais, a partir de algumas inflexões que marcaram a história das cidades e que nos servirão de referência nos aprofundamentos seguintes.

### **1.1. Pés e patas – circulação pré-moderna**

A revolução industrial, principalmente a segunda, marcou o mundo ocidental de forma violenta e profunda. Para nós que nascemos e crescemos nesse meio já altamente mecanicista, automatizado e estratificado, talvez seja difícil até mesmo imaginar a predominância de outros modos de circulação que não os motorizados. Porém, é certo que há pouco mais de um século, mesmo nos perímetros urbanos mais adensados, a experiência da circulação urbana se passava de modo radicalmente diferente da de hoje.

Por mais instituídos que pareçam ser os modos dominantes de circulação, é sempre importante lembrar, sobretudo se concordamos com o esgotamento de sua função, primeiro, que são bastante recentes na história; e, segundo, que, do mesmo modo que não existiam há tempos atrás, podem vir a não mais existir, ao menos não nos formatos que existem hoje. E é justamente nesse sentido, de afirmar e exercitar a concepção de que as funções urbanas não estão encerradas em si mesmas e que a cidade está em permanente

processo de transformação, que pensaremos alguns elementos do meio urbano pré-industrial, mantendo o foco principalmente nos modos de circulação.

Mais que os transportes e os modos de circular em si, estaremos atentos às condições de possibilidade que viabilizaram suas respectivas emergências, bem como os efeitos objetivos, subjetivos e as inflexões que esses impuseram aos corpos e aos espaços urbanos. Mais que os *meios*, portanto, nos deteremos às *mediações* operadas por esses transportes sobre as singularidades e o corpo social.

Como cidade pré-moderna, entenderemos os aglomerados urbanos que ainda não funcionavam segundo os paradigmas funcionalistas da modernidade industrial, ou seja, as cidades medievais, que se estruturaram ainda sem as noções organicistas de circulação, corpo e saúde forjadas durante as descobertas fisiológica de William Harvey, no século XVII.

Nesse recorte, porém, de forma alguma estamos considerando que o fenômeno urbano é originário do continente europeu ou que antes da modernidade estava restrito a ele. Reconhecemos que formações urbanas extremamente complexas já haviam se expressado na América pré-colombiana e na antiguidade africana muito antes da Europa se tornar o eixo mais forte da cultura ocidental. No entanto, para os fins limitados deste item, que é pensar a circulação que precedeu a modernidade, nos deteremos apenas aos contextos urbanos da Europa ocidental, dentro do recorte temporal dos séculos XV e XVI. E isso, por três motivos: primeiro, porque é desse continente que surgiram os paradigmas dominantes que em seguida ocuparam com grande importância todo o ocidente; segundo, pois os modos de circulação não se modificaram muito durante a antiguidade e a idade média, sendo as dinâmicas de locomoção utilizadas nesses dois séculos destacados muito parecidas com os dos séculos anteriores; e, terceiro, porque, além dos modos de circular, nos interessa justamente o momento de transição da idade média para a modernidade, isto é, os limites e limiares das tecnologias de movimento, bem como o contexto de transformação dessa passagem.

Sobre a cidade medieval, podemos já de início dizer que a circulação estava limitada aos passos e à tração animal, sobretudo dos cavalos, nas formas de carroças e carruagens. E que o espaço urbano, de forma oposta ao que vemos hoje na maior parte dos casos, se caracterizava pela indefinição e multiplicidade dos usos: a rua, elemento central da vida medieval, era ocupada por todas e de todas as formas possíveis, sem maiores planejamentos, regulações e critérios vindos de uma posição hierárquica superior. Como narrado por Kuster (2012), não havia calçadas delimitando os fluxos mais

ou menos velozes, e a circulação ocorria na maior parte dos casos a pé. Mesmo sendo as ruas bastante estreitas, o comércio também se ocupava dela, permitindo, enfim, a mistura generalizada, de pessoas, mercadorias, animais, cheiros, sons, etc. Tudo isso em ritmo bastante intenso, porém desacelerado e fora de um padrão uniforme e prescrito de organização.

O calçamento das áreas centrais das cidades, em muitos casos, era de pedras irregulares, o que, junto com a ausência de pneus para amortecer o atrito das rodas no chão, tornava desconfortável o trânsito veloz de carruagens. Além disso, as distâncias a serem transpostas cotidianamente eram relativamente curtas, favorecendo a predominância do deslocamento pedestre.

Outra característica notável trazida por Kuster (2012), é a baixa densidade que separava os interiores e as ruas. Tirando o caso das grandes muralhas que delimitavam os impérios, as terras das igrejas e os castelos, nas moradias e estabelecimentos comerciais comuns, praticamente não havia muros, jardins ou portões para separar o espaço público do privado. As portas e – raramente – as janelas das casas, muitas vezes, eram os únicos elementos de ligação dessas duas instâncias, o que nos permite suspeitar, aliás, que suas diferenças eram também reduzidas se comparadas aos períodos modernos e contemporâneos, nos quais essas camadas de distanciamento entre o particular e o coletivo progressivamente ganharam espessura.

Ao refletir sobre o tema, Sennett (2008), fala que a malha urbana parisiense na idade média era composta basicamente de “[...] labirintos de vielas tortuosas e estreitas, becos e cortiços” e que “[...] a escassez de áreas livres ou edifícios recuados dificultava a visibilidade” (SENNETT, 2008, p.197). Tratava-se, segundo o autor, de um ambiente altamente saturado de elementos e movimentos, de fluxo violento de coisas e pessoas, mas que não favorecia a velocidade, a linearidade e a indiferença. Ao contrário, a interpelação parecia ser a regra geral, e o trânsito mais volumoso, de carroças e cavalos, segundo o autor, estava sempre obstruído nos grandes centros, nos quais predominavam até então a circulação a pé.

Não se tratava, porém, de um fluxo pacífico e comunitário. Sennett fala de um cotidiano agressivo e violento, centrado no comércio de rua, no qual os índices de criminalidade se mostravam bastante elevados. Destaca-se também a presença constante dos bêbados urbanos que vagavam pelas ruas causando confusão, bem como das feiras, mercados a céu aberto, que, tais como as ruas, eram palcos permanentes dessas expressões de mistura e violência.

Não pretendemos esgotar a complexidade desse período nessas notas prévias. Não entramos, por exemplo, nas nuances políticas dos poderes estatais, religiosos e mercadológicos, que sabemos, a partir de Foucault (2006), que eram extremamente confusas e tensas, nacional e internacionalmente. Contudo, para fins de introdução ao que se seguirá, nos parece suficiente destacar a forte marca da desorganização espacial, ou, se preferirmos, da grande plasticidade das organizações desse momento, seja nos fluxos, nos espaços urbanos mais instituídos, como as feiras e mercados, nos espaços domésticos ou na frágil segmentação que até então havia entre a domesticidade e a vida pública.

Duarte (2006), mostra, contudo, que essa configuração urbana ganhou um forte vetor evolutivo a partir da consolidação do capitalismo: no século XVI, a população parisiense já era consideravelmente maior do que no século XV, o que tornou o espaço ainda mais denso e estimulou a ocupação de áreas periféricas da cidade com moradias e novos pontos de comércio. Com o aumento das distâncias a serem percorridas diariamente, aumentou também o número de carroças e, por consequência, a velocidade média da circulação, a pavimentação e a largura das vias.

Ainda que sutil, a transformação de um século para outro é notável – talvez mais que a dos séculos passados – e nos indica um primeiro exemplo de mudança morfológica no espaço urbano processada a partir de alterações na circulação. Com o aumento da velocidade das vias e do número de cavalos e carruagens em trânsito, em alguma medida, a cidade mudou: os sons se tornaram mais intensos e incômodos, a poeira levantada pelo fluxo cada vez maior tornou-se um elemento de desconforto para transeuntes e interiores domésticos, a sensação de insegurança passou a ser recorrente entre os pedestres e comerciantes, as casas começaram a demandar barreiras físicas para se protegerem das novas interferências do espaço público, e o comércio cada vez mais passou a se concentrar em pontos fixos da cidade, mais afastado do grande fluxo, para ceder espaço aos novos ritmos demandados pela circulação.

É interessante notar que, mesmo no século XI, os espaços de circulação ainda eram compostos com grande espessura e densidade de encontros. Por mais que as carruagens imprimissem ritmos mais acelerados, esses ainda não pareciam ser suficientes para pavimentar ou simplificar os elementos do trajeto. A ordem geral, ainda que com algumas alterações, era ainda de grande interferência do caminho, dos fluxos intensos e dos encontros constantes com a diversidade urbana.

O trânsito pedestre – mesmo com o inchaço populacional do século XVI e a consequente expansão do território urbano – predominava e, com isso, conservava o

espaço público como local privilegiado de ocupação espontânea, de comercialização autônoma, de circulação intensa e heterogênea, enfim, de multiplicidade e encontro com a alteridade.

Ressaltamos, mais uma vez junto com Foucault (2006), que neste momento o funcionamento das cidades ainda não estava centrado nas relações capitalistas ou nacionais. Tratava-se certamente de um contexto de crise feudal, de êxodo rural, de formação incipiente de uma burguesia urbana e de ascensão do trabalho livre. Contudo, os monarcas e os clérigos ainda eram os maiores detentores de terra, e, certamente, os principais interventores da cultura e do conhecimento. Isso nos afasta de uma concepção superficial de que o capitalismo é fundamental à cidade, e de que a maquinação das funções urbanas esteja necessariamente relacionada ao consumo e a produção em larga escala de objetos, ou ainda que a gerência da urbe seja obrigatoriamente estatal.

Em *Jornadas Urbanas*, Janice Caiafa tece algumas linhas sobre esse equívoco teórico recorrente, a partir do texto de Deleuze e Guattari:

Eis o início da cidade: independente do Estado imperial e em pleno galope. Só depois o Estado viria discipliná-la e fazer vingar exclusivamente suas capitais. Assim, não há como fazer coincidir a história das cidades com o triunfo do capitalismo [...]. Mas, se as cidades podiam antecipar o capitalismo e por isso prepara-lo, não o faziam sem conjura-lo no mesmo lance. (CAIAFA, 2007, p.19).

Se podemos, então, falar de algo fundamental às cidades, arriscamos a sugestão de que isso seja a circulação intensiva e heterogeneizante. Não a circulação disciplinada, organizada em circuitos duros e arborescentes e voltada para os fluxos do capital. Apenas a circulação, múltipla e capilar, em seus mais variados modos, com suas mais variadas motivações. A cidade pré-industrial evidencia isso com especial clareza quando nos indica que os modos de se produzir cidade já foram diferentes dos atuais. E é sobretudo pela circulação, ou melhor, pela diversidade da circulação e dos encontros, que a cidade parece resistir ao modo capitalista e estatal de produção e governo.

Evidente que é pela estratificação, sobrecodificação desse mesmo fluxo intenso, de pessoas e mercadorias diversas, que o capitalismo se monta e se sustenta. No entanto, entendemos que essa modulação é segunda e que a *cidade* foi e continua sendo anterior e contra o capitalismo. Por isso mesmo os movimentos de estratificação precisam ser permanentes, pois assim são os escapes, as fugas e os movimentos heterogeneizantes.

Ainda relacionando circulação e poder, Duarte (2006) mostra como a circulação de uma cidade, bem como suas formas arquitetônicas, variam com a centralização dos

poderes. Fala-nos, por exemplo, sobre como as cidades de poder disperso crescem mais lentas e espontâneas, com traçados reticulares e sinuosos; e, ao contrário, como as cidades unificadas, de poder verticalizado se conformam mais rapidamente, com padronizações de estilo, vias de circulação em forma de quadriculas retilíneas e objetivas. Trata-se de dois modos distintos de apropriação dos espaços, de escalas diferentes de intervenção, e que, logicamente, resultam em formações também bastante diferentes de cidade.

Mesmo antes da emergência dos Estados, sobretudo na Europa por conta da centralização feudal e eclesiástica e das grandes navegações, já havia mapas, projetos, poderes com maior capacidade de produzir, reproduzir e concentrar conhecimento e intervir nos espaços e nos corpos. Era justo a partir disto que, segundo Duarte (2006), variavam as formas e a velocidade de circulação e, por consequência, o ritmo de construção, de pavimentação, de abertura de ruas, estradas, etc. Dessa forma, ele põe em paralelo as produções coletiva e as verticalizada, de modo que, a primeira, seria processada a partir das pequenas necessidades diárias, pela circulação lenta e cotidiana e de escala corporal; e, a segunda, centralizada, estatal, de ritmo acelerado, a partir de ordens e necessidades unívocas, através de projetos, mapas e perspectivas distanciadas do cotidiano urbano comum.

Todavia, mesmo pressupondo variações nos gradientes de centralização dos poderes, Duarte (2006) mostra que a baixa aceleração nos modos de circulação das cidades pré-modernas foi fundamental para limitar as intervenções verticalizadas, uma vez que os poderes homogeneizantes encontravam dificuldades em gerir grandes territórios. E, mesmo quando empreendiam esforços para alargar suas fronteiras, não era possível fazê-lo sem que aumentassem proporcionalmente as dificuldades de gerência e controle sobre suas partes.

Arriscamos dizer, inclusive, que a centralização tende a ser antagônica ao funcionamento da *cidade*, uma vez que essa se perpetua por meio de expansões e diversificações e o poder vertical, ao contrário, só pode garantir sua permanência, operando o aumento e a manutenção dos limites e homogeneizações. As cidades, portanto, se diferenciam do capitalismo e dos Estados, pois, “tendem sempre a emancipar-se quando na sobrecodificação do Estado se produzem brechas. E passam a funcionar na horizontalidade da dispersão” (CAIAFA, 2007, p.19).

O século XVI é especialmente interessante para se perceber isso, pois é nele que se evidencia o contexto transitório do modo de produção, onde as bases do feudalismo já não se sustentam mais e o capitalismo se monta sobre os fluxos desterritorializados da

cidade para fazer deles o motor de seu progresso. E isso, por incrível que pareça, se processou no justo momento em que a cidade experimentava sua expansão máxima, fundamentada no trabalho livre e cooperativo, quando os poderes centralizadores colapsavam e perdiam seus eixos únicos, quando a igreja já não dava mais conta de sanar as angústias e as mazelas da alma e do corpo humano. É justo aí, no auge da crise feudal, que emergem, quase ao mesmo tempo, o capitalismo, os Estados nacionais, e, claro, a modernidade.

## 1.2. Sangue veias e artérias: a disciplina da circulação

*[...] a réplica do Estado consiste em estriar o espaço, contra tudo o que ameaça transbordá-lo. (DELEUZE E GUATTARI, 2013, p.64)*

A partir de Mumford (1965), Deleuze-Guattari (2013) e Caiafa (2009), concebemos a circulação como sendo um importante elemento político das cidades. Entretanto, é importante destacar que a emergência teórica deste elemento, bem como a incidência sobre ele de saberes e poderes é mais recente que a cidade propriamente, e, a princípio, antes do século XIX, sequer estavam relacionados com o contexto espacial urbano.

A questão da circulação – não no espaço, mas no corpo – vem à tona pela primeira vez no século XVII, com a descoberta do sistema circulatório por William Harvey, possibilitado materialmente pela invenção do microscópio, também dessa época. Tal revolução – como é considerada pelos campos biomédicos – porém, não carrega esse estatuto revolucionário apenas por suas transformações conceituais sobre o corpo. Ao contrário, muito de sua força e relevância se deve justamente às interferências sobre outros campos disciplinares.

Um dos primeiros conceitos a ser modificado a partir da descoberta da circulação, certamente foi o de *saúde*. Como nos lembra Sennett (2008), desde os primeiros postulados de Hipócrates sobre o corpo, o bom funcionamento fisiológico estava relacionado às variações de equilíbrio dos *humores*. Isto é, o corpo era pensado a partir de suas temperaturas, e a boa ou má saúde estava ligada ao equilíbrio ou desequilíbrio destas, sendo a função da medicina, portanto, reequilibra-las.

Considerando que essa tradição manteve seu vigor por mais de 2000 anos, podemos imaginar o quão impactante foi a descoberta dos vasos sanguíneos, plasma e glóbulos brancos e vermelhos para as ciências. Uma nova dimensão, totalmente

desconhecida, da realidade surgia. Era o misterioso universo microscópico que se anunciava. Uma base bastante sólida começava a ser desfazimento, e, em caráter de emergência e entusiasmo, outra começava a ser produzida para ocupar seu lugar.

É nesse momento, com Harvey, que *saúde* deixa de ser equilíbrio humoral e passa a ser velocidade da circulação do sangue. Não se tratava mais de temperaturas em harmonia ou desarmonia, mas de sangue fluindo em baixa ou alta velocidade, nutriente entrando mais ou menos em seus respectivos destinos, mais ou menos oxigênio sendo transportado para dentro e para fora dos pulmões. Um paradigma se quebrava e outro se erguia. Eis que nascia o paradigma moderno da circulação.

Sennett, contudo, nos aponta que “essa mais recente compreensão do corpo coincidiu com o advento do capitalismo moderno” (SENNETT, 2008, p.261) e que, tão logo surgiu, com ele se agenciou. Ao refletir sobre *A riqueza das nações*, o autor mostra que Adam Smith, no século XVIII, foi o primeiro a formular esse agenciamento, ao equiparar a circulação sanguínea com a circulação do dinheiro e das mercadorias. Era a base do liberalismo que se montava, em fusão, claro, com o novo corpo e seus respectivos ideais de saúde. Tínhamos, enfim, uma teoria da circulação que equiparava corpo e economia, e igualava saúde e velocidade de fluxo.

É, pois, no século XIX, em Paris – cidade intensiva, de circulação agressiva e poderes descentralizados – que o elemento espacial entra em questão, com Barão de Haussmann e Napoleão III.

É importante entender que cada uma dessas transformações responde a um tipo de inflexão, de limite operacional do modo estabelecido: primeiro, a inflexão da ciência, ao se deparar com a complexidade infinita da escala microscópica; segundo, a inflexão econômica, com o fim do colonialismo escravagista; e, terceiro, a inflexão da cidade, com todas as questões que atravessavam o espaço urbano, sobretudo o parisiense, no século XIX.

Foucault (2006), mostra com detalhes as condições que possibilitaram a reforma urbana de Paris. Em seu texto sobre *O nascimento da medicina social*, inicia a reflexão discutindo a genealogia dos Estados-nação e da *polícia médica* na Alemanha, e mostra como isto, junto ao contexto caótico da circulação espacial parisiense, agenciando Estado, economia, medicina e ciência, foi capaz de criar o que a seguir comporia as bases da modernidade urbana.

Em suma, tratava-se de um território descentralizado e em constante tensão: múltiplos poderes em disputa, comércio aquecido, trabalho livre, ponto de convergência

de pessoas e objetos, polo de parada de estrangeiros, aglomerados humanos, moradias precárias, descuido com a higiene e saneamento, desemprego e criminalidade.

Foucault destaca que já na segunda metade do século XVIII, Paris não era mais uma unidade territorial, mas uma multiplicidade de territórios heterogêneos e poderes rivais. Na arena pela hegemonia, tínhamos a igreja católica, já em disputa com diversos grupos religiosos menores em ascensão; o rei, já fragilizado pela igreja em seus comandos; os senhores feudais que, mesmo sem estarem no centro urbano mais intenso, imprimiam sobre ele alguma influência, sobretudo no que diz respeito à produção de alimentos; e inúmeras corporações comerciais que surgiam e prosperavam em escala crescente. Todos esses grupos, como indica o autor, além de disputarem em pé de igualdade as nuances da produção social, estavam pautados por autonomia e jurisdição própria, o que talvez explique a heterogeneidade desordenada de que Foucault fala.

Heterogeneidade que não favorecia nem a industrialização, já com sua primeira fase galopante sobre as principais cidades europeias, tampouco a coesão política, que, no caso parisiense, resultava em agravamento das revoltas e da criminalidade urbana, também já bastante expressivas. Mais uma vez, vemos um cenário ilustrativo no que se refere ao conjuramento da cidade sobre as verticalizações.

A questão da falta de higiene merece destaque. Paris, descreve Foucault, era uma capital suja e mal ventilada: dejetos eram lançados o tempo todo a céu aberto, aglomerados humanos se multiplicavam a cada dia sem a devida atenção para o lixo e os excessos produzidos, e o descuido com os cadáveres era uma prática comum. Nascia o que o autor chamou de *medo urbano*: um clima generalizado de mal estar e horror frente cenário que se desenhava.

[...] medo da cidade [...] medo das oficinas e fábricas que estão se construindo, do amontoado de população, das casas altas demais, da população numerosa demais; medo, também, das epidemias urbanas, dos cemitérios que se tornam cada vez mais numerosos e invadem pouco a pouco a cidade; medo do esgoto, das caves, sobre as quais são construídas as casas que estão sempre correndo perigo de desmoronar. (FOUCAULT, 2006, p. 87).

No entanto, foi com a chegada das grandes epidemias, sobretudo de peste bubônica, cólera, tuberculose e sífilis, que as tensões se aguçaram. Agora, além de descentralização política e econômica, caos e medo, haviam doentes e cadáveres por toda a parte. O colapso urbano se generalizava em forma de doenças, permitindo o descontrole agudo alcançar os corpos e os espaços independente das segmentações de classe, gênero ou etnia. Nesse instante, pela sobreposição desses fatores de desestabilização, os métodos e a política médica tornam-se, ao mesmo tempo, científicos, espaciais e econômicos.

Científico, porque, como mostra Foucault (2006), é através de uma aproximação sem precedentes com a química, com a bioquímica e com a microbiologia que a medicina se posiciona frente aos problemas que assolam a sociedade parisiense. Econômica, porque será, como nos mostra Sennett (2006), através das teorias de Adam Smith, de circulação veloz e incessante de dinheiro e mercadoria, que os traçados urbanos serão redesenhados. E, finalmente, espacial, pois será a partir das reformas e reformulações topográficas que o Estado, a partir da perspectiva e da legitimidade médica e econômica, vai agir. Na base de cada uma dessas direções, o imperativo da circulação sanguínea descrita por Harvey em 1628, que garantia ao barão de Haussmann uma direção bastante certa pela qual seguir, assegurada por um arcabouço teórico-político de modernidade, cujas palavras de ordem eram então velocidade e circulação, e que juntas impulsionavam o vetor democrático das liberdades individuais.

O primeiro nível dessas grandes intervenções, visou a reformulação da higiene pública. Os alvos eram os *miasmas*, ou seja, todos os pontos de acúmulo e estagnação, seja de pessoas, cadáveres, lixo, água, esgoto, ar, etc. Os pobres e suas moradias aglomeradas e precarizadas foram removidos do centro e direcionados para pontos periféricos da cidade; um sem número de construções antigas e mal acabadas foram destruídas do dia para a noite; novos cemitérios foram inaugurados também distantes da região mais populosa; longas e largas avenidas foram abertas ligando os pontos que viriam a ser os de maior fervor econômico; a água e o esgoto passaram a ser encanados e separados em seus destinos; um novo tipo de comércio, fechado e polido, bem como diversas praças e passeios arborizados foram erguidos de um momento para outro. A cidade, em todas as instâncias conhecidas, era posta para circular, para fluir, de forma veloz e incessante. Uma nova Paris, arejada e limpa, surgia, sob os destroços de outra que violentamente deixava de existir.

Um outro nível de intervenções, simultâneo a esse, se processou no sentido de organizar, sistematizar, modular esse fluxo que era disparado. Não bastava por para circular, era necessário canalizar, funcionalizar o movimento. Entrava em cena um conjunto de tecnologias corporais e espaciais que Foucault vai caracterizar como *disciplina*.

Para Foucault (2004), o processo de disciplinarização ou docilização dos corpos, é composto de individualização, funcionalização, serialização e vigilância permanente. Segundo ele, através desse esquema são produzidas e operacionalizadas as instituições disciplinares próprias da modernidade, tais como hospitais, cadeias, fábricas, escolas, etc.

Como o próprio Foucault mostra, é a partir dessas tecnologias políticas do corpo que serão produzidos também os novos espaços parisienses, sobretudo os espaços de circulação e moradia. Como já dito, o que dispara o processo são as epidemias, e é o método médico-estatal da quarentena que autoriza as intervenções. Intervenções que atravessam praticamente todos os espaços e corpos, mas que podemos dividir em escalas de proximidade, para melhor entendimento.

O primeiro nível foi o da organização doméstica. Para que o processo de ordenamento e isolamento dos doentes se efetivasse, foi necessário agir sobre os espaços de circulação desde o interior dos lares. É aqui que se inaugura a divisão padronizada da arquitetura domiciliar ocidental: uma casa por família (família nuclear), um cômodo para os progenitores, outro para os filhos (se for possível cômodos separados para filhos e filhas), um cômodo exclusivo para o preparo dos alimentos e outro específico para a higiene e os dejetos. Junto a isso, para que tudo se passasse com rigor, o Estado atuava com vigília incessante e relatórios diários.

O segundo nível, foi o do bairro. A partir da mesma tecnologia disciplinar, a cidade seria dividida em bairros, que, por sua vez, seriam esquadrinhados em ruas, e as ruas, em casas numeradas. Além da vigilância doméstica, a ação estatal incluía a vigília das ruas, bem como processos contínuos de desinfecção e queima de perfumes. Ainda nesse nível, surgiu o esquadrinhamento dos dejetos e corpos mortos: o afastamento do lixo, esgoto e cemitérios dos centros mais populosos e, em seguida, a organização desses fluxos em tubulações, no caso dos esgotos, e em covas catalogadas<sup>3</sup>, no caso dos cadáveres.

Em uma de suas aulas, Foucault (2008) fala ainda de uma relação muito íntima entre os processos de esquadrinhamento das cidades e de retirada dos pobres dela. Ele mostra que na cidade ainda não quadriculada, de crescimento desordenado e espontâneo, os pobres cumpriam a importante função de levar coisas e informações de um ponto a outro, pois eram eles que melhor conheciam e dominavam essa geografia assimétrica e aparentemente desorganizada. Não havia numeração nas casas, padrões arquitetônicos a serem seguidos, tampouco separação precisa de bairros ou nomes de ruas. Isso, em certa medida, tornava a cidade dependente das camadas sociais mais baixas.

---

<sup>3</sup> Ao descrever a condição calamitosa dos cemitérios parisienses antes das intervenções, Foucault (2006) nos lembra que esse processo de modulação dos cemitérios não foi motivado pela Igreja – até porque nesse momento as preocupações da igreja não abrangiam os corpos após a morte – mas sim pela medicina científica – em sintonia com o estado –, que localizava nos cemitérios aglomerações que configuravam pontos de produção e contágio de doenças.

Porém, após a reconfiguração disciplinar e o mapeamento formal dos espaços, a cidade tornou-se facilmente legível e permeável aos poderes estatais, de modo que as funções de carteiros, entregadores ou vigilantes, passaram a ser acessíveis a qualquer um. Os pobres, enfim, como peças fora do tabuleiro economicista que se armava, puderam ser removidos dos centros mais populosos sem comprometer o bom funcionamento do todo urbano.

O terceiro nível de intervenções, por fim, atua sobre os espaços de circulação da cidade. O mesmo rigor que vimos se instalar sobre a regulação doméstica, se sobrepôs também aos perímetros urbanos dedicados ao fluxo dos corpos: a posição, o formato e a organização das ruas e avenidas, as rotas privilegiadas pelos governos, o posicionamento das praças e passeios, o formato, a periodicidade e a velocidade dos novos modais de transporte, a largura das vias pedestres, o comércio, etc., tudo seria agora criteriosamente pensado sob a óptica disciplinar.

Sennett (2008), é preciso ao apontar algumas estratégias de poder presentes na arquitetura dos transportes coletivos. Fala-nos de como a disposição dos assentos dos bondes (que depois vão servir de modelo para os futuros modais de grande capacidade), em fileiras e um de costas para os outros, objetivou, antes de tudo, um ambiente com pouca interpelação, um espaço de descanso e sossego para o trabalhador. Até mesmo o *conforto* desses equipamentos, segundo o autor, proporcionado pelos bancos acolchoados e anatômicos, pode ser visto como elemento estratégico de poder, uma vez que resultam dos famosos estudos desse período que relacionavam a recuperação da exaustão dos trabalhadores (inclui no interior dos transportes) à produtividade fabril.

Beguín (1991), aprofundando essa questão, vai mostrar como o conforto se tornou um importante elemento político econômico em meados do século XIX, após as grandes pesquisas inglesas de 1840-1850. Estabelecida a relação direta entre salubridade, saúde populacional e produtividade, produzir e oferecer conforto se tornou fundamental para o bom desenvolvimento da nação, com importantes consequências sociais e econômicas. Nesse momento, questões de ventilação, escoamento dos dejetos e resíduos, canalização da água, distribuição dos corpos no espaço tornaram-se problemas estatais. Da habitação aos espaços públicos, passando pelo interior dos transportes e ambientes trabalhistas, após essas pesquisas, todos os espaços urbanos se conformaram arquitetonicamente objetivando o aumento da produção. Trata-se de um conforto funcional, portanto, direcionado para o fim único da economia e da ordem de Estado. A saúde, desse modo, se tornou um problema técnico, numérico, de gestão de fluxos e movimentos. Nas

palavras do autor, “Se o custo da doença [e da insalubridade] pode ser enunciado em termos cada vez mais concretos e mensuráveis, a própria saúde torna-se um problema técnico que podemos controlar com a ajuda de engenheiros e artefatos sanitários. (BEGUIN, 1991, p. 40).

Nas grandes reformas urbanas e nos espaços de circulação, vemos forças muito próximas das que Foucault denunciou em seus estudos sobre as instituições disciplinares. Composições de governo que partem de uma mesma base epistêmica, de um mesmo regime de verdades sobre o funcionamento das coisas, enfim, de uma mesma estratégia de individuação, esquadramento e vigilância dos corpos. Sugerimos, assim, a existência de uma relação direta entre as celas dos sistemas carcerários, a casa e seus cômodos, a família e sua organização patriarcal nuclear, a fábrica e as linhas de montagem, as salas de aula e carteiras escolares, com as vias de circulação urbana e os sistemas de transportes, coletivos e particulares. Segmentaridades<sup>4</sup> circular e linear, ao mesmo tempo.

Décadas de progresso se seguiram nesse sentido, primeiro na europa e depois nos Estados Unidos, onde, no século XX, os avanços da indústria automobilística aceleraram e aguçaram os impulsos de modernidade. É com Taylor e Ford, portanto, que a disciplina da circulação encontra seu maior impulso.

Em 1908, com a promessa de democratização da modernidade, a *Ford* lança o primeiro carro dito popular, e a reboque dele, uma rede de indústrias se ergue. As principais são, a da borracha, que viabiliza os pneus; a do petróleo, que possibilita o baixo custo e a acessibilidade do combustível; e a do aço, que fornece a matéria prima dos motores, das latarias e das rodas. São indústrias que até hoje se sustentam de mãos dadas na base desse sistema, e possibilitam a hegemonia do meio rodoviário de circulação.

Com essa hegemonia, as disciplinas da circulação urbana se aguçam. Se antes a materialidade da individualização nos transportes estava restrita aos assentos dos bondes, trem e ônibus; com a proliferação dos automóveis, o carro passa a ser a nova célula elementar do organismo. Célula que, por sua vez, se agenciará, ou melhor, se

---

<sup>4</sup> Segmentaridade é um conceito utilizado por Deleuze e Guattari (2013) em *Micropolítica e Segmentaridade* para pensar a organização das máquinas sociais. Para os autores os humanos são animais segmentares, sendo que os segmentos podem ser de três naturezas: linear, circular e binário, todos compostos por três tipos de linhas: linhas duras, flexíveis e de fuga. A segmentaridade linear faz referência as escalas de grau; maior e menor, por exemplo; a circular, diz respeito a maior ou menor amplitude, foco ou abrangência. Há segmentaridade circular, por exemplo, quando racionalizamos e sequenciamos as escalas da realidade biológica: átomo, moléculas, célula, tecido, órgão, sistema, corpo, família, lar, rua, bairro, cidade, estado, país, continente, enfim. A segmentaridade binária, por último, é aquela que divide a realidade em pares opostos: homem/mulher, público/privado, corpo/subjetividade, etc. Já as linhas nos servem para diferenciar o grau de estabilidade desses cortes segmentários.

potencializará em outra: a família. Se como nos mostra Sennett (2006), o transporte coletivo, em grande medida, cumpriu essa tarefa de funcionalizar a circulação urbana, bem como minar as possibilidades de encontro com o *outro*, com os automóveis particulares, esse objetivo ganha novo fôlego e se aprofunda.

Quase como se o automóvel sobrecodificasse a forma família nos espaços públicos de circulação. É isso que se passa, primeiro, no final do século XIX com Haussmann, e, depois ao longo do século XX com a indústria rodoviária. São quase que etapas de um mesmo processo. O processo de disciplinarização (e domesticação) do espaço público urbano.

Se pensarmos, ainda, que com Haussmann se processou a interiorização do comércio na forma de lojas, e que no nível mais radical disso estão os shoppings contemporâneos; podemos pensar que, paralelamente, o carro e todos os aparatos necessários para sua hegemonia – tais como, vias asfaltadas, altas velocidades, sinalização por luzes e sons, vagas e estacionamentos, comércios e serviços especializados, etc – impulsionaram e sustentaram a radicalização, primeiro, do núcleo familiar como unidade elementar do *sócius* – montada, como vimos, a partir do regime de quarentena no século XIX; segundo, de privatização e domesticação do espaço público – também iniciada e materializada com Haussmann –; e, terceiro, da lógica aceleracionista e funcionalista dos espaços e ambientes de circulação.

Em último grau, parece-nos que todo esse processo opera níveis cada vez mais profundos de silenciamento da cidade, isto é, o abafamento do que entendemos, a partir de Mumford (1965) e Caiafa (2007), como circulação urbana, caracterizada por sua intensidade e força heterogeneizante. Assim como o espaço doméstico contemporâneo evoluiu no sentido de resguardar o núcleo familiar da intensidade do espaço público – facilitando junto disso o governo dos corpos –, em grande medida, parece que o carro, ao permitir a família circular por entre os espaços urbanizados de modo veloz e objetivo, também pode ser caracterizado como uma etapa fundamental do resguardo doméstico. Na raiz do argumento, entendemos o carro, no formato urbano mais usual, como uma extensão do espaço doméstico sobre a cidade, ou, se preferirmos, como um modo de estar na cidade sem deixar-se afetar por ela, de vê-la passar, de participar de seus circuitos, de sentir algum nível de sua densidade e, ainda assim, se manter aparelhado pelo conforto e sossego da célula familiar elementar.

A separação promovida pelos sistemas de transporte motorizados também pode ser pensada em três etapas superpostas de afastamento: o modal; o espaço de trânsito; e,

a velocidade. Com elas, perceberemos não apenas a eficiência aguda e sutil desse modelo em penetrar no cotidiano e nos modos de vida, mas também gradientes de distanciamento que vão variar de acordo com os modais disponíveis.

Sobre o modal, pensaremos basicamente em seus elementos arquitetônicos. O veículo automotor rodoviário ou sob trilhos – seja ele carro, ônibus, metrô, trem, caminhão ou motocicleta –, antes de mais nada, é um interior. Interior que pode ser público, privado, coletivo ou individual, que engloba o corpo e media a relação deste com o que se passa dentro e fora. Via de regra, nesses casos, a mediação (ou a comunicação, se preferirmos) com o exterior se passa pelas janelas, luzes e sons.

As janelas, primeiramente, pelas suas variações de formato e tamanho, parecem indicar que a visão, ao menos a do motorista<sup>5</sup>, deve estar na maior parte do tempo voltada para a frente<sup>6</sup>. Os vidros frontais e traseiros, no caso dos carros, são maiores e permitem maior amplidão do campo visual. É através dele que a maior parte das comunicações vão acontecer de dentro do carro.

Porém, esse mesmo vidro que permite um certo nível de abrangência visual, é também o que impõe com maior rigor os limites da relação motorista-cidade. Os vidros dianteiro e traseiro sendo maiores, indicam que o motorista deve se ater mais ao que se passa na frente e na traseira, deixando em segundo plano as laterais. Isso se evidencia ainda mais quando levamos em conta os espelhos retrovisores, que possibilitam observar a traseira mesmo com o olhar voltado para frente. Há aí um primeiro exemplo de *conforto cognitivo*, que entenderemos como sendo qualquer condição prévia que objetive promover a segurança e a estabilidade, perceptiva ou afetiva, dos encontros, neste caso, com a cidade.

A radicalidade desse caráter distanciador do carro se torna mais explícita se pensarmos nos aparatos automotivos mais atuais, tais como *insulfilms*, blindagens e ar-condicionado, que operam, por um lado, intensificando o conforto interior do modal, e, por outro, limitando ainda mais o contato com o exterior, de modo que nem mesmo os

---

<sup>5</sup> Quando centramos o foco na figura do motorista, pode parecer reducionista de nossa parte, mas, de fato, mesmo que os automóveis convencionais disponibilizem quatro ou cinco lugares, as estatísticas mostram que no dia a dia seu uso é praticamente individual. Um estudo realizado em 2011 pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), por exemplo, mostrou que nas capitais paulista e carioca a média é de 1,4 ocupantes por automóvel.

<sup>6</sup> Ao refletirmos sobre as limitações do campo visual do motorista, devemos nos perguntar também se os outros modais, inclusive a bicicleta, não traz também seus limites e privilégios sensitivos e atencionais. Essa, sem dúvidas, é uma questão que nos inquieta, e trataremos dela mais adiante. Contudo, de antemão, já podemos adiantar que não se trata aqui de simplesmente apontar e criticar os limites visuais por si só, mas, de refletir acerca de seus efeitos sobre funcionamento corporal e urbano. No caso das demandas sensitivas exigidas no uso dos automóveis, suspeitamos operar forças de afastamento da intensidade urbana.

olhares ao redor, ou o desconforto térmico causado em grande medida pelos próprios gases da combustão automotiva, consigam interpelar o motorista<sup>7</sup>.

É importante entender, porém, que não se trata de uma problematização do conforto simplesmente, mas de uma reflexão acerca de suas motivações e consequências subjetivas e espaciais que atuam fundamentalmente potencializando a instância privada em detrimento da pública. A questão, então, é menos o conforto que seu uso instrumental, sua abrangência seletiva e suas consequências individualizantes e homogeneizadoras. De fato, o interior dos automóveis se tornou mais confortável com o passar do tempo; entretanto, simultaneamente e na mesma velocidade desse processo, vimos a violenta deterioração (e a consequente privatização) dos espaços públicos. Suspeitamos, desse modo, haver uma relação diretamente proporcional entre a privatização e a interiorização do conforto e a degradação do público.

Acerca da indiferença e do individualismo intensificados pela circulação automobilística, Sennett vai falar que “[...] nevegar pela geografia da cidade moderna requer muito pouco esforço físico e, por isso, quase nenhuma vinculação com o que está ao redor.” O motorista, nos diz ele, “bem como o telespectador, vivencia o mundo como uma experiência narcótica” (SENNETT, 2008, p.16).

Com isso, o autor indica que o carro e sua condição cognitivo-corporal aceleram o corpo, facilitando o cumprimento das demandas colocadas pela modernidade. Contudo, não sem deixar marcas profundas na realidade urbana. Nesse mesmo processo de aceleração, além de todas as interferências espaciais, o carro acaba por minimizar e simplificar as interações entre o motorista e a cidade, pondo-o em relação retrita com as condições necessárias para que o fluxo motorizado exista: não é para as pessoas nem para quaisquer outros elementos da cidade que o motorista deve olhar, mas para os sinais de trânsito, para as marcas pintadas no asfalto, para as luzes do carro na sua frente, para as placas, etc.

Podemos descer ainda mais um nível na reflexão, para pensar a predominância não do que o carro e o trânsito deixam ver, mas a predominância da própria visão sobre os outros sentidos corporais. Para o arquiteto Juhani Pallasmaa (2011), a aspeccia das cidades, bem como toda a estética tecnológica da modernidade, pode ser entendida como consequência de uma “negligência com o corpo e os sentidos e um desequilíbrio em nosso

---

<sup>7</sup> Em nível menos violento, entendemos que isso também se aguça nos transportes coletivos quando, por exemplo, vemos modais de massa das grandes capitais deixando de disponibilizar janelas que abrem aos seus passageiros, tornando obrigatório a experiência com o ar-condicionado.

sistema sensorial” (PALLASMAA, 2011, p.17). O autor reconhece a importância da visão para os diversos avanços humanos, em todas as áreas do conhecimento; porém, afirma que a predominância visual resulta no aumento “[...] da alienação, do isolamento e da solidão no mundo tecnológico de hoje [...]” (PALLASMAA, 2011, p.17).

Embora bastante radical, o argumento de Pallasmaa parece coerente com o que pensamos sobre a experiência automotiva, onde a visão e, cada vez menos, a audição, de fato acabam sendo os únicos sentidos capazes de ultrapassar as barreiras de interiorização do modal, enquanto os demais sentidos permanecem confinados, isolados da exterioridade complexa das ruas. Especificamente sobre isso, Sennett vai acusar uma *crise tátil* do indivíduo moderno: “[...] deslocar-se ajuda a dessensibilizar o corpo” (SENNETT, 2008, p.262).

Atento aos processos contemporâneos de subjetivação, Guattari (2002) também alerta para o agenciamento corpo-automóvel.

Quando dirijo um carro, minha atração pelo espaço frontal equivale a colocar entre parêntese meu esquema corporal, deixando de lado a visão e os membros que se acham em posição de sujeição à máquina automobilística e aos sistemas de sinalização emitidos pelo meio rodoviário. (GUATTARI, 2002, p. 153).

Junto desses autores, afirmamos, primeiro, que o uso do carro, por meio de sua arquitetura interior, implica na condição cognitivo-corporal que favorece a visão frontal direcionada para determinados elementos prescritos da cidade; e, segundo, que essa condição experienciada no dia-a-dia urbano, implica produções corporais e modulações atencionais sobre a cidade que vinculam-se ao projeto moderno. Essa arquitetura automotiva será reforçada ainda mais pelo segundo nível de afastamento, que chamaremos aqui de *espaço de trânsito*.

A presença do carro nas grandes cidades no nível em que chegamos não seria possível sem uma profunda reconfiguração espacial. Nesse ponto, voltamos a nos aproximar das reformas parisienses do século XIX. Haussmann foi o primeiro a moldar o espaço urbano para receber esse tipo de fluxo, retilíneo e funcional. Em relação a isso, o que ele fez foi esquadrihar a cidade e abrir nela espaços exclusivos para o fluxo veloz, que em seguida, no século XX vieram a ser ocupados pelos meios motorizados. A partir daí, quase tudo que se passou nas demais cidades em relação a macropolítica da circulação pode ser considerado uma continuidade desse primeiro gesto.

Sennett (2008), mais uma vez, em um fragmento de seu livro, nos ajuda:

[...] o espaço tornou-se um lugar de passagem, medido pela facilidade com que dirigimos por ele ou nos afastamos dele. [...] O motorista pode dirigir com

segurança apenas com o mínimo de distrações idiossincráticas; dirigir bem requer: sinais padronizados, linhas que demarquem as pistas, tubulações de esgoto, além de ruas sem pedestres, ocupadas apenas por outros motoristas. (SENNETT, 2006, p.16).

Falamos, então, da construção de um espaço próprio para os meios motorizados, que necessitam de elementos de regulação muito precisos, como semáforos, códigos padronizados de comunicação, leis e fiscalização, linhas de separação das faixas de rolamento, meio fio para que o pedestre saiba seu limite, e, principalmente, um espaço extenso, alisado, reto e exclusivo.

As comunicações, nesses espaços, passam a ser majoritariamente visuais e auditivas. A luz vermelha indica que é preciso parar ou estar atento; os faróis, setas e buzina cumprem quase toda a comunicação entre os veículos; e, para que nada fuja ao controle, existem os radares e guardas de trânsito, que, por sua vez, identificam os infratores pelo número sempre em evidência do emplacamento.

O terceiro nível de afastamento é, pois, a velocidade. Entretanto, mesmo sendo abordada por último nessa sequência esquemática, a velocidade talvez seja o item primeiro de todo esse projeto moderno. Abordamos no final, contudo, por ser ela o resultado, o que inspira e coroa essa modulação. O topo e o centro. Os muitos cavalos de motor não fariam sentido sem esse mundo alisado e de comunicações simplificadas que é o trânsito urbano. Do mesmo modo, esse espaço vazio e pavimentado não seria necessário sem que essa vontade de velocidade viesse se expressar na forma de veículos automotores.

É a velocidade, junto com os meios necessários para sua expressão, que garante o afastamento em seu mais alto nível e o esvaziamento radical dos encontros, como nos afirma Sennett (2006), individualizando o corpo e impedindo que ele se vincule com maior profundidade aos elementos dispostos ao seu redor. É a velocidade que garante, primeiro, que a intensidade externa ao trânsito não tocará o corpo do motorista e, segundo, que ele poderá circular no menor tempo possível pelo de um ponto a outro pelo circuito casa-trabalho-mercado. Enfim, é a velocidade que completa e potencializa o projeto de Adam Smith e Haussmann de transformar respectivamente a economia e a cidade em um organismo saudável, tal como idealizava Harvey: as ruas e avenidas como veias e artérias; as pessoas dentro de seus meios de locomoção como células velozes que transportam os nutrientes; e o dinheiro e as mercadorias como o oxigênio que circula, nutre e faz viver o organismo.

A superposição dos paradigmas fisiológico, econômico e espacial, bem como a descrição desses três níveis de afastamento promovidos pelas tecnologias da circulação motorizada, evidencia, primeiro, que há uma coerência político-científica na base do projeto moderno; segundo, que essa coerência se sustenta sobretudo por meio dos Estados e do modo de produção capitalista; e, terceiro, que ela compõe, além das instituições disciplinares examinadas por Foucault, os espaços de circulação da cidade. Tais espaços de circulação tem funcionamento análogo as instituições disciplinares, e, assim como os presídios, escolas, hospitais, fábricas etc., operam potencializando as verticalidades estatais e os fluxos de mercado, produzindo os corpos dóceis da mega-máquina urbana moderna.

### 1.3. Micro e macrocirculação: capilaridades e circuitos

*Nessa humanidade central e centralizada, efeito e instrumento de complexas relações de poder, corpos e forças submetidos por múltiplos dispositivos de “encarceramento”, objetos para discursos que são eles mesmos elementos dessa estratégia, temos que ouvir o ronco surdo da batalha. (FOUCAULT, 2004, p.254).*

Até aqui, vimos breve caracterização da circulação na cidade pré-moderna e moderna. Com isso, percebemos que a experiência da circulação urbana em outros tempos foi radicalmente diferente da de hoje e que a organização da circulação na modernidade – ainda hoje dominante – está profundamente relacionada ao capitalismo moderno e ao saber-poder disciplinar descrito por Foucault (2004), cujos pilares mais fundamentais parecem ser identificar, classificar, distribuir e vigiar.

Nessa seção, no entanto, junto com Deleuze, Guattari (2013), De Certeau (2014) e Caiafa (2007), pensaremos os pontos de não abrangência desses poderes, as brechas abertas desse sistema e algumas experiências de circulação que alargam essas brechas quando, de algum modo, não obedecem aos ordenamentos instituídos.

Para localizar conceitualmente essas experiências propomos uma requalificação na noção de circulação em *macro-circulação*, que se processariam em sintonia com os estratos e as disciplinas urbanas; e *micro-circulação*, que operariam, ao contrário da primeira – mas em relação com ela – como *táticas*, escapado ao traçado objetivo e funcionalista e, com isso, expondo outros modos possíveis de fluxo urbano.

Com Deleuze e Guattari, aprofundaremos a base filosófica destes prefixos micro e macro, enquanto que com De Certeau e Caiafa refletiremos, respectivamente, acerca da

experiência dos pedestres e dos usuários de transportes públicos, em busca de consistência prática para a proposta.

Antes de mais, esclarecemos que os prefixos micro e macro usados aqui, tem sua primeira referência no conceito foucaultiano de *microfísica do poder*, a partir do qual o autor pôde enfim localizar um tipo de saber-poder nos corpos, nos agenciamentos e nos detalhes espaciais, para além dos Estados e instituições. Um poder, antes de tudo, minúsculo e relacional, que se constitui não de cima para baixo, mas em tensão horizontal e circular de forças. Foucault, com isso, conseguiu tanto apontar uma direção política mais capilar de enfrentamento ao capital, localizada além e aquém das utopias socialistas tradicionais, de tomada do poder, quanto lançar luz sobre a dimensão política do cotidiano.

Para pensar as micro-circulações, contudo, além dos escritos de Foucault, nos aproximaremos dos pares conceituais micro/macropolítica e *molar/molecular*, propostos em *Mil platôs*, por Deleuze e Guattari, a partir dos quais poderemos pensar não apenas a relação subjetividade-estado, mas a reprodução ou o enfrentamento da ordem estabelecida, que, segundo os autores, não está relacionada as escalas mais ou menos abrangente de ação, mas à potência qualitativa de sobrecodificar ou desterritorializar o instituído.

Em *conversações*, Deleuze (2010) é enfático ao afirmar que “as minorias e as majorias não se distinguem pelo número” ou pela escala, mas pela conformidade com o modelo vigente. Para ele, a maioria se caracteriza pelos altos graus de sobrecodificação de uma forma: “por exemplo, o europeu médio adulto macho habitante das cidades... Ao passo que uma minoria não tem modelo, é um devir, um processo”. (DELEUZE, 2010, p.218).

Em *Micropolítica e segmentaridade*, Deleuze e Guattari (2013) distinguem micro e macropolítica não por tamanho, escala ou dimensão, mas por uma diferença de natureza desses sistemas de referência, onde a macropolítica estaria relacionada aos segmentos rígidos, às formas duras e aos centros de poder sobrecodificantes; e a micropolítica às linhas flexíveis e de fuga, aos fluxos, devires e experimentações, sempre independentes de graus de extensão. Mesmo sendo de qualidades distintas, porém, essas duas naturezas estão juntas, imbricadas, e não cessam de interferir uma na outra. Assim, mais que diferenciá-las e opô-las, os autores parecem interessados em mostrar como elas se relacionam: como as molaridades se molecularizam, ou, como os *formas instituídas* se reconfiguram através dos *fluxos de desterritorialização*:

[...] as duas formas não se distinguem simplesmente pelas dimensões, como uma forma pequena e uma grande; e se é verdade que o molecular opera no detalhe e passa por pequenos grupos, nem por isso ele é menos coextensivo a todo campo social, tanto quanto a organização molar. Enfim, a diferença qualitativa das duas linhas não impede que elas se aticem ou se confirmem de modo que há sempre uma relação proporcional entre as duas [...] como se uma linha de fuga, mesmo que começando por um minúsculo riacho, sempre corresse entre os segmentos, escapando de sua centralização, furtando-se à sua totalização. (DELEUZE & GUATTARI, 2013, p.102).

Trata-se, em síntese, de incluir na ontologia do *socius* uma perspectiva molecular: se pela perspectiva macropolítica a sociedade se define pelos estados, instituições, estruturas e tudo mais que reverbera dos centros sobrecodificantes, do ponto de vista da micropolítica, isso se dá pelas linhas maleáveis e de fuga, que são moleculares. Onde, segundo os autores, “Sempre vaza ou foge alguma coisa, que escapa às organizações binárias, ao aparelho de ressonância, à máquina de sobrecodificação [...]”. (DELEUZE & GUATTARI, 2013, p.103).

A partir dessas referências, propomos a requalificação do conceito de circulação: por um lado, como já dissemos, a macro-circulação, ou a circulação molar, que seria este modo de transitar nas cidades a partir dos estratos instituídos; e, por outro, a micro-circulação, que operaria por fluxos experimentais, referenciados mais pelas contingências que pelas funções estatais e mercadológicas.

Enfatizamos, todavia, não se tratar de uma oposição ou uma separação estanque entre os dois modos, mas de duas qualidades de circulação interpenetrantes. Sabemos que mesmo nos estratos mais duros sempre são possíveis linhas maleáveis e de fuga, e, que mesmo as desterritorializações mais intensas podem incorrer em estratificações e enrijecimentos severos. Refletiremos com mais profundidade sobre isso a seguir. Primeiro, aqui nessa seção, com os estudos de Janice Caiafa e Michael De Certeau, respectivamente sobre os usuários de transportes coletivos e pedestres; e, depois, no próximo capítulo, quando tratarmos dos variados aparelhos de captura que já se empenham em organizar limites funcionais para a experiência ciclista nas cidades atuais.

É interessante notar que o tema da circulação urbana, ao ser considerado como campo diversificado na qualidades de seus movimentos, ao mesmo tempo que permite o *espaço* – projetado, estratégico, de perspectiva única e vertical – ser pensado enquanto *território* – relacional, de forças múltiplas em tensão –, da abertura para tratarmos os usos espaciais e a escolha dos modais como um exercício político de produção de corpos e espaços. É o que vemos, por exemplo, nas obras de Michael De Certeau e Janice Caiafa,

que, mesmo sem usar precisamente esses termos, vão considerar a micropolítica na cidade a partir das questões da circulação.

De Certeau (2014), por um lado, em *caminhadas pela cidade*, vai pensar a prática pedestre, assim como suas interferências no traçado urbanístico. Enquanto Caiafa (2009; 2013), em *Aventura das Cidade e Trilhos da Cidade*, vai trabalhar, entre outras coisas, as questões da alteridade no interior dos transportes coletivos, como ônibus e metrô, bem como os jogos de forças que estão envolvidos nesses sistemas. Ambos os autores, nesse exercício investigativo de seguir os transbordamentos e desvios que criam, preenchem e alargam a incompletude das sobrecodificações.

O texto de De Certeau, em primeiro lugar, evidencia os contrastes entre os pontos de vista do urbanista e do *praticante ordinário da cidade*: o olhar que vem de cima para organizar e controlar, e o corpo, ao *rés do chão*, que ao usar a cidade, aciona nela um outro tipo funcionamento. Aliás, não apenas nesse texto mas em todo o livro, a localização de uma potência do *cotidiano* – aquilo que no dia-a-dia aparenta ser pura repetição e mecanicismo – parece ser o foco do autor. De Certeau, entre muitas nuances, parece estar em busca de uma resistência dos usos, das práticas e dos desvios espontâneos que se opõem ao *status quo* sem passar necessariamente por agrupamentos organizados de contestação e combate. Nesse texto, contudo, ele se detém a pensar esse embate constante, presente no cotidiano das cidades entre o traçado planejado e os usos pedestres dentro deste plano.

Num primeiro momento, ele fala da construção racionalista e panóptica da cidade moderna, da ascepcia das intervenções estatais e da vontade de modulação e esquadramento que incidem legitimados por esses saberes sobre espaços urbanos. Em seguida, entretanto, fala de outra escala de atuação e construção da cidade, de uma outra qualidade sensitiva e operacional possível e existente na urbe: a dos *praticantes*. Mostra a invisibilidade e a incostância desses usos, e, portanto, a impossibilidade de homogeneização dos mesmos pelas instâncias *macro*. Trata-se, segundo o autor, de perceber para além dos olhos do poder, e de seguir as operações de apreensão e produção desses “[...] procedimentos multiformes, resistentes, astuciosos e teimosos que escapam à disciplina sem ficarem mesmo assim fora do campo onde se exerce [...]” (DE CERTEAU, 2014, p.174).

Para aprofundar essas noções, o autor compara os atos de andar e falar, e, assim, propõe o conceito de *enunciações pedestres*. Para ele, tal como a fala marca a língua e suas palavras ao expressá-las, os passos singularizam a cidade ao pisá-la. De modo que o

ato de caminhar estaria para o sistema urbano como a enunciação está para a língua ou para os enunciados proferidos:

A caminhada afirma, lança, suspeita, arrisca, transgride, respeita, etc., as trajetórias que fala. Todas as modalidades entram aí em jogo, mudando a cada passo, e repartidas em proporções, em sucessões, e com intensidades que variam conforme os momentos, os percursos, os caminhantes. Indefinida diversidade dessas operações enunciativas. (DE CERTEAU, 2014, p. 179).

Ao localizar essa operação resistente dos usos, De Certeau, assim como fez Deleuze e Guattari com o conceito de micropolítica, consegue pensar um modo de combate às forças de ordenamento que passa por fora da dinâmica revolucionária tradicional de tomada do poder. Ao contrário, mantendo o foco nas práticas cotidianas, institui o estatuto de resistência justamente no desvio de quaisquer enrijecimentos e verticalidades, na afirmativa do múltiplo, do autônomo e do fugidio, em detrimento do uno, do homogêneo, do reto, do total.

No mesmo texto, De Certeau argumenta sobre as *retóricas ambulatórias*, para nos mostrar, além das marcas dos passos no espaço, a construção de percursos variáveis sobre o plano urbanístico: “a arte de moldar frases, tem como equivalente uma arte de moldar percursos.” (DE CERTEAU, 2014, p.179).

Há, assim, além de um embate entre a centralização do plano e a multiplicidade dos usos, uma proposta ontológica de espaço, que se respalda nas práticas, nas construções singulares de cada espacialidade e nos traçados ordinários de cada praticante. Há, enfim, uma dimensão incontável, indecifrável, inapreensível da cidade, onde habitam esses usuários, esses manufactureiros das ruas, que fogem espontaneamente sem cessar das quadrículas racionais que incidem sobre o urbano. Temos, aí, um primeiro exemplo disso que chamamos microcirculação.

No mesmo sentido, trazemos a extensa obra de Janice Caiafa (2007; 2013), a partir da qual reflete-se a respeito dos transportes coletivos. Anteriormente, quando tratamos dos sistemas de transportes, enfatizamos principalmente as tecnologias de poder que incidem sobre eles. Falamos de sua arquitetônica disciplinar, de sua funcionalidade e de sua relação íntima com os axiomas do capital. No entanto, quando nos aproximamos de Caiafa, ainda que tratando do mesmo objeto de análise, estamos em busca de outra perspectiva, outro ajuste investigativo, que esteja mais preocupado com os escapes que com os limites.

Sobre os transportes coletivos, Caiafa compôs três obras. A primeira, intitulada *Jornadas Urbanas*, sobre o sistema de ônibus do Rio de Janeiro; outra, de ensaio e

etnografias sobre experiência urbana a partir dos transportes coletivos de Nova York e Rio de Janeiro, de título *Aventura das Cidades*; e, um último, *Trilhos da Cidade*, especificamente sobre o sistema metroviário da cidade do Rio de Janeiro. Para os limites desta seção, refletiremos brevemente a partir dos dois últimos.

Ressaltamos, antes de tudo, que Caiafa afirma uma perspectiva positiva das cidades. Para ela, ao contrário dos meios rurais e familiares, os espaços urbanos são locais privilegiados para que a heterogeneidade e a coletividade se expressem, inclusive em movimentos de tensionamento às axiomáticas capitalistas. Além disso, entende que a circulação intensiva nos grandes centros, por meio dos sistemas coletivos de transporte, opere como potência de diferenciação das subjetividades, tanto por permitir a aproximação e a interação de pessoas de procedências diversas, quanto pelas configurações próprias de cada modal, a partir de cada cidade e de cada região.

No transporte coletivo urbano gera-se um espaço muito singular de comunicação. São desconhecidos, completamente estranhos uns aos outros, que se deslocam – as vezes por longo período – juntos, lado a lado. Podem também entrar em situações de proximidade excessiva, nos veículos lotados. Essas pessoas, que um destino comum reuniu ali, vão se observar, vão despertar para as presenças em torno, vão se falar? (CAIAFA, 2007, p.89).

Fazendo link com o item anterior, onde tratamos das três camadas de afastamento na experiência automobilística, percebemos que muito do que vimos não se aplica na mesma medida aos usuários de ônibus, sobretudo porque seus corpos não estão confinados individualmente como os dos motoristas. Se Caiafa fala de um potencial heterogeneizante no interior dos transportes, comparando com o que refletimos sobre os carros, podemos pensar também a relação com o que se passa para fora do modal. O passageiro do ônibus, nesse caso, – ainda que limitado pelo traçado prescrito, pela eventual velocidade e pelo olhar – está em certa medida livre para observar – ainda que a janela esteja fechada – a cidade que se movimenta para fora da arquitetura que o interioriza. Tal experiência, arriscamos dizer, é quase cinematográfica. Talvez, por conta do duplo movimento que os passageiros têm acesso ao olhar pelas janelas: o movimento próprio da cidade – corpos transeuntes, tráfego motorizado, animais de rua, comércio, barulhos, etc.; e, o movimento, ao mesmo tempo previsível e instável, próprio da cidade vista da janela dos ônibus, que possibilita essa sensação de cenas vivas e recortadas, em movimentos de profundidade, passando em sequência pelo campo visual de quem observa.

A partir disso, poderíamos incluir as seguintes questões: podem as condições cotidianas, de proximidade e comunicação, permitidas/impostas pelos modais coletivos de transportes, em alguma medida, conjurar a arquitetônica disciplinar dos mesmos? Podem os corpos e os usos ordinários dos equipamentos de locomoção disparar experiências desligadas das funcionalidades previstas? Enfim, podem micropolíticas da circulação se expressarem ainda que dentro dos aparatos da macrocirculação?

Entre muitas considerações, Caiafa (2007; 2013) deixa algumas pistas de que sim. Fala, por exemplo, das conversações durante as viagens, a partir das quais relata as mais diversas situações: paqueras que se iniciam e se desdobram em fins diversos; discussões agressivas ou mais calmas sobre os mais variados temas; debates acalorados sobre política, futebol ou quaisquer situações que se passam no momento; silêncios povoados de encontros; situações de risco e medo; amizades que se iniciam e se desfazem em lapsos curtíssimos de tempo (e que marcam profundamente, ou não, as vidas); etc. É um *espaço de exterioridade* que se produz no interior dos transportes coletivos, um interior feito de *fora*, que - ainda que arquitetado para limitar as experiências de alteridade - remonta, por durações e intensidades variadas, as potências de diferenciação, própria das cidades, contrapondo sem cessar as enunciações de simplificação e funcionalização da vida.

Caiafa (2013), traz ainda o conceito de *virtualidade*, a partir de Deleuze (1974). Com isso, indica que o encontro com a alteridade não está necessariamente relacionado à comunicação palavresca e auditiva, mas, ao contrário, se processa muitas vezes nos momentos de silêncio absoluto, em gestos de observação e reflexão especulativa sobre os *outros* ao redor:

Essa cena solitária [...] pode abrigar muita atividade. Lá estamos nesse espaço de regulações, em que a circulação segue direções precisas, num vagão fechado, ao lado de outros solitários, mas que nem por isso seguem tristes ou passivos. O metrô parece funcionar, por exemplo, como um espaço de *observação* e *contemplação* de desconhecidos e seus gestos. [...] O outro sempre nos traz outros mundos, que são de fato entrevistados, vislumbrados. Deleuze (1974) observa que esses mundos não são realizados, mas possíveis, e são expressos pela presença de outrem. (CAIAFA, 2013, p. 60/62).

Daí a noção de *virtual*, que, como sugere Deleuze (1974), é aquilo que está presente como possibilidade, que existe apenas como potência de atualização, mas que, ainda assim, mostra-se como forma atual da presença *outra*.

Poderíamos seguir mais algumas pistas da obra de Caiafa; contudo, para os limites objetivos dessa seção, que é esclarecer o conceito de microcirculação, os fragmentos escolhidos já bastam. De fato, nos textos de Caiafa percebemos inúmeros desvios táticos

dos usuários sobre os equipamentos molares, fugas sutis, inventivas e constantes, que expressam e indicam que a cidade jamais se deixa simplificar e estabilizar, por mais fortes que sejam suas estratégias de dominação e exploração.







## 2. FORMAS DO PEDALAR

*[...] toda forma é um composto de forças. Estando dadas as forças, perguntar-se-á então primeiramente com que forças de fora se entram em relação e, em seguida, qual a força resultante. (DELEUZE, 2013, p.132)*

Neste capítulo, refletiremos sobre alguns agenciamentos mais estáveis em que a bicicleta esteve envolvida na modernidade, isto é, abordaremos os usos da bicicleta que, de algum modo, acabaram por se materializar em formas mais identitárias e funcionais nos corpos e nos espaços urbanos ocidentais. Pretendemos, com isso, três objetivos principais: a) delinear um certo percurso histórico dos usos da bicicleta; b) esvaziar as formas ciclistas de qualquer *a priori*; c) indicar algumas tensões que apontam para usos ainda não instituídos deste objeto.

Entendemos este capítulo tanto como uma continuação do primeiro, incluindo agora o problema da bicicleta, sobretudo o contexto da *macrocirculação*, quanto como um prelúdio do terceiro, onde subdividiremos e aprofundaremos as tensões não identitárias disparadas aqui, as quais pensamos serem potenciais desestabilizadoras das formas já circunscritas. Seguiremos uma estrutura de reflexões mais curtas que as do primeiro capítulo, mas que são igualmente fundamentais para a coesão do trabalho. Primeiro, porque nos ajuda a identificar de onde partiremos e do que estamos ou não falando dentro das nuances históricas, o que nos auxilia no combate às generalizações sobre o objeto e suas respectivas relações. Segundo, pela pretensão *genealógica* do texto, que visa, além de cartografar um certo modo contemporâneo do pedalar, seguir os preenchimentos e esvaziamentos da forma bicicleta, que aqui, como já dito, é concebida como ferramenta mediadora de relações, em constante variação.

No intuito de organizar o capítulo, forjamos uma estrutura argumentativa pautada em dois pontos de inflexão. O primeiro, operado pela emergência do fordismo e da proliferação do automóvel particular nas grandes cidades, na virada do século XIX para o XX; e, o segundo, já no fim do século XX, a partir do aguçamento dos limites funcionais do rodoviarismo intraurbano e do surgimento do que chamaremos mais adiante de *pedalar urbano contemporâneo*.

Antes do primeiro ponto, falaremos do momento em que a bicicleta surgiu, bem como de seu respectivo contexto de uso, ainda com funções não tão definidas e, via de regra, ligada às elites urbanas. Entre a primeira e a segunda inflexão, pensaremos o *ciclismo esportivo*, a *bicicleta como brinquedo* e alguns dados estatísticos relacionados

ao crescimento do modo rodoviário de circulação. Após esse ponto, finalmente, trataremos da Massa Crítica<sup>8</sup> – bem como de toda a instabilidade que ela ajudou a sustentar no âmbito da circulação urbana – e das investidas estatais e mercadológicas, denominadas aqui de *capturas*, que já se arvoram para silenciar e normatizar o pedalar emergente.

## 2.1. Cavalo moderno

*Metade roda e metade cérebro, eis aqui o homem-velocípede [...]. Ele se ri, novo animal [...]. (THÉODORE DE BENVILLE, 1875 apud SCHETINO, 2012, p. 9)*

Ainda que existam controvérsias, a maior parte das fontes concorda que a bicicleta nos formatos mecânicos atuais – aros simétricos, pneus de borracha, tração centro-traseira e quadro cilíndrico de metal – surgiu no início do terceiro terço do século XIX, em Paris. É unânime, contudo, a opinião de que seu surgimento teve grande importância nas transformações urbanas do início da modernidade. Não necessariamente para a circulação, mas, certamente, como componente tecnológico e estético dos novos tempos que se anunciavam.

A bicicleta, nas décadas finais do século XIX, como afirma Schetino (2012), era um objeto diretamente vinculado aos impulsos de modernização, seja na Europa, seja nas américas. Ainda não existiam automóveis particulares em quantidades consideráveis, o que nos leva a crer que, nessa época, além das pernas, dos cavalos e das carruagens, o principal meio relacionado ao deslocamento do corpo individual era, de fato, a bicicleta. Em relação ao deslocamento coletivo, já existiam bondes e trens movidos a vapor. A bicicleta, todavia, foi o primeiro objeto de deslocamento a levar a modernidade ao nível individual, particular e familiar.

Nesse momento, a bicicleta foi considerada uma evolução do cavalo, sua modernização. O cavalo, montado individualmente ou puxando carruagens, carroças e bondes, por muito tempo foi considerado símbolo de imponência, força e virilidade, e esteve relacionado à realeza e aos grandes comerciantes. Do mesmo modo, a locomotiva e os bondes elétricos indicavam a força do progresso no nível estatal e nacional. Entretanto, com a mecanização e a automatização das coisas e os ideais de modernidade se espalhando cada vez mais pelo cotidiano urbano, a figura do cavalo gradativamente

---

<sup>8</sup> Movimento social, de abrangência mundial, que reivindica a bicicleta como transporte nas cidades.

passou a ser considerada antagônica à tendência de progresso. Era a bicicleta, portanto, que vinha substituí-lo.

Como nos indica Schetino (2012), pensando o contexto carioca do fim de século:

[...] as relações entre a bicicleta e o cavalo não se restringiam ao apelido recebido pela invenção. Na medida em que tomava as cidades, a bicicleta angariava certo número de entusiastas, obviamente os mesmos do progresso e das transformações que estavam em curso em Paris. A sociedade vivenciava naquele momento os primórdios de uma relação que resultaria posteriormente na substituição em larga escala do cavalo pela bicicleta como meio de transporte (SCHETINO, 2012, p. 54).

No mesmo sentido, Pierre Giffard (1899), importante escritor parisiense do fim do século, escreve um livro específico sobre essa transição, intitulado *La fin du cheval*<sup>9</sup>. Em tópicos, ele concebia a bicicleta como:

Um cavalo que não come. – Benefício social. – Facilidade do deslocamento. – Sem cavaleiros nem amazonas. – Costumes novos. – Nova cavalaria [...]. Contra os maus propósitos de uma humanidade rotineira, cujo lugar é, sem demora, marcado sobre os passos do cavalo (GIFFARD, 1899, p.120-133 apud SCHETINO, 2012, p. 54).

Parece-nos evidente, nesse fragmento, o ímpeto de afirmação da modernidade, tão característico do período. Além de progresso tecnológico e de novas tendências éticas e estéticas, a bicicleta favorecia também a destruição de certa tradição orgânica, instintiva, dependente das fisiologias e irracionalidades. São próprias da modernidade, como sabemos, essas segmentações entre corpo e máquina, razão e corpo, cultura e natureza etc., e a bicicleta, nesse momento, era forte componente neste cenário.

Ainda que Schetino (2012) fale da bicicleta como transporte, na virada do século, seus usos funcionais ainda se confundiam. Alguns usavam-na como transporte, outros como brinquedo e esporte, sem muitas distinções entre um uso e outro, até por serem formas recentes e ainda em experimentação. As altas velocidades eram uma novidade, e, ao mesmo tempo que deslocavam corpos e coisas com maior eficiência, causavam excitação, euforia e divertimento em seus experimentadores. Assim, se cabe circunscrever uma forma para a bicicleta, nosso entendimento é de que essa conformação ainda não está dentro de moldes funcionais, mas obedecendo a recortes de classe.

Até o fim do século XIX, mesmo na Europa, onde as tecnologias de produção já se encontravam bastante avançadas, a bicicleta era considerada um objeto caro, possível apenas para as classes mais abastadas. Talvez pelo mesmo motivo, era considerada um símbolo de modernidade, não necessariamente com um uso bem definido, mas como um

---

<sup>9</sup> O fim do cavalo (tradução nossa).

objeto versátil, que permitia tanto uma experiência individual com a mecânica do progresso – engrenagens, graxa, metais, formas geométricas precisas etc. –, como um aumento das distâncias entre ricos e pobres. Em síntese, se a bicicleta tinha uma forma até aqui, suspeitamos que era a forma da modernidade e da aristocracia urbana.

## **2.2. Bicicleta e as liberdades do corpo feminino**

Mesmo no contexto aristocrático, onde a bicicleta parecia apenas reforçar as desigualdades, há um momento em que ela surge como importante mediadora de tensões. Nesse caso, a tensão operada sobre o patriarcado burguês pela luta feminista, entre o fim do século XIX e o início do XX.

Estamos tratando do período em que se colhiam com grande entusiasmo os resultados das grandes transformações do espaço público urbano, cuja inflexão é marcada principalmente pelas intervenções do Barão de Haussmann, em Paris. A cidade mudava sua forma e seu funcionamento, se tornava mais organizada, limpa, ventilada, clara e, com isso, mais convidativa para que a burguesia saísse às ruas sem se sentir ameaçada ou hostilizada pela precariedade dos pobres e dos aglomerados, que, por sua vez, eram retirados dos centros e expulsos para as periferias. Como vimos no capítulo anterior, o comércio se interiorizou e o centro se tornou mais polido e doméstico.

Novos espaços de lazer surgiam, tais como parques, praças e passeios públicos, todos muito bem arborizados, ventilados, com amplo espaço para circulação e deleite da família, onde se podia pedalar com segurança e tranquilidade, longe da agitação caótica dos grandes centros comerciais e fabris. Entretanto, o que se viu nesse momento, para tormento da família tradicional, foi a proliferação de mulheres se aventurando sobre duas rodas.

Talvez hoje soe como exagero tratar o uso feminino da bicicleta como um grande acontecimento, contudo, algumas passagens históricas nos mostram o quão expressivo foi esse momento. Até essas primeiras modificações, a figura da mulher estava tão intimamente arraigada às atividades domésticas e matrimoniais que qualquer deslocamento, por mínimo que fosse, poderia ser considerado de grande importância, tanto para as mulheres quanto para a sociedade conservadora em geral. O uso da bicicleta, nesse caso, foi um conjunto de tensões sobre a domesticação feminina, em vários sentidos: liberdade de movimento, forma corporal, sexualidade, roupas, acessórios, hábitos, etc.

Susan Anthony (1896), por exemplo, umas das maiores lideranças do movimento sufragista norte-americano, publicou a seguinte frase em sua biografia: “[a bicicleta] tem feito mais para emancipar as mulheres que qualquer outra coisa no mundo” (ANTHONY, 1896, p. 10 apud MELO; SCHETINO, 2009, p. 111). Não é por acaso que existem tantas imagens de mulheres de bicicleta nos arquivos feministas desse período (*Figura 1*). Novas demandas por liberdade surgiam, e, de modo inusitado, a bicicleta acabou por se agenciar aos espaços e movimentos femininos.

Esse novo hábito, porém, não se estabilizou sem grandes controvérsias. Alguns expoentes da comunidade médica se destacaram no combate e na defesa dessa prática. Por um lado, doutor Tissière, natural de Paris, “afirmava que aquelas que se envolvessem com o ciclismo corriam sérios riscos de aborto e esterilidade, deixando assim de cumprir sua principal função social” (MELO; SCHETINO, 2009, p. 117). Outros ainda condenavam o ciclismo por conta do contato genital com o selim, o que, segundo eles, poderia provocar excitação sexual e produzir depravadas. Havia também os que se contrapunham a qualquer tipo de exercício físico de grande intensidade para as mulheres, com o argumento de que esses deformariam a feminilidade de seus corpos, tornando-os musculosos e tonificados, tal como o dos homens.

Por outro lado, o médico norte-americano Offollowel (1900), ainda que com discurso notadamente machista, afirmava em seu livro, *Bicicleta e órgãos genitais*, que o ciclismo era um fator que contribuía para boa saúde feminina, bem como para a maternidade, e concluía dizendo: “se por azar, um passeio de bicicleta revela à ciclista uma nova satisfação genital, não é necessário acusar a bicicleta, mas sim a ciclista.” (OFFOLLOWELL, 1900, p. 72 apud MELO; SCHETINO, 2009, p. 118).

Nota-se que o discurso do médico não ajudou diretamente nas reivindicações femininas. Pelo contrário, como vimos, suas palavras reafirmam com rigor a condenação da autonomia sexual feminina. Porém, argumentando em favor do uso da bicicleta, acabou por contribuir para a proliferação da prática e, por via indireta, fomentar as liberdades femininas. Desse ponto em diante, não apenas pelo aval médico, mas principalmente pela crescente consistência das lutas feministas, o uso da bicicleta se tornou cada vez mais comum, ainda relacionado às elites, mas fortemente agenciado aos avanços dos direitos das mulheres.

Isso foi especialmente notável no campo da moda. Os movimentos corporais exigidos no pedalar conflitavam diretamente com as roupas justas, longas e pesadas, tradicionalmente utilizadas pelas mulheres naquele período. O espartilho, por exemplo,

dificultava bastante a respiração mais profunda, e os vestidos volumosos acabavam por intensificar a sensação de calor e desconforto. Fora quando não adentravam as engrenagens e emperravam a máquina. Esses impedimentos, no entanto, rapidamente se converteram em exigência por outras formas de se vestir, mais leves e confortáveis, que facilitavam os movimentos mais agressivos e velozes dos corpos femininos, ávidos por liberdade.

Figura1. Mulheres londrinas de bicicleta, 1895



Fonte: Acervo de imagens históricas sobre bicicleta<sup>10</sup>

A bicicleta, assim, vai progressivamente se consolidar como aparato progressista, que traz embutido a noção de modernidade, seja na luta das mulheres, que seguiam na conquista de seus direitos políticos; na velocidade mecânica, que permitia aos corpos experimentar sensações inéditas; na moda, que tornava ainda mais evidente o corte entre o novo e o velho; ou nos hábitos saudáveis, aos quais o corpo moderno era levado a se adequar. A modernidade emergia voraz, e vinha pedalando.

---

<sup>10</sup> Disponível em <https://cyclehistory.wordpress.com/2015/01/30/women-on-the-move-cycling-and-the-rational-dress-movement/> (último acesso em 10/10/15)

### 2.3. Fordismo e a proliferação do automóvel

Uma cena comum nos grandes centros industriais, entre o início e a terceira década do século XX, sobretudo em Londres, era a de enormes massas operárias deslocando-se pela cidade em suas bicicletas. O desenvolvimento dos maquinários fabris, junto ao método keynesiano de ordenamento industrial, desde o início do século, permitiu a produção em larga escala dos mais variados objetos e seu conseqüente barateamento. Com a bicicleta não foi diferente: a partir da primeira década, já se percebia sua enorme difusão, principalmente nas classes mais pobres, entre imigrantes e pequenos comerciantes.

Figura 2. Fim do expediente fabril. Londres, 1937



Fonte: Site BBC Londres<sup>11</sup>

Com atraso de mais ou menos dez anos, também em grande número e em decorrência do mesmo processo industrial, surgiram os automóveis particulares populares, assim como os primeiros transportes coletivos motorizados. Certamente caros para as classes operárias mais pobres, mas já perfeitamente compatíveis com as rendas e os anseios da burguesia crescente. Estamos falando do período áureo da junção Keynes-Ford e da ascensão econômica dos Estados Unidos, quando os ideais de serialização científica e aceleração cronometrada operavam a todo vapor e se constituíam como o mais novo modelo de produção do mundo ocidental.

---

<sup>11</sup> Disponível em [http://news.bbc.co.uk/2/hi/in\\_depth/8653463.stm](http://news.bbc.co.uk/2/hi/in_depth/8653463.stm) (último acesso em 15/11/2015)

Figura 3. Fim de expediente fabril. Londres, 1930.



Fonte: Site de ciclismo esportivo<sup>12</sup>

Tratamos desse período por considerá-lo importante ponto de inflexão sobre as formas do pedalar. Entendemos que a partir dele operou-se um triplo deslocamento das funções ciclistas: se até aqui, a bicicleta compunha quase que exclusivamente os ambientes aristocráticos e sem funções bem delimitadas, a partir das novas técnicas de produção, vemos, primeiro, sua proliferação como transporte operário, segundo, sua delimitação mais precisa como objeto esportivo e, terceiro, a maquinação de seu uso recreativo.

Sobre seu uso operário, até mesmo por falta de informações mais precisas, nos limitaremos a dizer que se tratou de um período muitíssimo breve, embora aparentemente expressivo, como mostram as *Figuras 2 e 3*. Ainda que essas imagens mostrem apenas o contexto londrino, sabemos, a partir de Schetino (2012), que outras cidades, como Paris e Rio de Janeiro, também passaram por esse processo. Ao que tudo indica, foi um movimento que se repetiu em praticamente todas as cidades com pretensões industriais: primeiro, a popularização da bicicleta e, logo em seguida, com a chegada dos automóveis e transportes coletivos motorizados, seu deslocamento para fora dos centros de produção.

Nossa sugestão é de que o uso da bicicleta logo se mostrou conflitante com o que era exigido do corpo operário. Ainda não existiam leis que regimentassem o trabalho na

---

<sup>12</sup> Disponível em <http://cyclinguphill.com/patience-virtue-road/> (último acesso em 16/11/2015)

fábrica, assim, o limite era o suportável; não havia horários bem prescritos ou condições dignas de salubridade. Trabalhava-se até quando o corpo aguentasse, independente de dia, turno, idade ou gênero. Sob essa lógica massacrante, o corpo fora do trabalho deveria ser preservado ao máximo, para que suas energias estivessem disponíveis exclusivamente para as atividades fabris.

Esse período coincide com a parte do primeiro capítulo em que falamos das estratégias de conforto dos transportes coletivos. Como é fácil deduzir, aos poucos a bicicleta foi perdendo seu espaço como transporte nas cidades, tanto pela comodidade oferecida pelos transportes coletivos e particulares, muito mais compatíveis com as exigências trabalhistas, quanto pela agressividade ascendente do trânsito motorizado, cada vez mais ameaçadora para os corpos ciclistas em circulação. O uso da bicicleta como transporte operário seguiu expressivo durante um período bastante breve, iniciado na primeira década do século XX e praticamente finalizado na terceira, em movimento de declínio já a partir da segunda, quando os motores já preenchiam extensamente as ruas e avenidas.

Os outros dois deslocamentos – esporte e lazer – ao contrário, consolidaram-se já nos fins do século XIX e mantiveram-se vigorosos por grande parte do século XX. O fordismo, nesses casos, também foi fundamental. Primeiro, por gerar o automóvel popular (*Ford T*), que passou a ocupar o posto de principal transporte individual nos grandes centros, acabando de vez com as chances de a bicicleta se firmar nessa posição; e, segundo, por proliferar a bicicleta a preços módicos, permitindo que as classes mais baixas usufríssem das facetas lúdica e atlética do ciclismo, fato importante para a estabilidade dessas conformações.

Desse ponto em diante, pensaremos a cidade segmentada em dois espaços: os de produção e os de ócio/exercícios. Como dito, até fins do século XX, a bicicleta se agenciará principalmente ao segundo, anexa ao cotidiano industrial e, em alguma medida, colaborando para sua manutenção.

#### **2.4. Ciclismo esportivo**

Entre as formas que a bicicleta tomou na modernidade, talvez a esportiva seja a mais emblemática. O ciclismo enquanto esporte marcou não somente o objeto bicicleta e os corpos urbanos, mas a própria noção de *sport*, que, segundo Norbert Elias e Eric Dunning (1992), é fundamental para a conformação do ideário civilizacional moderno, instituído no ocidente a partir da virada para o século XX.

Grosso modo, Elias e Dunning (1992) relacionam as práticas esportivas da modernidade ao surgimento dos Estados-nação e dos espaços urbanos industriais. Eles afirmam que a estabilização da democracia moderna, chamada por Elias de *democratização funcional*, criou parte das condições de possibilidade para que a prática esportiva, tal como a conhecemos hoje, fosse possível. Essas práticas, para os autores, se diferenciam drasticamente dos jogos pré-industriais e das práticas esportivas amadoras, sobretudo, pelo seu grau de seriedade ou, se quisermos, de burocratização. Ao fazerem essa diferenciação, os autores falam de um processo de profissionalização do esporte, que aos poucos se sobrepõe não apenas aos jogos e amadorismos, mas também às dimensões mais variadas da vida moderna, operando o aguçamento de seu regime disciplinar. No limite do argumento, ao entenderem que o esporte moderno reverbera afetos e perceptos da sociedade industrial, Elias e Dunning (1992) falam de um processo de *desportização* da vida urbana ocidental.

Para relacionar esporte, democracia, urbanidade e industrialização, os autores se concentram em algumas características fundamentais: a) unidades funcionais – as equipes ou os competidores definidos como representantes esportivos de bairros, cidades ou países, obedecendo e, portanto, reforçando as fronteiras verticais da forma Estado; b) pressões e buscas por resultados e recompensas – exigências parecidas com as que são impostas no âmbito trabalhista urbano; c) elevada e permanente cobrança por motivação – tal como é feito em espaços fabris e empresariais na busca de maior produtividade; d) rigor burocrático, no nível da partida e nas coordenações das equipes e dos regimentos arbitrários; e) busca por objetivos de longo prazo em detrimento dos prazeres imediatos: a vitória da liga ou do torneio – do salário ou de uma promoção – ao invés dos divertimentos e do bem estar da partida e seus lances – ou do trabalho cotidiano.

Como afirma Dunning (1992):

[...] as pressões recíprocas e os controles que atuam nas sociedades urbanas industriais reproduzem-se, geralmente, na esfera do desporto [...]. Como tal, fornecem-lhes material e, ou também, recompensas de prestígio, facilidades e tempo para treino. Em contrapartida, espera-se que realizem uma “atuação-desportiva”, isto é, o tipo de satisfações que os dirigentes e os consumidores do desporto exigem, nomeadamente, o espetáculo de um confronto excitante que as pessoas se dispõem a pagar para assistir ou a validação, através da vitória, da imagem e da reputação da unidade social com a qual se identificam esses dirigentes e consumidores (DUNNING, 1992, p. 321).

Além disso, o autor fala que o regime esportivo não se reduz a jogos de alto nível, pois, junto ao processo de profissionalização, vemos os atletas e os clubes, somados às novas tecnologias midiáticas que os propagam como verdadeiras marcas a serem

consumidas, tornarem-se grandes referências sociais, tanto para pequenos times e jogadores, como para cidades, bairros e espectadores em geral, que, no caso do ocidente, são numericamente cada vez mais expressivos.

No que concerne à subjetivação do esporte nos corpos e na sociedade, Elias e Dunning mostram uma relação direta com as urbanidades industriais. Argumentam que o esporte, nessas sociedades, junto ao processo de espetacularização, cumpre a função hiper-demandada de entretenimento e quebra das rotinas. Hiper-demandada, pois, para eles, os desejos de fuga das normas de uma sociedade são proporcionais à previsibilidade do cotidiano instituído. No caso das cidades modernas, como a previsibilidade é extrema, a necessidade de experiências não previsíveis se eleva proporcionalmente. Todavia, ainda que cumpra a função de entretenimento e compensação da rotina trabalhista, o esporte, a partir de seu processo de profissionalização e propagação espetacular, acaba por se constituir socialmente como máquina de reprodução dos espaços de produção: alivia as tensões disciplinares do trabalho, porém, sincronicamente, opera a mesma dinâmica trabalhista no plano dos lazeres.

O próprio Taylor (1995/1911), em *Administração científica*, relaciona trabalho e esporte. Em uma passagem, promete, por meio de seu método, fazer com que os operários atuem no interior das fábricas tão motivados quanto equipes esportivas em jogos. Para ele, assim como os esportistas, os trabalhadores devem “[...] se esforçar, por todos os meios, para assegurar a vitória de sua equipe, fazendo de tudo a seu alcance para conseguir o maior número possível de pontos” (TAYLOR, 1995/1911, p. 26). O autor afirma, ainda, que o sentimento de unidade deve ser o mais forte possível, de modo a constranger os que não colaboram com ele: “[no esporte] o sentimento de grupo é tão forte que, se algum homem deixa de dar tudo o que é capaz no jogo, é considerado traidor e tratado como desprezo pelos companheiros” (TAYLOR, 1995/1911, p. 27).

Elias (1992) lembra que na virada para o século XX a ideia de *sport*, inaugurada na Inglaterra e rapidamente propagada por todo o ocidente, não estava restrita aos confrontos atléticos, mas se capilarizava por todo corpo social como um conjunto de novidades, hábitos e tendências a serem seguidos. Havia, nesse instante, correlação direta entre *sport* e modernidade, que incluía tipos próprios de roupas, cortes de cabelo, ornamentos corporais, gírias, canções etc. Reforçando o argumento, Sevcenko (1998) fala que a prática esportiva no fim do século XIX e início do XX “[...] não deve ser entendida como se referindo exclusivamente à prática generalizada de diferentes modalidades de esporte, mas à generalização de uma ética [...]” (SEVCENKO, 1998, p. 568). Na mesma

trilha, Schetino (2012) diz que “mais que as próprias atividades, a palavra *sport* representava um estilo de vida. O *sportman* era não somente um praticante daquelas atividades, mas também um indivíduo cujo comportamento corroborava os ideais modernos” (SCHETINO, 2012, p. 45).

Figura 4. *Tour De France* 1937



Fonte: Acervo online de informações históricas sobre ciclismo esportivo<sup>13</sup>

Essas notas, além de nos ajudarem a entender o espraiamento da prática esportiva e do trabalho por todo o corpo social, isto é, para além de seus espaços formais de execução, propõem certa posituação do processo civilizatório estatal industrial, que, nesse caso, ocorre justamente por meio da propagação do clima esportivo e trabalhista. Diferentemente das abordagens clássicas do marxismo que entendem o capitalismo e o trabalho como processo meramente cerceadores e opressores, esses autores fazem emergir elementos constitutivos de desejo, que, mais que limitar ou reprimir, modulam afirmativamente a realidade, a vida e os corpos, produzindo consistência e mundos a serem habitados. Segundo Dunning (1992), a própria excitação agradável durante as partidas é um exemplo disso, assim como a identificação coletiva (em torno do ideário nacionalista, bairrista, étnico etc.) e o sentido sagrado que muitas vezes o esporte ganha na vida das pessoas. Em certo momento, as práticas industriais e esportivas parecem tão sintonizadas, que fica confuso saber se são o taylorismo e o fordismo que produzem e reforçam os esportes modernos ou o contrário.

---

<sup>13</sup> Disponível em <http://bikeraceinfo.com/tdf/tdf1937.html> (último acesso em 12/12/2015)

Em alguma medida, a bicicleta colabora nesse processo, sobretudo na Europa, onde até hoje o ciclismo é um dos principais esportes nacionais; mas também nas Américas, que, na virada do século, momento alto das grandes transformações urbanísticas, ainda sofriam intensa influência europeia, parisiense, principalmente. Schetino (2012) fala que nas primeiras décadas da república brasileira, o ciclismo era um dos poucos esportes modernos em evidência, sendo, portanto, precursor de muitos outros que surgiriam nos anos seguintes, inclusive do futebol. O gosto pelo esporte no Brasil para além das classes dominantes, surge, assim, com as corridas de cavalo e bicicleta. Aliás, durante muito tempo as corridas ciclísticas aconteceram nas raias dos hipódromos já existentes. Só mais tarde os clubes propriamente ciclistas e seus respectivos velódromos se consolidariam.

Além da influência ético-estética do ciclismo enquanto esporte, a partir de sua disseminação, surgiram novas configurações topográficas. Nesse momento, proliferaram-se os bondes elétricos e os primeiros automóveis particulares. As vias dos grandes centros progrediam, tomadas pelos transportes motorizados, individuais e coletivos, enquanto a identificação cada vez mais arraigada da bicicleta como ferramenta competitiva e recreativa se sobrepunha ao seu modo locomotivo, operando seu distanciamento dos espaços produtivos e seu enraizamento nos ambientes de ócio, lazer e competição. Formava-se, nesse processo, o que chamamos de uma *identidade ciclista*: uma função possível do objeto que se sobrecodifica nos corpos singular e social, sobrepujando-se aos demais formatos.

Isso talvez explique a quase inexistência de estruturas cicloviárias em grande parte das cidades ocidentais, bem como a hostilidade do trânsito motorizado sobre a circulação ciclista cotidiana. Ainda que existam algumas leis que priorizem a bicicleta em relação aos outros meios, na norma cotidiana, o que se apresenta é uma consideração bastante frouxa aos direitos ciclistas. Por outro lado, são comuns as ciclovias em parques, orlas e clubes, tanto para práticas de lazer quanto para corridas, bem como passeios ciclísticos organizados por instituições e prefeituras nos fins de semanas, feriados ou com fins turísticos.

Pensemos ainda os esportes modernos, entre eles o ciclismo esportivo, em relação ao conceito de *biopoder*, trabalhado por Foucault (2005). Esse conceito surge na obra do autor ainda na década de 1970, momento em que se debruçava sobre as nuances do *poder*, que, aliás, é importante destacar, se configura, para ele, não como algo que emana de modo dual, linear e opositor de um ponto a outro, de um corpo sobre outro; mas como

forças capilares em relação, conjunto de tensões microfísicas em permanente disputa. Nesse momento, Foucault vai pensar pelo menos três configurações ativas do poder estatal: *soberania, disciplina e biopolítica*; entre as quais, as duas últimas vão se caracterizar por serem tipicamente modernas: surgidas na virada para o século XIX, na esteira de emergência das ciências humanas.

Podemos dizer, de modo breve, que são poderes relacionais e, em alguns casos, complementares: o poder disciplinar atua sobre o organismo, a partir de instituições, com o objetivo de docilizar os corpos, individualizá-los e funcionalizá-los; enquanto a biopolítica atua sobre a vida, a partir de normatizações científicas e estatais, com o objetivo de melhorar a espécie ou a população, torná-las mais saudáveis e longevas. Nas palavras do autor:

Uma técnica que é, pois, disciplinar é centrada no corpo, produz efeitos individualizantes, manipula o corpo como foco de forças que é preciso tornar úteis e dóceis ao mesmo tempo. E, de outro lado, temos uma tecnologia que, por sua vez, é centrada não no corpo, mas na vida; uma tecnologia que procura controlar (eventualmente modificar) a probabilidade desses eventos, em todo caso, em compensar seus efeitos. É uma tecnologia que visa, portanto, não o treinamento individual, mas o equilíbrio global, algo como uma homeostase: a segurança do conjunto em relação aos perigos internos [...]. Depois da anatomo-política do corpo humano, instaurada no decorrer do século XVIII, vemos aparecer, no fim do mesmo século [...] uma biopolítica da espécie humana (FOUCAULT, 2005, p. 298).

Devemos reforçar, contudo, assim como Foucault traz, que essas duas tecnologias, embora atuem em instâncias totalmente diversas, por meio e com objetivos bastante diferentes, funcionam no ocidente industrial plenamente imbricadas e em fina sincronia uma com a outra. Pensando justamente o ponto de interseção entre elas, Foucault propõe uma reflexão sobre a cidade. Para ele, na cidade moderna, sobretudo a partir de Haussmann, veem-se tanto “[...] mecanismos disciplinares de controle sobre o corpo, sobre os corpos, por sua quadrícula, pelo recorte mesmo da cidade, pela localização das famílias (cada um na sua casa) e dos indivíduos (cada um no seu cômodo) [...]”, como de normatização biopolítica, “[...] que incidem sobre a população enquanto tal e que permitem, que induzem [...] sistemas de seguro-saúde ou de seguro velhice; regras de higiene que garantem a longevidade ótima da população [...]; etc.” (FOUCAULT, 2005, p. 300).

Em ambos os casos, encontramos a imagem do esporte e, conseqüentemente do ciclismo esportivo. Por um lado, o ideário higienista, na busca pelo aumento da saúde individual e populacional; por outro, os rigorosos e repetitivos treinamentos, objetivando os melhores resultados do corpo e da equipe. Todos modelados por instâncias diversas da

cidade. Os moldes do corpo disciplinado, por exemplo, via de regra, serão os espaços tayloristas, tais como fábrica, escola, exército, hospício, presídio etc. Por outro lado, a vida saudável e os indivíduos que comporão a melhor espécie serão exercitados, preferencialmente, nos espaços paralelos ao primeiro, tais como espaços de esporte e lazer, mesmo que estejam localizados um no interior do outro. Dizemos preferencialmente, por considerarmos as misturas: a escola tem educação física e recreio, o trabalho tem intervalo, folga e fim de semana, os esportes exigem rigor de treinamento, o lazer tem horário definido, e assim por diante.

É nítido que esses espaços de poder se reforçam e cooperam – e se misturam, em última instância –, em favor de um mesmo movimento, o movimento da modernidade industrial urbana. São duas engrenagens da mesma máquina: o corpo saudável e descansado tende a trabalhar melhor, assim como o corpo competitivo, veloz e tonificado tende a ser mais produtivo para a indústria ou empresa. Do mesmo modo, o inverso: o bom atleta é aquele que sustenta com rigor e disciplina seu treinamento e sua performance; assim como espera-se que a boa equipe desempenhe boa organização de grupo e responda de forma semelhante ao modo militar os comandos de seu treinador. No limite, estamos falando justamente do *biopoder*: disciplina e biopolítica, individualização institucional do corpo e normatização estatal da vida populacional.

## **2.5. Bicicleta como brinquedo**

*A vida de família cresceu em saúde. O chefe já sai para o campo, vai a pic-nics, tem tempo para ver os filhos e brincar com eles. Tem tempo para ver mais coisas, fazer mais coisas – e acidentalmente comprar mais (FORD, 1926, p.24).*

Junto do esporte, certamente a forma brinquedo se apresenta como uma das mais pregnantes da bicicleta. Não à toa, muitas infâncias da modernidade ocidental trazem a marca do momento em que se aprende a pedalar, o qual normalmente é caracterizado pela presença do pai, avô, irmão mais velho ou outras figuras masculinas, que tradicionalmente apareciam como responsáveis por esse e outros aprendizados extra lar. Também não é por acaso que os espaços dedicados ao lazer e entretenimento infanto-juvenil, público ou privado, foram e são, ainda hoje, marcados e ambientados, entre outras coisas, por estruturas cicloviárias ou símbolos ciclísticos. O que vemos, portanto, é um processo subjetivante, uma mediação, simbólica e material, operada pela bicicleta, sobre e entre a

infância, a família e a cidade, que, por sua vez, articulam também a forma Estado e o consumo.

Concordamos com Costa (1979), quando ele propõe noções como as de *urbanização da família, estatização dos indivíduos* ou *governo familiar das cidades*; ou seja, concordamos com as ideias de que o Estado e a família atravessam microfisicamente o corpo social e de que existe a correspondência, ou se quisermos, o empilhamento vertical e contínuo, das instâncias individuais, familiares, institucionais e estatais. A família é estatal, portanto; tanto quanto o estado é familiar, de modo que, juntos, constituem os dois limites escalares, os dois polos possíveis da espessura moderna industrial, biopolítica e disciplinar. No topo, o Estado; na base, a família; e entre os dois, os dispositivos e agenciamentos necessários para que a correlação ocorra. De maneira que, como mostra Donzelot (1980), quem tende a emergir e pulsar enquanto estrutura normativa é *Édipo*.

Muito disso está em sintonia com o contexto esportivo de que tratamos anteriormente. Na modernidade industrial, como vimos, lazer e esporte são imbricados, e estão ambos em função de potencializar o corpo, a vida e a população, para o trabalho e para a nação. Para os adultos, no entanto, os jogos e seus objetos ganharam um acabamento esportivo cada vez mais sério, transbordado, posteriormente, em diferentes níveis, sobre a infância. A bicicleta, de fato, não é central neste processo, mas pode ser concebida como um dos muitos componentes em agencia.

Não falamos de qualquer família ou de qualquer Estado, embora saibamos que historicamente a relação entre ambos seja recorrente. Situamos nossa problemática na modernidade, que se caracteriza pela conformação precisa, dura e normativa das formas. Foucault (2004), como vimos, confere à essa estabilização social o estatuto disciplinar. Donzelot (1980), na mesma direção, mapeia *A polícia das famílias* e se dedica aos detalhes institucionais e jurídicos que forçam a manutenção da dobra familiar burguesa, para ele, disposta e estruturada em torno da noção de criança e da proteção da infância e da família.

A obra de Phelippe Ariès (2014) também é valiosa para essa discussão. Nela, o autor trabalha a história das formas familiares a partir de complexos movimentos de contração e dilatação. Ele traz, por um lado, a *linhagem*, como configuração familiar mais ampla e flexível, que engloba membros consanguíneos para além da tríade patriarcal, tais como tios, primos, avós etc.; e, por outro, a família nuclear: homem, mulher e prole, com

graus variados de endurecimento<sup>14</sup>. Ele fala ainda de outros arranjos de grupo, como nos contextos camponeses e tribais, que se processam mais ou totalmente livre das referências estatais.

A partir de análises iconográficas da idade média e moderna, Ariès evidencia com precisão o violento movimento de contração doméstica da vida moderna, o surgimento dos sentimentos familiar e infantil e a interiorização privada dos acontecimentos urbanos. Mostra-nos, por exemplo, como se processou a sacralização da harmonia familiar, dos ritos domésticos mais corriqueiros, como refeições, sono, reunião dos fins de semana etc., bem como o deslocamento do homem e da criança do plano horizontal dos membros da família para o topo e centro do núcleo doméstico, respectivamente. Por fim, fala que essa família interiorizada, mínima e harmoniosa, própria da modernidade, vai, gradativamente, se aproximar da divindade. Não como substituição da religião na esfera social – que se faz em torno da urbanidade pública, das festas de rua e de diversas outras expressões coletivas –, tampouco como mundanização do divino, como operado por Espinosa (2009); mas, propriamente, como operação de sacralização e transcendentalização da intimidade doméstica.

É o interior privado que se eleva na modernidade, em detrimento da rua e do plano comum, conformando-se como ícone social. Dando-lhe consistência, vemos a cristalização do aparelhamento patriarcal: na segmentação mais íntima, a família: o pai no topo, a mãe como serviçal do lar e o filho como força centrípeta, ao redor do qual toda a vida doméstica orbita; e, no segmento mais amplo, o Estado, nesse caso específico do moderno: os tentáculos da polícia, das leis, dos ministérios e das instituições. Ariès sugere que na modernidade, os elevados níveis de concentração do poder estatal equivalem em grande medida à brutal nucleação familiar, a qual, do século XIV a meados do XX, vai ser marcada pela forte verticalidade circular pai-filho, que resultará na subordinação cada vez mais violenta da mulher. Nas palavras do autor:

A partir do século XIV, assistimos a uma degradação progressiva e lenta da situação da mulher no lar. Ela perde o direito de substituir o marido ausente ou louco [...]. Finalmente no século XVI, a mulher casada torna-se incapaz, e todos os atos que faz sem ser autorizada pelo marido ou pela justiça tornam-se radicalmente nulos. Essa evolução reforça os poderes do marido, que acaba por estabelecer uma espécie de monarquia doméstica. A partir do século XVI, a legislação real se empenhou em reforçar o poder paterno, no que concerne ao

---

<sup>14</sup> Ressaltamos que, para Ariès, não há teleologia nesse movimento familiar ao longo dos séculos. Ele fala de famílias nucleares no século X, por exemplo, antecedendo as linhagens mais abrangentes da idade média. Para o autor, as configurações familiares estão em relação direta com os diferentes regimes estatais, ou seja, cada forma Estado, reverberará em um modo familiar específico e vice-versa. Não em relação de reflexão ou mimese, mas em relações múltiplas, singulares em cada situação.

casamento dos filhos. Enquanto se enfraqueciam os laços da linhagem, a autoridade do marido dentro da casa tornava-se maior e a mulher e os filhos se submetiam a ela mais estritamente. Esse movimento duplo, na medida em que foi o produto inconsciente e espontâneo do costume, manifesta sem dúvida uma mudança nos hábitos e nas condições sociais. Passara-se, portanto, a atribuir à família o valor que outrora se atribuía à linhagem. Ela torna-se a célula social, a base do Estado (ARIÈS, 2014, p. 146).

Vimos, no capítulo anterior, como a forma familiar moderna serviu de molde para as mais diversas investidas urbanísticas e arquitetônicas. Desde a formatação estrutural do lar, passando pelos transportes motorizados e espaços de consumo, até as segmentações do espaço público, o que parece ecoar incessantemente são justamente organizações que impelem a reprodução e a manutenção da intimidade doméstica. Entretanto, a bicicleta vai operar não no cotidiano dos grandes centros, mas nos espaços urbanos de lazer, ajudando, entre outras coisas, a desenhar certas caricaturas de infância, família e cidade. Não produz nada sozinha, evidentemente, mas colabora na composição da maquinaria: liga o pai ao filho, por meio da tutela fora do lar; a família à cidade, por meio dos espaços próprios de lazer; e a cidade ao estado, via segmentação dos espaços de produção e ócio. Em todos os casos, são as formas lazer e esporte do pedalar que caem bem à cidade, e que atuam e se decalam nas paisagens e corpos urbanos. Não que os brinquedos em si tenham essa função edificante e governamental, mas, nesse caso, sugerimos que a função tende a sobrepor o objeto, limitando-o e, através dele, operando igual limitação ao corpo social.

Ariès (2014) também traz importante reflexão acerca dos brinquedos e das brincadeiras na história. Ainda com o método de análises iconográficas, o autor mostra como eles, a partir da segunda revolução industrial, participaram do intenso processo de segmentação, primeiro, das idades e, depois, dos gêneros, classes e espaços. Em síntese, o autor detalha como as brincadeiras e objetos, antes totalmente livres de discriminação segmentárias, sofrem, a partir do século XX, detalhamentos tão rigorosos sobre todos os ângulos.

As diferenças trazidas por Ariès são tão radicais, que fica difícil imaginar como seria possível uma sociedade com tais conformações. Os jogos e brinquedos de outrora pareciam ter funções quase opostas às atuais. Primeiro, porque não estavam divididos por faixas etárias ou restritos à infância; ao contrário, funcionavam justamente como objetos e momentos de encontro e mistura entre pessoas das mais diferentes idades, classes e gêneros. Os mesmos jogos e brinquedos eram comuns a toda sociedade, nos meios ricos ou pobres, para velhos, jovens ou crianças, homens ou mulheres. As crianças muito novas

imitavam os jogos adultos e, logo que conseguiam, participavam em pé de igualdade com eles. Logo, “sobre o divertimento dos adultos, não se pode dizer que fossem menos infantis do que as diversões das crianças. É claro que não, pois eram os mesmos” (ARIÈS, 2014, p. 50).

Em segundo lugar, os momentos de lazer não eram tão desvalorizados no tempo total das atividades diárias como são na modernidade, tampouco estavam restritos a espaços e públicos específicos. Avesso a isso, eram cotidianos e estavam presentes tanto nos grandes centros urbanos como nas colônias rurais. Para Ariès, foi só na modernidade que passamos a hipervalorizar o trabalho e a condenar moralmente, segmentar – e, em muitos casos, infantilizar – o tempo ocioso, as práticas lúdicas e os brinquedos. Como ele diz:

O divertimento, tornado vergonhoso, não é mais admitido, a não ser em raros intervalos, quase clandestinos: só se impõe como dado dos costumes uma vez por ano, durante o imenso êxodo do mês de agosto<sup>15</sup> que leva às praias e às montanhas, à beira d’água, ao ar livre e ao sol uma massa cada vez mais numerosa, mais popular e ao mesmo tempo mais motorizada [...]. Na sociedade antiga, o trabalho não ocupava tanto tempo do dia, nem tinha tanta importância na opinião comum: não tinha valor existencial como lhe atribuímos há pouco mais de um século. Mal podemos dizer que tivesse o mesmo sentido. Por outro lado, os jogos e os divertimentos, estendiam-se muito além dos momentos festivos que lhe dedicamos: formavam um dos principais meios que dispunha uma sociedade para estreitar seus laços coletivos, para se sentir unida (Ariès, 2014, p. 51).

Assim, parece ficar evidente o contraste entre os jogos de que Ariès fala e a bicicleta-brinquedo. A bicicleta não apenas se infantilizou drasticamente ao longo do século XX, como, dentro da infância, se segmentou de acordo com cada idade e gênero, como mostra a *Figura 6*. Vemos, abaixo da frase “Não esqueça minha Caloi”, a graduação serial de modelos e cores, evidenciando o rigor desse agenciamento. Exemplo, aliás, que se assemelha à serialização escolar, em que a cada idade deve-se avançar para o nível seguinte, obedecendo as capacidades prescritas, normas e informações próprias daquele grau.

As *figuras 5 e 6* acima parecem indicar como esses processos de normatização e quantificação da infância passam também pelo mercado. Tanto pelas próprias marcas de bicicleta, que propagam seus nomes em meio às representações infanto-juvenis – nas quais já estão embutidos estereótipos de gênero, classe e cor de pele; como por meio dos mais variados produtos, que usam a bicicleta-brinquedo como componente de

---

<sup>15</sup> O mês de férias coletivas na Europa.

ambientação em suas publicidades. Em todos os casos, sobrecodifica-se o modo brinquedo da bicicleta, como pano de fundo das diversas caricaturas.

Destacamos a *Figura 6*, que exemplifica bem a junção entre infância, lazer e esporte, defendida nos parágrafos anteriores. Vemos nas frases “Caloi 73: a geração forte” e “ciclo saúde”, bem como em alguns detalhes da imagem, como capacete e roupas automotivas no adulto, indícios dessa relação. Também pelas vestes do adulto, nota-se que a ideia de altas velocidades está implícita na imagem, reforçando o forte vínculo entre as formas brinquedo e esporte da bicicleta.

No entanto, a publicidade que juntava bicicleta e lazer, ao menos no Brasil, não esteve restrita às crianças. Como mostram as *Figuras 7 e 8* adiante, alçavam-se também sobre os jovens, principalmente a partir dos anos 1970. Fica nítido nas imagens como as marcas passam a se ambientar às demandas da época. O fim da década de 1960, como mostram Toni Negri e Felix Guattari (1987), é marcado pela radicalidade das expressões antidisciplinares da juventude que, entre outras coisas, questionava os curtos limites patriarcais sobre sexualidade, roupas, música, trabalho, proibição do uso de drogas etc. Na *Figura 7*, vemos referência à independência feminina, relacionada ao uso do biquíni e da bicicleta; já na *Figura 8*, o jovem casal aparece, além da bicicleta, com roupas coloridas, apertadas e cortes de cabelos típicos da época. Destaque para as frases em letras pequenas na parte inferior da propaganda: “É sinônimo de alegria. Toda a loucura da vida para rasgar o mundo”.

A imagem usual da cidade, via de regra, se aproxima da vida motorizada, dos interiores automotivos, comerciais, empresariais e fabris, ou então das multidões pedestres, atribuladas, em circulação sobre estreitas calçadas e atravessando o asfalto em suas faixas como uma grande massa humana. Em outras palavras, a imagem estereotipada do urbano se relaciona aos grandes centros, aos espaços produtivos, de trabalho, fluxo intenso, venda e compra, estresse, trânsito etc., sempre impermeável aos seus anexos. Assim, na medida em que o pedalar endurece seu vínculo com apenas um desses paralelos, o do lazer/esporte, percebemos sua contribuição para tal segmentação.

Sem entrar nos pormenores da captura publicitária, o que nos inquieta nessas imagens é, principalmente, o fato de remeterem sempre a ambientes e a momentos de lazer. Aliás, até aqui, com exceção do breve uso operário no início do século XX, praticamente não há relações entre bicicleta e grandes centros urbanos. Mesmo que dentro do perímetro municipal das cidades, os espaços ciclistas parecem sempre a margem,

cindidos, distantes do que a modernidade se acostumou a produzir e reproduzir como urbanidade.

Figura 5. Campanha publicitária *Não esqueça a minha Caloi*, 1989.



Fonte: Acervo online de publicidade infantil<sup>16</sup>

A figura do carro, por outro lado, se mostra mais flexível, uma vez que ajusta suas funções aos três modos espaciais já instituídos: transporte, esporte e lazer. Como argumentamos no capítulo anterior, o carro parece obediente aos moldes da família moderna, como uma extensão do lar na cidade, uma casa móvel. Logo, seja como esporte (corridas automotivas), lazer (viagens familiares) ou transporte (cotidiano urbano), o carro, talvez por sua arquitetônica própria, pelo simbolismo de modernidade colado em si, por sua velocidade elevada ou pelos espaços que lhe são oferecidos, quase sempre, vai

<sup>16</sup> Disponível em <https://propagandasdegibi.wordpress.com/2012/05/09/nao-esqueca-a-minha-caloi-1989/> (último acesso em 12/12/15)

remeter ao indivíduo ou à família. Seja qual for o terreno em que circula, o carro parece sempre já ter seu espaço e suas funções bem definidas<sup>17</sup>.

Figura 6. Campanha publicitária *Caloi 73*, 1973.

Fonte: Acervo online de imagens históricas de bicicletas<sup>18</sup>

A bicicleta, aparentemente, não. Nos espaços de lazer, de fato, ela tende a obedecer aos limites infantil, familiar e biopolítico. No entanto, enquanto transporte, assim como os coletivos, ela não parece ser tão suficiente quanto o automóvel ou a motocicleta para delimitar com rigor o indivíduo dentro dos estreitos limites da macrocirculação. Muito menos para sustentar as coesões e harmonias da domesticidade familiar. Talvez por isso a bicicleta não apareça como transporte na modernidade, e,

<sup>17</sup> Ressaltamos que a intenção nesse argumento não é a generalização ou a condenação absoluta do carro enquanto objeto. Sabemos que, por mais enrijecido que seja um campo de forças, sempre são possíveis rachaduras, escapes, amolecimentos, outros usos. Entretanto, mesmo considerando que a experiência automotiva contenha potências, não é esse o centro de nosso debate. Não nos interessa aqui o que poderíamos chamar, por exemplo, de *micropolíticas do dirigir*. Ao contrário, a partir de um certo esboço genealógico, vemos no automóvel um conglomerado de tensões e agenciamentos sobrecodificados que atuam incisivamente, silenciando as cidades e esvaziando os encontros.

<sup>18</sup> Disponível em <http://www.bicicletasantigas.com.br/arquivos/porta/galeria/prop12.htm> (último acesso em 13/12/15)

talvez por isso mesmo, a urbanidade moderna, veloz, violenta e prenhe de diversidade, necessite, por um lado, de dispositivos de locomoção que sustentem os cercos doméstico e individual e, por outro, de espaços anexos, fora da violência movediça das cidades, nos quais a família possa estar relaxada, sem o risco da dissolução. Em ambos os modos, nos parece se tratar de diferentes estratégias de manutenção e reprodução do indivíduo, da intimidade doméstica e, no limite, da ordem de Estado.

Figura 7. Campanha de lançamento da Berlineta dobrável da Caloi, 1970.



Fonte: Site de informações ciclísticas<sup>19</sup>

A bicicleta, aparentemente, não. Nos espaços de lazer, de fato, ela tende a obedecer aos limites infantil, familiar e biopolítico. No entanto, enquanto transporte, assim como os coletivos, ela não parece ser tão suficiente quanto o automóvel ou a motocicleta para delimitar com rigor o indivíduo dentro dos estreitos limites da macrocirculação. Muito menos para sustentar as coesões e harmonias da domesticidade familiar. Talvez por isso a bicicleta não apareça como transporte na modernidade, e, talvez por isso mesmo, a urbanidade moderna, veloz, violenta e prenhe de diversidade, necessite, por um lado, de dispositivos de locomoção que sustentem os cercos doméstico e individual e, por outro, de espaços anexos, fora da violência movediça das cidades, nos quais a família possa estar relaxada, sem o risco da dissolução. Em ambos os modos, nos

---

<sup>19</sup> Disponível em: <https://vizionbikes.wordpress.com/2014/05/06/conheca-a-magnifica-historia-da-caloi/> (último acesso em 13/12/15).

parece se tratar de diferentes estratégias de manutenção e reprodução do indivíduo, da intimidade doméstica e, no limite, da ordem de Estado.

No contemporâneo, embora parte disso se sustente, o regime de funcionamento se altera. Com a complexificação das cidades e o conseqüente fraquejar das segmentações, entra em curso, sobretudo nas Américas, o movimento de privatização dos dispositivos institucionais. Não será mais responsabilidade apenas do Estado sustentar a domesticidade, mas de cada um, de cada família, na relação direta com o mercado. Parte das resultantes desse processo pode ser ilustrada por certas tendências, como: condomínios fechados, aumento dos muros, precarização dos espaços públicos, dispositivos cada vez mais eficientes na segmentação automotiva, tecnologias de vigilância cada vez mais cotidianas etc.

Figura 8. Campanha publicitária Monarc 73, 1973.

**Monark**  
**BRASIL DE OURO 73**  
**MONARETA**  
N.º Código: 11.220 - 11.230

Preferida dos jovens brasileiros.  
Robusta, ágil, leve.  
É sinônimo de alegria.  
É toda a loucura da vida para rasgar o mundo.

FICHA TÉCNICA:	Monarc
Quadro:	Linha reta
Pneus/Arco:	26 x 1,75
Freios:	Freio manual no freio contra-pedal e escolta
Pedais:	Esporte com sapatas de PVC anti-derrapante
Sela:	Cadênia flutuante (exclusiva)
Tração:	Minibloco "Ponto Vermelho" (exclusiva)
Correia/corrente:	Novo bicolet
Refletor:	Trazido e elástico
Accessórios:	Vem com bomba

Fonte: UOL Economia<sup>20</sup>

De fato, seria exagero afirmar que a bicicleta tem protagonismo nesses processos todos. Definitivamente, não é disso que se trata. Entendemos, sim, que *ela* seja uma pequena engrenagem na composição desse monstruoso maquinário moderno e, certamente, como mostram os autores, tenha alguma influência sobre o espaço urbano, as infâncias, famílias e populações. No entanto, mais que as nuances da bicicleta, nosso objetivo aqui é refletir sobre as composições das quais ela fez parte, sua exterioridade,

<sup>20</sup> Disponível em: <http://economia.uol.com.br/album/2012/10/09/que-produtos-de-antigamente-voce-gostaria-de-ver-de-volta.htm> (último acesso 13/12/15).

sobretudo no século XX, para acusar não o objeto, mas justamente seu contexto. Nossa sugestão, assim, é que esse contexto, nesse caso o contexto moderno, está também nas perspectivas possíveis sobre o objeto, e pode ser reavivado a qualquer instante, por ele e sobre ele.

## 2.6. Progresso automotivo no século XX

Os modos ciclistas que delineamos até aqui se relacionam diretamente à mecânica própria da modernidade, no que se refere à formatação dos corpos ou à clivagem topográfica. Dito de outro modo, o que tentamos marcar até então foi a bicicleta como uma ferramenta moderna por excelência, no sentido de compor e otimizar as rachaduras sociais, a incidência biopolítica, a forma familiar burguesa e a segmentação dos espaços urbanos. Entendemos que esses formatos de uso, estabilizados ainda no começo do século XX, seguiram ainda constantes e em intensificação por grande parte desse mesmo século, pelo menos até a década de 90. Como vimos, a bicicleta, por diversos motivos, seguiu sendo esvaziada em sua função locomotiva, em benefício de suas formas esportiva e recreativa. Neste subcapítulo, porém, pensaremos brevemente, não a bicicleta, mas o contexto dos transportes motorizados, principalmente os individuais, no período mesmo em que o pedalar seguiu suas formações vistas até aqui. Como mais adiante voltaremos a tratar da bicicleta como transporte no contemporâneo, entendemos ser interessante investigar, ainda que rapidamente, o desenvolvimento desse campo durante o século XX, mesmo que a bicicleta não estivesse nele presente. Diferente do que foi feito no primeiro capítulo – onde nos dedicamos à forma carro em relação aos espaços e corpos – aqui, centraremos nossa reflexão em alguns dados estatísticos.

No que se refere aos centros urbanos, por mais controversa que seja a eficácia de suas funções, o automóvel impera. Talvez o *Ford T*<sup>21</sup>, desenvolvido há pouco mais de um século, tenha sido o disparador de todo esse processo, que ainda hoje nos toca com grande intensidade. É inquietante pensar que no início do século passado praticamente não havia carro no mundo e, hoje, eles sejam mais de 1 bilhão<sup>22</sup> – mais de um para cada sete habitantes – sem contar motocicletas, ônibus, tratores e caminhões. Nas grandes cidades,

---

<sup>21</sup> Primeiro modelo popular da Ford, lançado em 1908.

<sup>22</sup> Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cienciasaude/173446-mais-1-bilhao-de-carros.shtml> (último acesso em 12/12/15).

especialmente nas de maior densidade demográfica, isso se torna ainda mais grave, como mostra a pesquisa feita pela empresa holandesa de tecnologia e transporte, *Tom Tom*<sup>23</sup>.

No referido estudo, cidades como Istambul, Rio de Janeiro, Paris, Beijing, Los Angeles, Salvador, Roma e Cidade do México aparecem entre as dez mais congestionadas. São Paulo, tradicional ícone do trânsito brasileiro, que em 2012 bateu seu recorde histórico de lentidão<sup>24</sup>, nessa pesquisa de 2014 aparece na surpreendente 36ª posição, abaixo de outras grandes cidades, como São Francisco, Sidney e Londres.

Figura 11. Vista aérea do pátio da Chevrolet. Liaoning. China, 2014.



Fonte: Site G1<sup>25</sup>

Tão impressionante quanto o número de automóveis nas ruas são os índices de venda. Por incrível que pareça, estamos falando de um mercado em franco crescimento. No Brasil, por exemplo, onde já existe mais de um automóvel para cada quatro habitantes (45 milhões<sup>26</sup>), vimos, nos últimos dez anos, um aumento de mais de 2 milhões de carros

<sup>23</sup> [http://www.tomtom.com/en\\_gb/trafficindex/#/list](http://www.tomtom.com/en_gb/trafficindex/#/list) (último acesso em 14/12/15).

<sup>24</sup> Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2012/06/1099213-sao-paulo-bate-recorde-e-registra-a-maior-lentidao-da-historia.shtml#> (último acesso em 13/12/15).

<sup>25</sup> Disponível em <http://g1.globo.com/carros/noticia/2015/07/brasil-e-7-do-mundo-em-vendas-de-carros-em-maio.html> (último acesso em 20/12/15)

<sup>26</sup> Disponível em <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/com-aumento-da-frota-pais-tem-1-automovel-para-cada-4-habitantes.html> (último acesso em 20/12/15).

novos vendidos por ano: 1,5 milhão em 2003 e 3,58 milhões<sup>27</sup> em 2013, acusando um aumento de 50% da frota em circulação.

Com o mercado em ascensão, no fim de 2014, dez novas montadoras anunciaram instalação em território brasileiro<sup>28</sup>. Entretanto, mesmo com números tão expressivos, o Brasil é o sétimo colocado na escala mundial, ficando atrás de Rússia, Grã-Bretanha, Alemanha, Japão, EUA e China, que atualmente é considerada o maior mercado consumidor do ramo – inclusive, ostentando também o maior engarrafamento da história e índices cada vez mais alarmantes de poluição<sup>29</sup>. Segundo cálculos recentes<sup>30</sup>, espera-se que até 2050 a frota automotiva mundial triplique, e o mundo passe a conviver com 3 bilhões de carros em suas cidades.

Não há como recusar que o congestionamento é um fato generalizado nos grandes centros – justamente onde a demanda por velocidade é mais aguda –, o que conflita diretamente com a aceleração ditada pelo mercado desde o início do século passado. Existem outros fatores importantes de serem tocados, tais como poluição, estresse, doenças respiratórias e cardíacas, atropelamentos etc.; no entanto, ficamos apenas com esses números, tanto para manter a discussão dentro do grande tema da circulação, quanto por considerá-los suficientes na indicação de um *limiar de desterritorialização*<sup>31</sup>.

Esse limiar aparece aqui como o segundo ponto de inflexão sobre o uso da bicicleta, e o indicamos como uma das condições de possibilidade para a emergência do que chamaremos daqui em diante de *pedalar urbano contemporâneo*. Nossa sugestão é que o próprio movimento de proliferação do automóvel impôs sua impossibilidade – que, por mais evidente que seja, não parecem suficientes para desanimar o mercado e seus consumidores. Quanto mais os carros se enumeram nas ruas, mais monumentais se tornam os enfileiramentos, progressivamente, chegando ao ponto atual de passarmos

---

<sup>27</sup> Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2014/01/1392814-vendas-de-carros-tem-a-primeira-retracao-em-dez-anos.shtml> (último acesso em 20/12/15).

<sup>28</sup> Disponível em <http://carros.uol.com.br/noticias/redacao/2014/08/29/brasil-tera-10-novas-fabricas-de-carro-e-r-14-bilhoes-investidos-ate-2016.htm> (último acesso em 20/12/15).

<sup>29</sup> Disponível em <http://g1.globo.com/mundo/noticia/2015/10/congestionamento-envolve-milhares-de-carros-na-china.html> (último acesso em 21/12/15).

<sup>30</sup> Disponível em <http://economia.uol.com.br/noticias/efe/2014/08/13/frota-de-veiculos-leves-triplicara-no-brasil-ate-2050-aponta-epe.htm> (último acesso em 21/12/15).

<sup>31</sup> Entendemos *limiar*, a partir do que Deleuze e Guattari (2013) parecem propor em *Mil Platôs 1 e 5*, seja como um ponto de intensidade entre os estratos molar e molecular, um *epistrato*, que pode estar mais ou menos estimulado por tensões desterritorializantes, ou então como “um ponto depois do limite [...] que marca uma mudança inevitável” (DELEUZE; GUATTARI, 2013, p. 142), um ponto de ruptura e, ao mesmo tempo, uma abertura para a diferenciação.

horas a fio em deslocamentos que idealmente deveriam ser quase imperceptíveis de tão breves, atingindo médias de velocidade similares às das carruagens do século XIX<sup>32</sup>.

Figura 13. Av. Paulista. São Paulo, 2013.



Fonte: The City Fix Brasil<sup>33</sup>

A *Figura 13* é ilustrativa do que discutimos até aqui sobre a experiência automotiva. Por um lado, vemos o fluxo constante dos carros, que, no primeiro capítulo, tentamos argumentar como sendo próximo do ideário disciplinar – individualizante, veloz e funcionalizador, limitador dos acasos e das sensibilidades. Por outro, o fluxo parado ou com graves indícios de lentidão, em conflito direto com a funcionalidade desejada, deixando sobrar apenas a individualidade e suas consequências perceptivas e afetivas. Temos, pois, ou o corpo segmentado, deslocando-se rapidamente de um interior a outro, encontrando preferencialmente corpos que se agenciam estritamente às tarefas demandadas, ou o corpo estagnado, seguindo em velocidades muito abaixo das que são desejadas. Em ambos os casos percebemos o problema do esvaziamento dos encontros e

---

<sup>32</sup> Em 2012 o jornal Estado de São Paulo, publicou reportagem comparando o desempenho de um automóvel particular com o de uma carruagem em circulação no trânsito paulistano. O resultado foi considerado empate técnico. Disponível em <http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,empate-tecnico-entre-carro-e-carruagem-imp-933034> (último acesso em 13/12/15).

<sup>33</sup> Disponível em <http://thecityfixbrasil.com/2013/07/02/transito-paulistano-ganha-novas-faixas-para-onibus/#> (último acesso em 22/12/15).

do silenciamento da cidade; sendo que, no segundo, suspeitamos haver, além disso, um limiar, uma impossibilidade de repetição.

## 2.7. Massa crítica e o pedalar urbano contemporâneo

Diante da convulsão urbana das últimas décadas, sobretudo no que se refere à circulação, presenciamos uma série de ações reformistas: por um lado, ações estatais, que vão do alargamento das vias ao corredor de ônibus, passando pelo rodízio de placas, pela implementação de ciclovias, expansão da rede de trilhos e redução das velocidades permitidas; por outro, ações de mercado em parceria com os governos, como a proliferação de motocicletas, a criação de novos carros elétricos e a produção em larga escala do biodiesel. Numa terceira via, contudo, vimos emergir um novo campo de luta, dentro do qual destacamos a *Massa Crítica*, movimento de ciclistas que ocupam as ruas e avenidas das grandes cidades para celebrar a bicicleta como transporte e exigir maiores considerações as demandas de seu tráfego.

A *Massa Crítica* – ou *bicicletada*, como costuma ser chamada no Brasil (*figura 14*) – surgiu em 1992, em São Francisco, EUA, com um pequeno grupo de ciclistas que se juntaram em seus deslocamentos cotidianos para ganhar visibilidade em meio ao grande fluxo automotivo. Funcionando, o episódio acabou por se repetir algumas vezes, até que rapidamente ganhou a conformação de movimento e se espalhou, primeiro, por outras cidades norte americanas e, em seguida por outros países e continentes. No Brasil, por exemplo, acontece em praticamente todas as capitais<sup>34</sup>, bem como em outras cidades menores das regiões metropolitanas. Em um *zine*<sup>35</sup> distribuído em 1994, seus idealizadores explicam:

[...] a pedalada juntou na primeira vez 60 ciclistas e esse número dobrou por vários meses. A Massa Crítica em São Francisco continuou e cresceu juntando cerca de 700 pessoas ou mais mensalmente, chegando a mais de 1000 em outubro de 1993. Mas ela se espalhou e ganhou outras cidades. Com bicicletadas independentes brotando por todo lado, a manifestação começou a ganhar um caráter de movimento popular, descentralizado e de larga escala. [...]. Em última análise, a Massa Crítica é apenas um monte de ciclistas pedalando por aí juntos, indo de um ponto a outro (CARLSSON et al., 2005, p. 142).

É bem provável que no momento dessa publicação, os autores não imaginassem as proporções que a Massa Crítica tomaria, nem as diversas transformações processadas

---

<sup>34</sup> No site <http://bicicletada.org/> podemos encontrar informações sobre as edições brasileiras da Massa Crítica, denominada em alguns casos de *bicicletada*.

<sup>35</sup> Publicação independente, normalmente de pequeno porte e baixo orçamento.

no encontro do evento com cada um dos contextos locais. De início, eles tentam definir o movimento como um acontecimento pacífico, festivo e harmonioso. Entretanto, embora isso se efetive em muitas cidades, não pode ser tomado como uma generalidade. A Massa Crítica é um movimento vivo e autogestionário, em agenciamento com as contingências de cada cidade, logo, está em constante processo de produção e reinvenção.

Houve, aliás, episódios em clima bastante oposto à celebração proposta, que marcaram profundamente a história do movimento. Em 2005, por exemplo, como mostra o documentário *Still we ride*<sup>36</sup>, o prefeito de Nova York entrevistou juridicamente sobre a Massa Crítica, depois de edições bastante numerosas, instituindo a proibição de suas manifestações de rua. Esse fato, surpreendentemente, acabou por gerar uma das maiores edições da história do movimento, com cerca de cinco mil ciclistas ocupando as ruas de Manhattan, munidos de suas bicicletas. Com a forte repressão policial, o evento se arrastou por vários dias, transformando-se em uma verdadeira batalha campal entre manifestantes e Estado. Com a insistência dos manifestantes, o prefeito revogou a ordem de impedimento, e o movimento voltou a acontecer uma vez ao mês, de acordo com sua agenda tradicional.

Sem pormenorizar o movimento, seus detalhes de funcionamento, as diferenças entre as cidades e seus resultados locais, nos limitamos a indicar o contexto de sua eclosão como um fator de grande relevância para a configuração do pedalar urbano contemporâneo – sobretudo, por operar, em escala global, o reposicionamento da bicicleta na urbanidade, isto é, por deslocá-la socialmente dos espaços anexos: fins de semana, parques, orlas, velódromos etc., e inseri-la nos grandes centros, no asfalto, em meio ao fluxo motorizado, onde, até então, os automóveis cultivavam solitários sua hegemonia. Na soma com a crise da circulação, portanto, consideramos a Massa Crítica como a outra metade da segunda *inflexão*, sugerida no subcapítulo anterior.

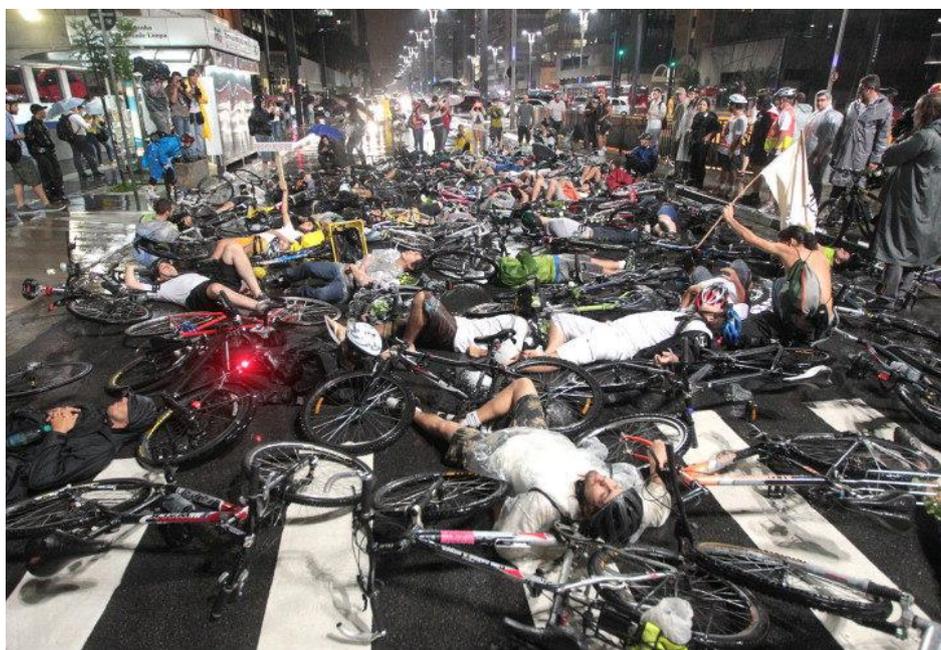
É um novo pedalar que surge, coletivo e singular, e que traz outras potências afetivas e perceptivas à cidade. Um outro corpo urbano, mais exposto e misturado aos perigos e encontros, mais vulnerável aos riscos e, em grande medida, livre dos códigos instituídos. Não mais restrito aos afetos domésticos e às competições, mas, como transporte, aberto aos imprevistos cotidianos da circulação, no cerne dos maiores centros urbanos do mundo.

---

<sup>36</sup> Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=hNEjGvh60EQ> (último acesso em 22/12/15).

Esse modo de pedalar, contudo, não vai se contrapor aos outros. Ao contrário, vai se fundir com eles e atuar justamente na fragilização das cisões, mantidas e sustentadas por quase um século, entre os espaços e as atividades de lazer e produção. Afirmada como transporte, a bicicleta não vai se reterritorializar imediatamente nos estratos automotivos instituídos, tampouco se estabilizar em um estrato próprio, dissociado dos demais. Ao invés disso, vai produzir uma zona de indiscernibilidade, um espaço precário e um fluxo mais ou menos descodificado; vai operar como elemento de instabilidade no trânsito, como ferramenta de tensionamento das formas; vai, enfim, entrar em território estranho, em estratos prontos que não lhe cabem bem, enrijecidos e críticos, ao mesmo tempo, duros e em vias de desterritorialização.

Figura 14. Massa Crítica. Porto Alegre - RS



Fonte: Site de cicloturismo<sup>37</sup>

É, pois, a Massa Crítica que alastrará essa tensão singular, presente em cada corpo ciclista quando em circulação pelas vias urbanas, pelo mundo urbano ocidental, e sustentará as condições numéricas para que as aberturas produzidas se alarguem. Se as narrativas críticas diziam (e dizem) que a bicicleta não cabe bem à cidade e que seu uso implica elevado risco ao corpo e ao bom funcionamento das vias, é a Massa Crítica que, por suas enormes proporções, vai operar essa tensão, em escala ampla e violenta, sobre o corpo social, desestabilizando-o. É ela, em seu funcionamento micropolítico, de adesão

---

<sup>37</sup> Disponível em: <http://blog.bemvindocicloturista.com.br/2011/03/01/nao-foi-acidente-mesmo/> (último acesso em 11/12/15).

ao mesmo tempo capilar e global, que confrontará o Estado e legitimará essa experiência por mais arriscada e estranha que seja, forçando um rearranjo nas relações de força da circulação urbana.

O que chamamos *pedalar urbano contemporâneo*, porém, não se confunde com a Massa Crítica e seus integrantes, embora estejam relacionados em algum nível. O primeiro, se refere estritamente ao movimento intensivo do corpo-bicicleta no espaço urbano moderno; enquanto o segundo, faz referência a coletivização organizada desta intensidade. Todo e qualquer corpo-bicicleta que adentre os perigosos meandros dos espaços automotivos, sobrecodificados na modernidade, estará necessariamente operando um pedalar contemporâneo, uma vez que é justamente esse conflito de presenças, essa justaposição de naturezas diversas, que caracteriza essa experiência. Por outro lado, a Massa Crítica é um recorte dessa proliferação de intensidades, uma certa estabilização ainda sem forma, um arranjo desse conjunto, que tem importância numérica no embate com os poderes instituídos e, portanto, na inflexão desse novo modo.

## 2.8. Capturas

A partir da instabilidade sugerida nos itens anteriores, pensaremos as investidas de reterritorialização operadas pelos Estados, pelo mercado e pela própria sociedade sobre o pedalar. Usaremos, para isso, a noção de *captura* forjada por Deleuze e Guattari (2013).

Os autores trazem a captura como um processo próprio do capitalismo. Para eles, esse sistema surge como uma *máquina social*<sup>38</sup>, flexível e agressiva, que, ao mesmo tempo, sobrecodifica seus códigos sobre os corpos e relações e consegue acoplar e se alimentar dos movimentos e forças que fogem ao seu comando. Falam também que tal configuração só foi possível em sociedades com Estado, ainda que existam sociedades estatais não capitalistas:

Com o capitalismo, os Estados não se anulam, mas mudam de forma e assumem um novo sentido: modelo de uma axiomática mundial que os ultrapassa. Mas ultrapassar não é de modo algum passar sem.” (DELEUZE e GUATTARI, 2013, p.164).

---

<sup>38</sup> Os autores usam a noção de máquina social para pensar os variados arranjos sociais ao longo da história. Propõe, com isso, refletir sobre a sociedade mais a partir dos seus agenciamentos e produções que de sua essência ou evolução teleológica. Parecem estar preocupados menos com o que é a sociedade e as suas formas que com seus modos e fluxos. Em *O anti-édipo* (1973), falam de pelo menos três máquinas sociais: a selvagem ou primitiva, que caracterizaria as sociedades contra o estado de que fala Pierre Clastres (2013); a despótica, que caracterizariam os arranjos medievais e os grandes impérios da antiguidade; e, por último, a máquina capitalista, ou civilizada, que são sociedades com Estado como a despótica, mas que, além das verticalizações e segmentações duras, vai atuar axiomáticamente na gerência dos fluxos desterritorializados e na sobrecodificação de seus modos.

Como captura, dessa forma, entendemos o movimento de inclusão e formatação que o capitalismo exerce sobre a multiplicidade de forças, sejam forças de tensão em seu interior ou forças de desvio que buscam seu fora. Trata-se, portanto, de um mecanismo de plasticidade próprio desse sistema, que permite seu funcionamento em diversas composições sociais.

Argumentam ainda sobre a conformação *axiomática* que sustenta esse sistema. Sistema que, segundo eles, contém um limite palpável de elasticidade, e que pode, a partir de um limiar de desterritorialização, se reorganizar para se tornar ainda mais elástico. Dependendo do nível de desterritorialização que uma força impõe, essas elasticidades e reestruturações se apresentam mais ou menos violentas. Para Negri e Guattari (1987), por exemplo, para capturar as lutas anti-disciplinares dos anos 60 e 70, o capitalismo se desterritorializou a tal nível que, a partir desse momento, podemos falar de uma axiomática totalmente nova, não mais disciplinar e industrial, mas *cognitiva* – ou como propõe Deleuze (2010), de *controle*. O capitalismo não se extinguiu, certamente, mas se alargou e capilarizou a níveis antes inimagináveis, operando um movimento simultâneo de modificações tanto das liberdades quanto das estratégias de dominação. Como saldo parcial, dizemos que as forças de tensão foram capturadas, porém exigindo um sistema totalmente renovado de limites e limiares.

O exemplo das cidades trazido por Deleuze e Guattari (2013) pode dar maior precisão ao argumento. Para os autores, a forma cidade se organiza e desorganiza de modo combativo ao capitalismo e aos Estados; porém, é domesticando e vampirizando sua circulação intensiva, seu vigor desterritorializante, e sua energia que essa mesma forma estatal capitalista se monta e sustenta.

É pela forma-Estado, portanto, e não pela forma-cidade que o capitalismo triunfará [...]. Como diz Braudel, '*cada vez há dois corredores, o Estado e a cidade*' – duas formas e duas velocidades de desterritorialização – 'e ordinariamente o Estado ganha [...], ele disciplinou as cidades, violentamente ou não, com um encarnecimento instintivo. Por onde quer que voltemos nossos olhos através da Europa inteira [...], ele reuniu-se ao galope das cidades. (DELEUZE e GUATTARI, 2013, p.134/135).

A captura, desta forma, pode ser compreendida tanto pela via do Estado quanto do capitalismo, seja em suas conformações mais amplas, como governos, estruturas executivas, legislativas e jurídicas, grandes empresas, fluxos de *Commodities* etc., quanto por suas dimensões mais basilares, como cristalizações de identidades e grupos.

### 2.8.1. Novas identidades ciclistas

Uma forma de capturar um fluxo desterritorializado, seja para governo, silenciamento ou extração de valor, nos parece ser pela conformação de identidades. Foucault (2004), mostra isso com clareza quando argumenta que os enunciados e dispositivos disciplinares da modernidade científica estiveram invariavelmente organizados em relações identitárias duais: professor-aluno, psiquiatra-louco, médico-doente, sujeito-objeto, etc. A identificação, para esse autor, aparece como um mecanismo de homogeneização e essencialização dos corpos e coisas dentro de um sistema, onde dado modo se sobrepõe aos demais, operando a pavimentação dos processos singulares e coletivos de subjetivação.

A psiquiatria e os enunciados da mente são, criam a loucura; a pedagogia e as normatizações do saber escolar, criam o aluno; o exército e as demandas da disciplina bélica, criam o soldado; a medicina e o discurso biopolítico, criam o corpo doente. E, para cada uma dessas identidades, um saber legítimo e uma instituição dentro da qual essas identidades devem permanecer: hospital, hospício, escola, exército, etc.

Contudo, se na modernidade o movimento do poder era de formatação violenta de corpos através do que Foucault (2004) chama de *localizações funcionais* e *anatomia política*: “O corpo humano numa maquinaria de poder que o esquadrinha, desarticula e o recompõe (FOUCAULT, 2004, p.119); no contemporâneo, isto é, após as revoltas das décadas de 60 e 70 e da revolução informática, preferimos falar de *controle* e modulação dos fluxos: “As conquistas econômicas se fazem por tomada de controle e não mais por formação de disciplinas, por fixação de cotações mais do que por redução de custos, por transformação do produto, mais do que por especialização da produção” (DELEUZE, 2010, p.228).

Trata-se, assim, mais de transformar as múltiplas novidades que emergem em identidades e produtos, que insistir na sobrecodificação e articulação de grandes formas. Se antes haviam corpos específicos que compunham nichos arbóreos e densos de ação e coisas: estudante, operário, militar, médico, etc., cada qual com seu universo próprio de ferramentas e agenciamentos identitários; nas sociedades de controle, o poder se rizomatizou profundamente e cada corpo se multiplicou muitas vezes em pequenas quadrículas desejanças de identificação-consumo. O estudante, assim, além de frequentar a escola, comprar o caderno e a caneta, agora também é surfista, roqueiro, fumante, consumidor de alimentos orgânicos, apreciador da culinária japonesa, cervejas artesanais

e o que mais quiser. E, para cada um de seus cacos e ramos identitários, uma variação sem fim de produtos é oferecida.

Quando falamos, então, da emergência de novas identidades ciclistas como um mecanismo de captura, é no sentido de acusar o movimento de transformação da bicicleta e do pedalar em um produto. O que implica não apenas na fabricação em larga escala de bicicletas, mas na produção de contextos identitários e de consumo dos quais a bicicleta irá fazer parte. Contextos que envolvem tanto novos e variados modelos, como objetos específicos para pedalar, roupas, equipamentos de segurança, peças, espaços e formas específicas de uso.

É curioso perceber como parte considerável desses novos formatos ciclistas, após passarem pela modulação identitária do mercado, vão tender a remontar as antigas formas ciclistas dos séculos XIX e XX. Vimos nos subcapítulos anteriores que a bicicleta, ao longo de sua história, esteve relacionada com pelos menos três contextos: primeiro, no período mais próximo de seu surgimento, às elites urbanas; e, segundo e terceiro, do fim do século XIX até hoje, aos contextos esportistas e infantis, compondo as segmentações nacionais, familiares e entre os espaços produtivos e improdutivos. Em todo os casos, a bicicleta aparece compondo com o projeto moderno de urbanidade, bem como com as dinâmicas próprias desse momento capitalista.

Nas capturas contemporâneas isso parece ressurgir. Trata-se de um remonte que percebemos em variadas situações, como, por exemplo, quando as bicicletas e suas peças, mesmo com os baixos custos da produção automatizada, atingem valores de venda muito elevados; ou, quando os governos priorizam as regiões mais ricas das cidades na implementação de estruturas ou leis que facilitam o trânsito ciclista; ou ainda quando vemos importantes marcas, infanto-juvenis ou não, se apropriando da imagem da bicicleta para se promoverem e valorizar seus produtos. Esses e outros exemplos têm se multiplicado no contemporâneo, e, o que percebemos, mais uma vez, é o pedalar sendo esvaziado em sua função locomotiva e se preenchendo de valor em agenciamentos que sustentam as antigas formas, ou se tornando novamente um transporte elitizado.

Uma identidade que se destaca atualmente no agenciamento com o pedalar é a do sujeito ecologicamente engajado, que encontra na bicicleta um modo locomotivo não poluente e, ao mesmo tempo, *melhorador* de sua saúde. De fato, nos parecem anseios legítimos, coerentes e compatíveis com as questões urbanas atuais de sedentarismo, doenças cardíacas e respiratórias, bem como com os limiares da circulação motorizada. Porém, ao tornarem-se muito demandadas – sobretudo pelas elites – a realização desses

anseios imediatamente torna-se um produto caro e, por consequência, uma exclusividade desses corpos que idealizam um mundo melhor para as futuras gerações. Nesse caso, vemos um processo claro de elitização do pedalar, muito próximo do que vimos no item *cavalo moderno*; porém, ambientado agora sobre um fundo de preocupações ecológicas e sem as justificativas dos onerosos processos da manufatura.

Será principalmente por esse discurso que a captura do pedalar vai operar no contemporâneo, para dar a esta ação uma configuração privilegiadamente mercadológica. Cada vez mais veremos bicicleta e ecologia articuladas nas mais variadas superfícies: vitrines, roupas, páginas da internet, *outdoors*, propagandas – inclusive de automóveis –, programas de governo, livros didáticos, guias turísticos, espaços de lazer, etc. Isso de modo algum significa dizer que a bicicleta ou o discurso ecológico são elitistas em si mesmos. No entanto, é evidente que, após tal captura, os mesmos tendem a se estabilizar nos formatos mais tradicionais de privilégios de classe.

Processo que acontece não apenas pelos desníveis históricos do poder de compra, mas também pela atuação contínua dos Estados na implementação de políticas cicloviárias. Em países como o Brasil, onde as assimetrias sociais são extremas, isso se torna especialmente evidente. Em 2007, por exemplo, quando o governo federal criou o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, muitas prefeituras e governos incluíram as pautas ciclistas nas políticas públicas de transporte. Entretanto, o que vimos se repetir foi a preferência por bairros turísticos ou ricos nos momentos de execução<sup>39</sup>. Fato que ilustra o forte agenciamento Estado-Capital no processo axiomático: por um lado, a conformação mercadológica do pedalar; e, por outro, o direcionamento estatal do acesso, que, via de regra, vai fomentar as relações de consumo. Consumo e governo imbricados, portanto; ambos, por sua vez, sustentando, e sustentados sobre, as identidades.

Além das identificações ecológicas, percebemos também fortes influências da forma automobilística sobre o pedalar, que vão se manifestar, dessa vez, não através dos modais ou dos espaços urbanizados, mas por meio dos corpos marcados por esses elementos. Ocorre que a demanda contemporânea por pedalar, desde de o despertar da

---

<sup>39</sup> Mesmo a prefeitura de São Paulo que se destacou no cenário nacional pelo porte de sua política cicloviária, recebeu duras críticas pelo descaso com as zonas periféricas. Parte dessa discussão pode ser encontrada em [http://brasil.elpais.com/brasil/2015/09/02/politica/1441203294\\_570383.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2015/09/02/politica/1441203294_570383.html). O mesmo se passa em nas cidades de Recife e Rio de Janeiro, onde além da falta de estrutura oferecida pelos estados, se destacam o desinteresse das empresas em oferecer patrocínio. Algumas reportagens recentes tratam desse tema. Em Recife: <http://noticias.ne10.uol.com.br/jc-transito/noticia/2015/10/27/expansao-do-bike-pe-ate-a-periferia-esbarra-na-falta-de-verba-e-patrocínio-577327.php>. E no Rio, onde as 49 estações do Bike Rio Itaú (bicicletas compartilhadas) estão quase todas localizadas nas zonas sul e centro: <http://oglobo.globo.com/rio/verao/com-mais-49-estacoes-bike-rio-avanca-para-barras-da-tijuca-recreio-dos-bandeirantes-15004174>

Massa Crítica, emergiu não das periferias tradicionalmente ciclistas, que desde as grandes urbanizações exercem com a bicicleta desvios das condições precárias de circulação; mas, principalmente, das classes médias que passaram a se posicionam ideologicamente contra os projetos da circulação motorizada, seja por sua funcionalidade limitante ou por sua estagnação aparentemente sem resolução. E será, sobretudo, por meio dessa elite urbana que vão surgir, primeiro, as capturas identitárias de que falamos, e, depois, as exigências de circulação próprias dessa classe, fortemente corporificada pelos aparatos automotivos. É, pois, esse corpo automotivo da elite urbana que surgirá no contemporâneo como força política para exigir dos Estados melhores condições para pedalar. Condições que serão muitas vezes referenciadas pelos hábitos arraigados na experiência com o carro.

Mais uma vez, não se trata aqui apenas da bicicleta ou do automóvel, mas das relações de força em que cada um desses objetos se agencia dentro das diferentes políticas da circulação. A bicicleta, assim, por meio da forte conexão com as elites, vai operar mais como uma ferramenta reformista da circulação moderna que como um elemento de contraposição; ou seja, apropriado pelo corpo e pelo desejo automotivo burguês, o pedalar deixa de ser uma ameaça de desterritorialização para se tornar um novo fôlego da circulação capitalista. Processo que passa, certamente, pelos ditames da disciplina, ainda muito atuantes nas políticas dos transportes urbanos. Identificada, classificada e distribuída nos espaços, a bicicleta tenderá aparecer como um novo elemento a ser considerado, normatizado e disciplinarizado, com seus espaços e regimentos próprios, tal como os demais transportes<sup>40</sup>.

### **2.8.2. Legislação do pedalar**

Antes das capturas contemporâneas, vimos que o pedalar obedecia a normatividade dos espaços não produtivos – esporte, saúde, família, etc.; no entanto, quando a bicicleta se volta para dentro dos espaços formais da circulação produtiva, isto é, para as ruas de fluxo automotivo intenso e grandes avenidas, a primeira atitude dos Estados passa a ser a de transferir para o trânsito ciclista todas as regulamentações há muito instituídas nesses espaços. Normas que não são mais as do corpo saudável e familiar, mas as de velocidade, funcionalidade e individualização.

---

<sup>40</sup> Nota-se que o destaque dado não é apenas para o processo de reterritorialização; mas, sobretudo, para a direção normativa que se segue, quase sempre no sentido de conservar as velhas formas da circulação moderna.

Embora sejam dois espaços com regimes de funcionamento distintos, em momento algum deixam de estar imbricados e complementando-se. Lazer, conforto e saúde, neste modelo, como já vimos, surgem politicamente como duplos homeostáticos da produção, fatores fundamentais para o equilíbrio trabalhista, sobretudo urbano.

Entretanto, quando vemos o deslocamento da bicicleta de um espaço para o outro – dos espaços de lazer, infância e saúde para os espaços densos da cidade produtiva – encontramos, primeiramente, um breve hiato de inapreensão, mistura e apagamento das fronteiras, que embaralha as duas esferas, confunde a precisão dos poderes e evidencia novas possibilidades de liberdade e, em seguida, o despertar das velhas estratégias de normatização. É, pois, acerca das normatizações legislativas que se voltam para pedalar que falaremos aqui, não para pormenorizar com exatidão suas consequências possíveis, mas para elencar e discutir como cada uma atua dentro desse impulso de captura, que lança a bicicleta não para o futuro, mas para a maquinação com engrenagens já bastante antigas.

Apenas entre 2012 e 2015, vimos surgir em território brasileiro, pelo menos quatro projetos de lei (PL) que se lançaram especificamente sobre a circulação ciclista. Presentes nos níveis legislativos municipal e federal, eles versam sobre variados temas. O primeiro (PL 224/2012<sup>41</sup>) surgiu no município de São Paulo escrito pelo vereador (e despachante) Adilson Amadeu (PTB), que propõe a obrigatoriedade do emplacamento para a circulação ciclista, tal como ocorre já com os veículos motorizados. O projeto gerou polêmica tanto entre a câmara e os ciclistas paulistanos, como entre os próprios parlamentares; contudo, dentro da câmara, a crítica da oposição, diferente da dos ciclistas, não rejeitava o projeto, apenas argumentava que ele era precoce e que deveria voltar posteriormente para a votação. Atualmente o projeto está arquivado.

O segundo, já em março de 2015, pelo município do Rio de Janeiro, foi o PL 1143/2015<sup>42</sup>, proposto pelo vereador Thiago K. Ribeiro (PMDB), que proíbe, sob penas de multa e apreensão da bicicleta, a circulação de ciclistas fora da ciclovia quando essas estiverem presentes. O projeto é um complemento do artigo 58 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que já institui tal obrigatoriedade sem impor penas e abrindo espaço para que as condições da ciclovia sejam consideradas no desvio do uso. Segundo Ribeiro,

---

<sup>41</sup> <http://www.camara.sp.gov.br/blog/projeto-preve-licenciamento-e-emplacamento-de-bicicletas/>

<sup>42</sup> <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro1316.nsf/13df1141087cf5230325775900523a40/8f1becbb164c4db83257dff005b947e?OpenDocument>

o projeto considera que “para garantir o uso das ciclovias, os ciclistas e demais usuários devem fazer sempre o melhor aproveitamento dessa estrutura, para que a sua segurança e a de terceiros esteja resguardada”. Até onde sabemos, a votação não seguiu em frente.

O terceiro, foi o PL 1.500/2015<sup>43</sup>, proposto na Câmara de Belo Horizonte pelo vereador Daniel Nepomuceno (PSB), que visa regulamentar o uso da bicicleta na capital mineira por meio de uma carteira de habilitação obrigatória. A justificativa do vereador é que os motoristas e ciclistas fazem uso das mesmas vias, mas apenas os primeiros são submetidos a processos de regulação e formação. Desse modo, o projeto visa “equilibrar a relação no trânsito, dando conhecimento das regras de circulação a todos os envolvidos”. Após fortes expressões de insatisfação por parte dos ciclistas da cidade, o vereador decidiu retirar o projeto, segundo ele, para reformulação.

Por fim, ainda em 2015, vimos a unificação dos PL's 3772/12 e 3773/12<sup>44</sup> feita pelo deputado federal Sergio Vidigal (PDT) que propõe a obrigatoriedade de equipamentos de segurança para ciclistas, tais como, capacete, campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais e espelho retrovisor do lado esquerdo. Mesmo sendo alvo de insatisfações, o projeto acabou aprovado pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados, e segue seu trâmite em caráter conclusivo.

Percebamos que nos três primeiros casos existe a justificativa da segurança e harmonização em escalas individual e coletiva. A captura estatal, assim, se faz *em defesa da sociedade*, ou seja, é necessário regular verticalmente cada indivíduo para que o conjunto da população circulante esteja em ordem. Falamos captura sob dois pontos de vista: primeiro, pela perspectiva defendida no primeiro capítulo de que a circulação funcional motorizada remete aos estratos mais profundos da modernidade capitalista – captura operada por este modelo, portanto; e, segundo, pelo entendimento de que os riscos aos quais os ciclistas urbanos são expostos estão ligados muito mais ao trânsito motorizado que ao uso da bicicleta. O que nos permite falar, neste caso, de uma captura automotiva da experiência ciclista. Os dois casos são relacionados, mas o primeiro está centrado no modelo mais amplo de circulação; enquanto o outro opera sobre o agenciamento corpo-modal.

No caso do PL que torna compulsória a ciclovia, essa diferença é importante, pois relaciona a necessidade da ordem coletiva com o desejo de pedalar das elites urbanas. O

---

<sup>43</sup> [http://www.cmbh.mg.gov.br/sites/default/files/pl\\_1500-15\\_-\\_inicial.pdf](http://www.cmbh.mg.gov.br/sites/default/files/pl_1500-15_-_inicial.pdf)

<sup>44</sup> <http://www2.camara.leg.br/camaranoticias/noticias/TRANSPORTE-E-TRANSITO/494958-VIACAO-APROVA-EQUIPAMENTO-OBRIGATORIO-PARA-ANDAR-DE-BICICLETA-E-SKATE.html>

que evidencia, inclusive, a diferença do impulso estatal nos diferentes estratos de classe do corpo social. Talvez isso explique o porquê deste projeto ter sido o menos polêmico dos quatro. Talvez por sua redundância com o CTB, mas, certamente por conta de sua adesão por grande parte dos *ciclistas automotivos*. A ciclovía obrigatória, neste caso, parece reproduzir sobre a bicicleta a função do ordenamento laminar ao qual o motorista via de regra já está sujeito. Sobrecodifica-se as estrias viárias sobre o pedalar, e abre espaço para que a subjetividade automotiva se atualize sobre espaço urbano, mesmo que o objeto carro esteja ausente. Em todos os casos, é a forma macropolítica da circulação moderna que se perpetua.

No caso da obrigatoriedade da habilitação e do emplacamento, vemos claramente os impulsos disciplinares de normatização, individualização e classificação. Aprovados esses PL's, o Estado registraria cada um dos usuários, passaria a decidir qual o modo adequado de se pedalar nas condições urbanas dadas, e teria o poder de examinar e legitimar cada indivíduo dentro desse processo normativo. Processo que geraria, por um lado, um inchaço estatal com novas demandas documentais, empregos, especializações, impostos, etc.; e, por outro, um movimento de adequação burocrática da bicicleta dentro dos formatos instituídos.

Algo semelhante se passa no PL federal que torna obrigatório os equipamentos de segurança. Contudo, além de responsabilizar e limitar o fluxo ciclista por um problema fundamentalmente automotivo – atropelamentos e altas velocidades – o projeto traz explicitamente um caráter elitista. Nas palavras do próprio Relator, Jorge Tadeu Mudalen (DEM): “a obrigatoriedade da utilização de equipamentos de proteção individual é uma tentativa de aumentar o preço de uma ação imprudente e, dessa maneira, reduzir o número de pessoas que a praticam”.

Destacamos neste curto relato pelo menos quatro sugestões implícitas graves: a primeira, de que a circulação ciclista sem capacete é uma imprudência – o que discordamos frontalmente, uma vez que, como já dissemos, entendemos que os riscos aos quais os ciclistas estão expostos são oferecidos quase sempre pelas altas velocidades dos veículos automotores; a segunda, de que a exclusão do modal seja uma estratégia para que essa imprudência diminua – como se o modal por si só fosse uma ferramenta potencializadora de imprudências; a terceira, de que os mais pobres são os mais imprudentes – sugestão notadamente elitista e generalista, sobretudo para um argumento legislativo; e, por último, a de que o encarecimento de um transporte seja usado como estratégia para reduzir seu acesso a uma dada parcela populacional.

Em todos esses casos, vemos a ação disciplinar estatal se aparelhando, operando a captura e o silenciamento do pedalar contemporâneo e, com isso, a manutenção e intensificação da ordem moderna sobre os corpos em circulação pela cidade<sup>45</sup>.

---

<sup>45</sup> É importante dizer que em algumas cidades europeias, o trânsito intempestivo de bicicletas vem motivando leis considerando a perspectiva do ciclista, como se operassem em favor do tensionamento promovido por este modal. Em Paris, por exemplo, a prefeitura determinou que os ciclistas podem circular na contramão e desobedecer ao semáforo em alguns cruzamentos. <http://transporteativo.org.br/wp/2015/08/25/na-franca-bicicleta-pode-circular-no-contraflexo/>; [http://www.diariodepernambuco.com.br/app/46,75/2015/07/22/interna\\_bikepe,588038/prefeitura-de-paris-permite-que-ciclistas-furem-sinal-vermelho.shtml](http://www.diariodepernambuco.com.br/app/46,75/2015/07/22/interna_bikepe,588038/prefeitura-de-paris-permite-que-ciclistas-furem-sinal-vermelho.shtml). No mesmo sentido, a prefeitura da Basileia, na Suíça, determinou que os ciclistas podem passar no sinal vermelho, desde que respeitem os pedestres. <http://bikeelegal.com/noticia/1427/cidade-suica-aprova-semaforo-livre-para-ciclistas>. (em todos os casos, último acesso em 12/01/16).







### 3. POTÊNCIAS MICROPOLÍTICAS DO PEDALAR

*[...] tentar saber reconhecer quem e o que, no meio do inferno, não é inferno, e preservá-lo, e abrir espaço. (ITALO CALVINO, 1991, P.150).*

Neste capítulo, refletiremos sobre alguns elementos do pedalar urbano contemporâneo que trazem potenciais de tensionamento às tecnologias de disciplina e controle dos espaços de circulação, compostos pelos modais motorizados, desenhos urbanísticos, leis, mecanismos de vigilância e regulação, e, certamente, pelos corpos que se agruam com essas engrenagens.

Ao final do segundo capítulo, a partir de um certo esboço *genealógico* das formas ciclísticas, pensamos sobre a crise atual da circulação, que se encontra num impasse radical: por um lado, uma parte considerável das finanças ocidentais são sustentadas pela indústria automotiva e seus anexos, e, por outro, as promessas sociais desta indústria – velocidade, objetividade e funcionalidade – entram em um colapso sem precedentes, que se agrava na medida em que mais carros ganham as ruas, ou seja, o próprio movimento de manutenção e crescimento de um mercado aguça suas limitações e acusa sua impossibilidade.

Além dos limites relacionados estritamente ao deslocamento de corpos e coisas de um ponto a outro, consideramos também os processos de subjetivação maquinados neste território de circulação automotiva. Com Foucault (2006) e Sennett (2008) falamos de como os sistemas de transporte modernos, em especial o automóvel, contribuíram e ainda contribuem de muitas maneiras para a construção e manutenção da disciplinarização do deslocamento urbano.

Tratamos ainda da insurgência ciclista nos grandes centros e do aparelho de captura que já se insinua com agressividade como práticas de identificação e governo. Desenhamos, assim, uma disputa entre novas políticas da circulação, que se maquinam e ganham consistência através do pedalar, e impulsos estatais e mercadológicos de silenciamento, que se arvoram nos mais diversos formatos de identificação, controle e regulação.

Pensaremos, assim, as micropolíticas do pedalar como possibilidade de desvio tanto das disciplinas instituídas, quanto das capturas incipientes. Queremos, com isso, aprofundar um dos lados desta disputa, o lado que tensiona, abre e tende a forçar, de dentro para fora, os modos estabilizados. Antes, todavia, é importante explicar por que, e de onde, trazemos as noções de potência, micropolítica e pedalar.

Falamos potência, primeiramente, no sentido que Deleuze (2002) traz de Espinosa. Potência como possibilidade de diferenciação, de abertura para o possível, de “aptidão para ser afetado”. (DELEUZE, 2002, p. 62). Como ato, ativa, afetiva. Assim, quando pensarmos os elementos a seguir, é importante entendê-los não como automáticos, ligados à bicicleta em si ou como regra do pedalar, mas, ao contrário, como elementos próprios do encontro, enquanto virtualidade (DELEUZE, 1974) e abertura para o diverso.

Optamos também por falar do pedalar, e não da bicicleta ou do ciclista, justamente para manter a reflexão sobre o agenciamento e seu processamento, e não no indivíduo, em uma comunidade específica ou no objeto em si. Ao longo do texto, porém, não nos preocuparemos em evitar essas outras palavras, mas é importante que sempre que elas surgirem sejam consideradas a partir dessas indicações não identitárias e não essenciais. Nossa ideia é fazer sim algumas apostas na bicicleta, mas, ao mesmo tempo, afirmar que nem ela nem o corpo garantem nada por si mesmos.

Pedalar, deste modo, não se configura como uma forma, mas como linhas de força, conjunto de ações, nuances corporais de circulação, assim como dirigir, viajar, caminhar, pilotar, etc. Mais como verbo infinitivo que como conjugação. E existem modos de sentir e se afetar na cidade que podem ser disparadas por essas forças ou que encontram maior abertura para se expressar com essas forças, mas que dependem sempre do processo singular do agenciamento.

Por fim, quando trazemos a noção de micropolítica, é para afirmar uma política do corpo intensivo, dos afetos e perceptos, uma política do cotidiano inventivo, das práticas e dos usos diversos; sem, contudo, pensar em uma cisão transcende ou em uma oposição ideológica entre macro/micro. Como dizem Deleuze e Guattari: “toda política é ao mesmo tempo macro e micropolítica”: uma macropolítica, diz respeito à forma, ao organizado, visível, consciente, sedentário, às segmentações duras da linguagem binarista; enquanto a micropolítica estaria relacionada aos fluxos, ao inconsciente, ao que ainda não tem forma instituída, que escapa, que está além das representações, mas, que, ao mesmo tempo, está em relação permanente com as formas e com os estratos. Logo, trata-se sempre da mesma coisa, mas em regimes de funcionamento completamente diversos.

[...] duas formas de individuação, duas espécies de multiplicidade, duas espécies de evolução – em suma, duas políticas [...]. Não se trata de diferença de grau, mas de natureza. Não se trata de uma diferença de tamanho, escala ou

dimensão, mas de duas espécies radicalmente diferentes de lógica” (ROLNIK, 1989, p.59).

A micropolítica, aqui, será, assim, perspectiva, ponto de vista, lugar de partida, que considera a resistência como constituinte primeira e as representações como captura e endurecimento<sup>46</sup>.

Uma reflexão acerca das potências micropolíticas do pedalar seria, desse modo, como uma cartografia dos elementos que na experiência ciclista escapam às formas ou que ainda não foram previstos ou instituídos nos estratos da circulação. Cartografia, neste caso, como trazido por Rolnik (1989), de fazer um percurso investigativo “[...] que acompanha e se faz ao mesmo tempo que os movimentos de transformação [...]”, que se processa no sentido ético-político de se posicionar na zona fecunda de tensão entre o micro e o macro e “[...] dar língua para os afetos que pedem passagem”. (ROLNIK, 1989, p.15/16).

Na articulação contemporânea entre micro e macro-circulação, entendemos a bicicleta como um importante elemento de tensão, que, ao mesmo tempo, por dentro do plano instituído, indica rotas possíveis de saídas, e forças de normatização que atuam sem cessar sobre seu movimento. Aparece, por um lado, como ferramenta que potencializa maior liberdade de deslocamento e acesso na cidade, e, por outro, como fator desorganizador da malha viária funcional, e, por isso mesmo, como alvo de aparelhamentos e normatizações. A cartografia proposta, então, será um exercício de captação desse campo de tensão, no qual a bicicleta parece ser um agente privilegiado.

Seguiremos articulando cinco elementos: abertura sensitiva, estrangeirismo territorial, celeridade do movimento, espreita e oscilação atencional e liberdade técnica, que entendemos serem pontos de grande intensidade nesta experiência. Destacamos que não são tópicos sequenciais ou hierárquicos, mas simultâneos e paralelos, e que dividimos apenas por uma questão metodológica de exposição. Em muitos momentos, aliás, esses tópicos além de se relacionarem, inevitavelmente vão se confundir, pois, de algum modo, são todos sobre o corpo-bicicleta e seus processos de subjetivação.

Também como estratégia argumentativa, lançaremos mão de comparações entre características ciclísticas e o modelo hegemônico, neste caso, o automóvel particular, que inclui também seu espaço próprio de circulação e o corpo motorista. Faremos isso para

---

<sup>46</sup> Falamos de resistência referenciados por Foucault (2004), quando ele diz que a resistência é primeira e que é [...] seu efeito que obriga a mudarem as relações de poder. (FOUCAULT, 2004, p. 268). O poder, por esse ponto de vista, surge como reação, ou como diriam Deleuze e Guattari (2013), como captura.

articular com as questões disparadas nos capítulos precedentes. Consideraremos ou sinalizaremos ainda nuances de outros modais e formas de movimento, tais como motocicleta, bicicleta elétrica e pedestre, tanto para não cair no argumento puramente opositor entre bicicleta e carro, quanto para tentar desviar de essencializações.

Por se tratar de um capítulo teórico sobre a experiência do pedalar contemporâneo no contexto paradigmático da circulação moderna, ou seja, uma experiência corporal dentro de um contexto histórico-material, certamente corremos tanto os riscos das formulações generalizantes, quanto os perigos do discurso puramente subjetivista. O importante, nesses casos, é lembrar que nossa pretensão não é de representar ou descrever especificidades, mas de pensar vetores de força, tensões, tendências, possibilidades de abertura. Diante do desafio narrativo, tentamos encontrar um meio termo entre a perspectiva singular e a generalidade: para tensionar o subjetivismo, buscamos escrever em sintonia com os mais variados atravessamentos do campo – entrevistas, reportagens, filmes, etc. – e, contra as generalizações, procuramos falar de fluxos e forças, ao invés de formas e essências.

Por isso mesmo, a cartografia enquanto postura metodológica. O exercício cartográfico, nos diz Suely Rolnik,

[...] não tem nada a ver com explicar, muito menos com revelar [...] o problema para o cartógrafo não é o do falso-ou-verdadeiro, nem o do teórico-ou-empírico, mas sim o do vitalizante-ou-destrutivo, do ativo-ou-reativo [...]. O que ele quer é se colocar sempre que possível na adjacência das mutações [...]. Para que isso seja possível, ele se utiliza de um composto híbrido, feito de seu olho, é claro, mas também, e simultaneamente, de seu corpo vibrátil, pois o que ele quer é apreender o movimento que surge da tensão fecunda entre fluxo e representação: fluxo de intensidades escapando do plano de organização [...] e, representações estancando os fluxos, canalizando as intensidades [...]. Podemos até dizer que na prática cartográfica integram-se história e geografia. (ROLNIK, 1989, p.68/69).

Como as referências bibliográficas acerca do uso contemporâneo da bicicleta são raras ou abordam o problema por perspectivas muito diversas da que pretendemos, tomamos como fundamento teórico tanto reflexões sobre o movimento, o corpo, o espaço, a atenção e a técnica em geral – escritos filosóficos muitas vezes – quanto minha experiência híbrida particular, de pesquisador e corpo-bicicleta, que inclui circulação por diversas capitais brasileiras, sobretudo Rio de Janeiro, observação direta do trânsito ciclista, pesquisa em fóruns on-line de debate sobre questões pertinentes à bicicleta, e conversas não sistematizadas com outros participantes do trânsito: ciclistas, motoristas, pedestres e profissionais do trânsito. Essas idas a campo, contudo, não aparecerão de forma explícita e sistematizada no trabalho, nem mesmo como anexo; tentei agenciá-las

no corpo do texto, como expressão da escrita e na própria teorização. Assim, falo apenas por mim, mas inevitavelmente atravessado pelas incontáveis situações e encontros que me marcaram nesses dois anos de pesquisa.

### 3.1. Abertura sensitiva

Vimos no primeiro capítulo que uma política da circulação envolve também uma política dos sentidos e das sensibilidades. Política esta que passou a ser considerada e gerida pelo Estado e pelo mercado desde o século XIX, quando os ideais de objetividade e funcionalidade passaram a se relacionar com a exploração do trabalho e se sobrepuseram aos fluxos urbanos. Para que os corpos fluíssem com rapidez de um ponto a outro com o mínimo de interpelações, foi necessário, como já vimos, uma série de tecnologias de redução e simplificação da atividade sensitiva.

Consideramos, porém, existir um gradiente quantitativo nesse quesito, de maior e menor grau de dessensibilização, mas que segue uma tendência sempre crescente de intensificação, independente do grau operado: carro, motocicleta, ônibus ou metrô, atuam com diferentes níveis de redução da atividade sensitiva e do contato com a diversidade urbana, no entanto, todos estão, em alguma medida, sob a égide do paradigma moderno, que prioriza os pontos de partida e chegada em detrimento da densidade sensitiva do trajeto. Isso não está vinculado apenas à arquitetônica dos equipamentos, mas à variadas políticas de limitação dos acessos. Usaremos como exemplo o carro, por ser um emblema dessa tendência, uma *maioria*, no sentido trazido por Deleuze (2010).

Para Deleuze (2010), as maiorias e minorias não se distinguem pelo número, mas pela força de sobrecodificação: “Uma minoria pode ser mais numerosa que uma maioria. O que define a maioria é o modelo ao qual é preciso estar conforme: por exemplo, o europeu médio adulto macho habitante das cidades [...]”. (DELEUZE, 2010, p.218). Não se trata de uma perspectiva quantitativa, portanto, mas de uma hierarquia qualitativa, que produz um ícone de referência, que assujeita e desqualifica os demais formatos. Sugerimos que a figura do carro seja incluída nesse conjunto serial maioritário, pois é ele, com seus acessórios cada vez mais difundidos e demandados, que se sobrecodifica na cidade, via mercado e Estado, como promessa de fazer o corpo e a população circularem da melhor forma possível pelo circuito casa-trabalho-mercado.

Um carro de modelo atual, por exemplo, pode trazer consigo diversos acessórios que atuam na redução e na simplificação da atividade sensitiva. Alguns desses acessórios são recentes na história, mas já bastante difundidos nas grandes cidades. O ar-

condicionado, é um deles, e opera, a princípio, contra a crescente sensação de calor das metrópoles (efeito muitas vezes da própria combustão dos motores, somada a estagnação do trânsito que não permite o vento entrar pelas janelas), mas que exige em contrapartida que a janela do veículo esteja sempre fechada. Soma-se a isso, o *insulfilm* nos seus variados graus de bloqueio, que, além de impedir a entrada da luz e o consequente aumento da temperatura, atua também interrompendo os olhares que vem de fora, invisibilizando ainda mais o motorista frente às interpelações externas.

Podemos adicionar aí, as tecnologias cada vez mais refinadas de bloqueio das interferências externas<sup>47</sup>, como blindagens de vidro e lataria, alarmes cada vez mais automatizados e eficientes e sistemas de bloqueio dos ruídos. Um conjunto de aparatos que visam um certo conforto corporal do usuário, que é diretamente proporcional ao afastamento, ou o aumento da sensação de afastamento do espaço público, de modo que conforto, familiaridade, individualização e distanciamento da diversidade acabam por se confundir.

Sennett (2008) fala de uma crise tátil nas cidades e de uma consequente redução dos encontros com a alteridade, operada, segundo ele, pelas políticas e tecnologias de individualização, em grande medida processada pelos transportes modernos. Peixoto (1988), no mesmo sentido, vai falar que “A velocidade provoca, para aquele que avança em um veículo, um achatamento da paisagem”, e que “Quanto mais rápido o movimento, menos profundidade as coisas têm, mais chapadas ficam, como se estivessem contra um muro, contra uma tela” (PEIXOTO, 1988, p.361).

Seja considerando o espaço ou os outros corpos, esses e outros autores apontam que, historicamente, o carro funciona como ferramenta de individualização e afastamento, operando o esvaziamento dos encontros, a domesticação e a precarização dos espaços públicos. A tendência contemporânea, assim, parece ser de intensificação da espessura segmentária, do isolamento ainda maior dos corpos, e da distribuição populacional ainda mais ordenada conforme os fluxos de mercado. É no sentido de produzir tensão sobre esse modelo que seguiremos nossa reflexão sobre a abertura sensitiva no pedalar.

---

<sup>47</sup> Essa tecnologia tem evoluído muito nos últimos anos, e vem se tornando um diferencial cada vez mais relevante para os consumidores e fabricantes. Como diz uma reportagem recente do site Motor Clube: “[...] do motor ao porta-objetos, passando pela carroceria e até mesmo os pneus, tudo vem ficando mais silencioso”. Para mais detalhes: <http://www.motorclube.com.br/materias/acustica-os-automoveis-cada-vez-mais-silenciosos.aspx>. (último acesso em 11/11/15).

Em primeiro lugar, o corpo na bicicleta não está segmentado do espaço público por uma cabine, por um capacete<sup>48</sup> ou por um objeto interiorizador qualquer. Ainda que a bicicleta seja uma propriedade e haja uma individualização do corpo pelo modal, não podemos falar de uma divisão interior/exterior, uma vez que não existem mediações segmentárias entre o que se passa no espaço e os sentidos corporais do ciclista. Falamos, assim, de conexão, pensando o agenciamento corpo-cidade, e de mediação, considerando as particularidades do modal, que interferem nos sentidos, mas sem separá-los do espaço.

Essa não separação não é uma vantagem em si, principalmente se visto pelo ângulo da funcionalidade – também de grande importância na composição das forças – mas insistimos na discussão para buscar as potências, sobretudo pelo ponto de vista específico da atividade sensitiva, dos encontros com o outro e da profundidade dos vínculos.

Se considerarmos, por exemplo, o par visão-audição, de imediato percebemos uma grande diferença entre o pedalar e o dirigir, principalmente porque na bicicleta não existem recortes quadriculares que direcionam o fluxo visual, nem sistemas de abafamento dos ruídos. Se no carro as janelas em suas variadas dimensões sinalizam uma prioridade frontal-traseira em detrimento da visão radial, no caso da bicicleta não existem recortes prévios. Nada na bicicleta interfere mecanicamente na direção da visão. O corpo está sentado e inclinado para frente, mas a condição ciclista e o próprio desenho do modal exigem e possibilitam, respectivamente, que o ciclista se atenha a muitas direções. Assim, os limites sensitivos de um ciclista são praticamente os mesmos de um pedestre. É o espaço em movimento com sua multiplicidade de estímulo, e não o modal, que direciona.

Isso também ocorre se levarmos em conta estritamente o sistema auditivo. 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 um elemento simplificador da comunicação<sup>49</sup>, não existem sons fundamentais para que uma circulação automobilística ordenada ocorra. É tanto que o som interno do carro é permitido sem nenhuma norma de regulação volumétrica<sup>50</sup> e a cisão interior/exterior se

---

<sup>48</sup> O capacete da bicicleta não se configura como um elemento relevante em nossa discussão, por quatro motivos: a) é um objeto tradicionalmente vinculado ao ciclismo esportivo, de corrida ou manobras; b) não interfere nos sentidos da audição e da visão, como ocorre com o capacete do motociclista; c) seu uso no contexto do deslocamento urbano é uma grande exceção e está muito mais relacionado a prevenção de atropelamentos que à prática ciclista; d) não é um item obrigatório na maior parte das cidades. Inclusive existem muitas controvérsias sobre sua eficiência. Para mais: <http://abicicletanacidade.blogfolha.uol.com.br/2015/07/16/capacete/> (último acesso em 16/7/15).

<sup>49</sup> E que precisa ser cada vez mais potente para ultrapassar as barreiras da interiorização e chegar ao motorista.

<sup>50</sup> A referência dessa afirmativa é o Código de Transito Brasileiro (CTB), que apenas em seu artigo 228 menciona os limites do som que são emanados do carro para o espaço público. Além dos limites estabelecidos para as indústrias que

torna cada vez mais densa sem gerar problemas ao ordenamento geral do fluxo. A audição, neste caso, está muito mais relacionada à ambientação interior do modal que às variáveis externas.

Já no pedalar, a audição ocupa lugar de grande importância, e está em sintonia permanente com a visão. Primeiro, porque, como vimos, não existem tecnologias bloqueadoras, o que faz com que o ciclista esteja sempre exposto e sendo afetado por grande parte dos sons a sua volta. Segundo, porque em muitos casos as indicações sonoras são fundamentais para a escolha do trajeto, da velocidade, da parada, etc. Um ciclista deve estar sempre atento à polifonia de seu entorno, nos mínimos detalhes. 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 uma 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. É preciso ainda estar atento aos pedestres e aos outros ciclistas em circulação, que, em muitos casos, se comunicam por expressões faciais, sons suaves de sinetas, assovios ou mesmo da voz.

No carro, a audição e a visão estão apartadas. Os sinais visuais são exclusivamente visuais, e os sonoros idem. No uso da bicicleta, normalmente existe uma soma dos sentidos para a melhor apreensão dos elementos circundantes, pois o que influi no percurso ciclista não são apenas luzes, placas e faixas na pista, mas tudo que se move ao redor, tudo que emite sinais e toca os sentidos: veículos variados, pedestres, obras, guardas de trânsito, vozes, sons diversos, etc.

Devemos considerar, no entanto, que muitos ciclistas usam fones de ouvidos enquanto pedalam. Embora não seja proibido no Brasil e muitos relatem ser uma experiência prazerosa, nossa sugestão é de que na maior parte das vezes isto aumenta consideravelmente os riscos de alguma fatalidade ocorrer, sobretudo pela impossibilidade de ouvir os veículos se aproximando por trás. No caso dos automóveis, os retrovisores auxiliam nessa vigília traseira, o que não ocorre com a bicicleta. Até existem ciclo-retrovisores – que, inclusive, são obrigatórios no Brasil<sup>51</sup> – entretanto, muitos não

---

fabricam os equipamentos, relacionados mais à saúde auditiva que ao isolamento, não existem especificações sobre o som interno do modal. Não sabemos se essa discussão existe em outros países.

<sup>51</sup> Desde 2004, o CTB indica no parágrafo V do artigo 105 que a **campainha**,  **sinalização noturna** dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e **espelho retrovisor** do lado esquerdo são obrigatórios para ciclistas. Entretanto, o Projeto de Lei 2956/2004, encaminhado ao senado em 2008, pretende cancelar a obrigatoriedade do uso de *campainha* e *espelho retrovisor*. Para mais: <http://vadebike.org/2004/08/o-que-o-codigo-de/>. (último acesso em 15/10/15)

funcionam adequadamente e seu uso é uma grande exceção. O mais comum é o ciclista ouvir os sons ao redor e girar a cabeça e o corpo para os lados e para trás para localizar os movimentos.

Ainda sobre a audição, Pallasma (2011) fala de como este sentido é importante no vínculo corpo-espaço. Segundo o autor, “a visão isola, enquanto o som incorpora; a visão é direcional, o som é onidirecional. O senso de visão implica exterioridade, mas a audição cria uma interioridade” (PALLASMA, 2011, p.46). A visão permite uma distância maior do que se percebe, e só permite focar em um ponto por vez, enquanto que a audição é multiangular e demanda certa proximidade do que se escuta. Em sentido semelhante, Certeau (2014), em *Naval e Carcerário*, vai pensar o afastamento visual no contexto dos transportes de massa. Para o autor, o vidro da janela dos transportes – em conjunto com as modificações espaciais e dromológicas – “[...] cria a distância de espectador: não tocarás. Quanto mais vês, menos agarras – despojamento da mão [e poderíamos dizer também da audição e os demais sentidos] – para ampliar o percurso da vista” (CERTEAU, 2014, p.179). O autor fala de um *domínio ocular do espaço*, e de uma *perda do pé*, de um afastamento que privilegia a visão em detrimento do tato, do uso, do contato direto e aprofundado com o espaço percorrido, que para ele se relaciona diretamente com as novas tecnologias de transporte, surgidas no contexto da revolução industrial.

Parece se tratar de um fator relevante na relação sensitiva com a cidade, que o motorista segue em vias de restrição, e do qual o ciclista não pode (ou não deve) abrir mão. Para Pallasma (2011), é sobretudo pelos sons que nos conectamos com o espaço, percebemo-nos como parte dele, misturamo-nos nele com maior intensidade. Cada cidade, e cada parte da cidade, segundo ele, tem um estilo sonoro, um modo próprio de reverberação dos sons, “o qual depende do padrão e da escala de suas ruas e dos estilos e materiais dominantes de sua arquitetura” (PALLASMA, 2011, p.48), e, diríamos, dos modais de transportes que circulam pelas suas vias.

Em um trecho do documentário *Sociedade do Automóvel*<sup>52</sup>, é dito que “o som da cidade é o som dos motores” (NUNES E BENNICHO, 2005). Entretanto, essa afirmativa não vale tanto do ponto de vista dos motoristas. Para estes, o som da cidade é cada vez mais o som interno de seu veículo, do rádio, das telas no painel, do ar-condicionado e das vozes do GPS’s, cada vez mais interativos e automatizados. Por outro lado, a frase do filme faz todo o sentido para os pedestres e ciclistas, que estão em contato sensitivo direto

---

<sup>52</sup> Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=n7-Azd3mypY> (último acesso em 15/10/15)

com os mais diversos sons. Os veículos motorizados são os principais produtores de ruídos na cidade, contudo, são os que menos sofrem seus efeitos, enquanto os pedestres e ciclistas, que circulam emitindo sons de baixíssima intensidade, experienciam a cidade mergulhados na estridente sinfonia dos motores. A diferença entre o ciclista e o pedestre, nesse caso, se dá pelos sons serem, para o primeiro, um importante indicativo para seus movimentos, enquanto que para o segundo há todo um circuito oficial de indicações visuais pelo qual seguir: faixas, placas, calçadas, semáforos, etc.

Outro sentido com especial importância no pedalar é o tato. Primeiro, pela exposição aos fatores ambientais: a bicicleta não é um interior, logo não oferece proteção contra chuva, vento, calor ou frio. Em todas as situações, há o encontro direto do corpo com as condições climáticas e temporais. Segundo, pela maior vulnerabilidade às variações do piso: tipos de asfalto, bueiros, buracos, pequenas rachaduras no chão, objetos espalhados na pista, água, lama, areia, etc., tudo isso é relevante ao sistema tátil do ciclista e atua diretamente na trepidação de seu corpo e no conforto de seu movimento. E, terceiro, pela *sensação de velocidade*, que, está também diretamente relacionada aos dois primeiros fatores.

Assim como as ciências climáticas diferenciam temperatura de sensação térmica, diferenciamos aqui *velocidade* e *sensação dromológica*. Embora os carros tenham motores cada vez mais potentes e atinjam velocidades cada vez maiores, as tecnologias do conforto automotivo seguem no sentido de evitar as consequências desse movimento veloz, quase sempre, pela redução das interferências exteriores sobre o motorista, instaurando um modo de deslizamento e estabilidade que altera a sensação da aceleração. Com os aparatos de amortecimento e bloqueio dos ruídos, já não importa tanto a alta rotação do motor ou as variações de piso, pois a estabilidade e a ambientação hermética estão garantidas. O conforto automotivo, portanto, obedece a relação inversamente proporcional de *mais velocidade/menos sensação dromológica*: cada vez mais velocidade de modo que isso seja cada vez menos percebido pelos corpos no interior do modal.

No caso da bicicleta, essa diferença praticamente não existe. Ao contrário do carro, para o ciclista a velocidade é diretamente proporcional ao esforço: quanto maior o esforço, maior velocidade e a sensação de velocidade. Não existem tecnologias consideráveis que atuam no amortecimento do espaço exterior; assim, podemos dizer que na experiência com a bicicleta toda variação de velocidade é sensível e considerável. O corpo é o motor, e invariavelmente as variações de velocidade interferem diretamente nele, seja pelo aumento do esforço muscular, pelo vento no rosto e nos ouvidos, pelos

elementos variados que se tornam mais difíceis de captar, ou pelas variações de trepidação no contato da roda com o chão.

Isso é relevante em nossa discussão, pois inverte, em algum grau, a relação moderna de mais velocidade e menos interpelação. Se no carro a variação mais importante com o aumento da velocidade é a quantidade de tempo que se leva para chegar de um ponto a outro, com a bicicleta, junto do tempo cronológico, tudo mais varia, toda a relação com o espaço se altera, toda uma outra configuração corporal, sensitiva e atencional é demandada. O tempo se complexifica e uma dimensão qualitativa se sobressai. A conexão com os elementos do espaço se multiplica e no movimento quase sempre contínuo do corpo-bicicleta, a experiência qualitativo-temporal se alarga como fluxo e contato com a multiplicidade. Não que o tempo métrico, quantitativo, seja menos importante, mas, de fato, a relevância do tempo sensível e do espaço parece se alargar. Na experiência com o carro, por outro lado, – e em menor grau nos demais modais motorizados – a experiência intensiva do tempo, ou sofre a tendência de ser adelgada até o limite – no caso das vias estarem livres –, ou ganha corpo na forma de angústia, solidão, irritação ou tédio nos engarrafamentos. O tempo qualitativo, assim, se torna pesado, lento e arrastado, independente de sua contagem.

Nota-se que a dimensão qualitativa jamais está ausente, embora se modifique radicalmente nos dois casos: no caso da bicicleta ela parece ser afirmada, uma vez que o espaço e as variações sensitivas se impõem como multiplicidade a ser considerada; o desejo de fluxo e de realização das expectativas métricas do tempo tendem a ser satisfeitas, dando corpo a uma experiência de contato intenso com os elementos do espaço, sem paralização. Nos meios motorizados, por outro lado, a insatisfação da imobilidade, ou seja, a sensação constante de paralisia nos congestionamentos, faz com que a sensação do tempo tenda a se alastrar sob a sensação de *perda de tempo* e variações reativas disso.

Parece-nos, enfim, que o paradigma moderno de movimento – incluindo os modais motorizados e os espaços de circulação – não consideram a qualidade enquanto dimensão do tempo<sup>53</sup>: na maioria das vezes, as vias urbanas parecem planejadas exclusivamente sob a métrica espacial, de modo que o espaço e seus elementos acabam por se constituir, como disse Sennett (2008), como meros obstáculos a serem ultrapassados. A experiência ciclista, em algum grau, problematiza esse paradigma, uma

---

<sup>53</sup> Ou consideram, mas, de maneira funcional, dentro do contexto de consumo.

vez que traz o tempo sensível como elemento fundamental a ser considerado na experiência urbana do movimento.

Consideremos ainda a relação tato-visual de que trata Pallasma (2011). Para o autor, importa, material e teoricamente, pensarmos os sentidos agenciados uns com os outros, pois é assim que eles se expressam: além dos cinco sentidos clássicos isolados, a permanente interação e fusão sensorial entre eles.

[...] todos os sentidos, inclusive a visão, podem ser considerados como extensões do sentido do tato – como especializações da pele [...] Até mesmo os olhos tocam [...] A visão revela o que o tato já sabe. Poderíamos considerar o tato como sentido inconsciente da visão [...]. Nossos olhos acariciam superfícies, curvas e bordas distantes [...] nas palavras de Merleau-Ponty, vemos a profundidade, a suavidade, a maciez, a dureza dos objetos. (PALLASMA, 2011, p. 40).

Por essa abordagem, acentua-se ainda mais a diferença sensitiva entre as experiências de pedalar e dirigir. Além de sofrer restrições sistemáticas no contato com os elementos do espaço, o motorista é constantemente impelido – tanto pelos elementos de regulação do trânsito quanto pela própria arquitetônica do modal – a direcionar sua visão para elementos específicos, que, estão dispostos no sentido frontal-traseiro e apresentam textura lisa, tais como vidro, metal ou plástico; luminosos, de cores primárias, chapadas e padronizadas; de formas simples, como quadrados, triângulos e círculos.

O ciclista, por outro lado, tende a captar maior complexidade do espaço. Não apenas os pontos formais de regimento, mas a multiplicidade de formas, cores e texturas que compõe o espaço urbano. Não se detém apenas aos veículos, às placas e luzes, mas também aos movimentos, aos corpos, ao chão, às variações de ritmo. Têm condições mais favoráveis para reparar o que se passa ao redor. Precisa muitas vezes olhar nos olhos dos demais integrantes do trânsito, tanto para sinalizar sua presença e seus movimentos, quanto para perceber na expressão do motorista ou do pedestre se estes estão lhe vendo e se vão ou não lhe dar preferência.

Aliás, nesses lapsos curtíssimos de trocas de olhar, que são constantes, existe toda uma complexidade comunicacional minuciosa, um jogo dialógico de expressões e percepções mínimas, no qual alguém dá passagem ou não, cede a vez ou não, para que o outro siga. Falaremos mais disto nos próximos subcapítulos, sobretudo no segundo e no quarto, quando tratarmos do *território* e da *atenção*, mas é importante reter que há uma diferença sensitiva radical nesse exemplo. Trata-se de uma quebra, sutil mais muito importante, de certo automatismo sensitivo e da tendência de pavimentação paisagística,

que segue em fina sintonia com as tecnologias de simplificação da comunicação e dos espaços, e que é muito arraigado no trânsito motorizado.

Falamos também a respeito de outras nuances do agenciamento corpo-máquina, que envolvem além dos sentidos, modos de perceber e ser percebido. Um fato importante no uso da bicicleta ocorre pelas expressões corporais, no significado amplo, que estão expostas à cidade. Músculos, respiração, expressão facial, movimentos dos membros, inclinação da coluna, etc., tudo está posto no espaço, diante dos outros corpos. No carro, ao contrário, além de tender ao isolamento e à invisibilidade, o corpo está em constante repouso. São dois processos complementares operados pelo automóvel, e que seguem em avanço: um de apartar e distribuir os corpos, outro de fazê-los circular com o mínimo de esforço possível. Entendemos que esses mecanismos atuam diretamente na proximidade e no afastamento, e, por consequência, no modo de relação desses corpos.

O modelo de circulação moderna, assim como todo o maquinário disciplinar, visa a impessoalidade e a homogeneização, logo, para esse esquema, interessa a não interação entre os corpos durante o deslocamento, que não se afetem; no limite, que não se percebam enquanto corpos. O que deve ser percebido do outro são as luzes de sinalização, os números da placa, os modelos, as marcas, a potência do motor, as cores da lataria, etc., ou então o corpo em repouso, limpo, gozando dos automatismos internos e do deslizamento confortável do automóvel. E a isso deve-se uma certa hierarquia social no trânsito, tanto entre motorista, pedestre e ciclistas, quanto entre carros de modelos diferentes.

Da Mata (2010) toca nesse tema em sua pesquisa sobre o trânsito brasileiro, a partir de um interessante paralelo entre a corte portuguesa quando em trânsito pelas ruas da colônia e os motoristas nas cidades atuais. Para ele, por mais moderno que seja, o automóvel é uma opção que está “[...] em harmonia com o estilo aristocrático de evitar o contato com a plebe ignara, o povo pobre, chulo e comum, desde o tempo das liteiras e dos palanquins” (DA MATA, 2010, p.18). Complementando a afirmativa, diríamos que o dirigir compõe também com os impulsos higienistas da modernidade, com o desejo de afastamento da precariedade das ruas, do outro e do espaço público. Da Mata fala, assim, de uma cisão social marcada pela ferramenta de deslocamento, que se perpetua ainda hoje, tanto no trânsito, com a superioridade do motorista sobre os demais, quanto no desenho dos espaços de circulação, que reproduz essa mesma lógica.

A potência do motor, o *design* e a cor da carapaça e o estado de conservação da máquina, sinalizam e aguçam as diferenças sociais nas ruas. Ter um carro mais veloz,

mais novo ou de determinada marca, não indica apenas que o motorista vai de um ponto a outro com mais eficiência e conforto, mas sobrecodifica e incrementa no cotidiano e no espaço urbano uma certa assimetria de classe. O carro, junto de todo o imaginário historicamente construído em seu entorno, torna-se assim um forte elemento hierárquico, um importante símbolo medidor dos degraus da pirâmide social. Do mesmo modo que na norma do dia-a-dia o motorista tem uma série de privilégios instituídos sobre os pedestres e os usuários de transporte coletivo, o corpo que dirige um carro mais caro, ao menos no Brasil, tem vantagens sobre outros veículos na dinâmica da circulação. O carro desgastado sinaliza uma precariedade não só do objeto, mas também de seu usuário. Como um ser inferior, disposto no espaço e nos gestos pequenos do acirrado jogo diário do deslocamento urbano, torna-se figura desrespeitada, tendo seus direitos legais reduzidos pela norma dessa convivência hierárquica.

No pedalar, isso parece se passar de modo diferente, ou, ao menos, indicar algum nível de dissolução dessa hierarquia. O corpo de quem pedala, em primeiro lugar, não está em repouso ou encapsulado, logo, respira, transpira, ofega, pulsa, gesticula, expressa seu esforço. Por mais que as vestimentas, o modelo da bicicleta, e, em muitos casos, a cor da pele e o gênero prossigam indicando fortes diferenças sociais e de classe, o corpo que pedala sempre expõe corporalmente que é um corpo. E estes elementos são também comunicacionais, uma vez que influem em como somos vistos e percebidos no espaço público e em como interagimos com os outros corpos. Não que os modelos mais ou menos caros e as valorações de mercado sejam desimportantes, mas deixam de estar em primeiro plano e de ser a superfície mais visível. É o corpo, com toda sua complexidade de gestos, que entra em jogo. Assim, além do objeto, o próprio movimento do corpo se impõe como um importante elemento na dinâmica comunicativa do trânsito.

Muitos ciclistas usam o assovio ou a própria voz para emitirem sons no trânsito, ou fazem gestos com as mãos e com os braços para indicarem movimentos e intensões. Os modelos de bicicleta, mesmos diferenciados em marca e preço, não estão marcados tão violentamente como os carros no imaginário social. Assim, essas relações diretamente proporcionais entre velocidade e posição social, modelos e níveis de virilidade, conservação e preferência, parece ganhar espaço para enfraquecer, uma vez que as singularidades e características comuns aos corpos passam a estar mais disponíveis ao coletivo, menos protegidas, menos privadas.

O corpo-bicicleta se expõe, disponibiliza seu formato único, se comunica lateralmente, em proximidade, exige uma proximidade dos que com ele se comunicam,

e, com isso, inclui no espaço viril, fálico e mecânico do trânsito automobilístico, algo que há muito parece seguir a tendência do desaparecimento: a vida e sua fragilidade, o corpo e sua singularidade, a carne e sua expressão.

### 3.2. Estrangeirismo territorial

[...] ali mesmo, onde a floresta recua, e onde a estepe e o deserto se propagam. (DELEUZE E GUATTARI, 2013, p.56)

Pensaremos aqui a respeito do território ciclista na cidade, isto é, o espaço pelo qual o ciclista se move e se territorializa. Nossa sugestão é de que o ciclista participa da circulação urbana contemporânea como um corpo estranho, que não é previsto nos espaços formais, que a princípio não caberia nas vias de circulação, mas que, no entanto, está presente de um modo bastante próprio, e parece se multiplicar nos grandes centros a cada dia.

Antes de seguir, aprofundemos essas duas noções aqui destacadas, a de *território* e a de *estrangeiro*. Como território, somaremos as perspectivas trazidas por Foucault (2008), em seu curso *Segurança, Território e População*; e a de Deleuze e Guattari (2013), forjada em *Mil Platôs*.

Foucault, por um lado, vai pensar uma noção de território mais marcada pelo georreferenciamento, como uma fronteira governamental sobre a terra, um recorte espacial fixo, a partir do qual um governante opera sobre uma população. Deleuze e Guattari, por outro, vão propor uma noção mais afetiva e dinâmica, relacionada aos usos e vínculos da subjetividade com o espaço e seus elementos, da qual, aliás, surgirão os conceitos de *desterritorialização*, *reterritorialização* e *ritornelo*.

Para tratar do território ciclista, nos referenciaremos por ambas. Com Foucault, para pensar o estrangeirismo do pedalar em relação ao espaço público, suas leis de trânsito e seu traçado urbanístico; e, com Deleuze e Guattari, para trazer a dimensão corporal da relação com o território estranho, bem como a interferência do corpo estrangeiro do ciclista no contato com os demais componentes do trânsito.

No que se refere a circulação, o espaço urbano contemporâneo é resultado de uma modulação funcional. Isso pode ser percebido em muitas escalas de observação, desde o desenho estratégico do urbanismo, passando pelo esquadramento das vias, até o espaço interior dos modais, das residências, do comércio e dos espaços públicos em geral. De fato, vivemos em um circuito muito bem desenhado, que pode ser resumido, grosso

modo, pelas quatro funções urbanas propostas nos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM's)<sup>54</sup>: habitar, trabalhar, recrear (que cada vez mais se aproxima do consumir) e circular. Foucault (2006) e Sennett (2008) mostram os primórdios disto, como já vimos com detalhes no primeiro capítulo.

Sabemos que a bicicleta não participa como transporte nesse projeto de cidade. Trabalhamos isso no segundo capítulo. Não só é excluída dos grandes centros, que seguem no sentido de acelerar e retificar seus fluxos, como passa a ser identificada sistematicamente como um objeto esportivo e recreativo, vinculado aos raros espaços e momentos de lazer e ócio das cidades.

Entretanto, desde o final da década de 80, sobretudo por conta dos congestionamentos automobilísticos cada vez maiores e mais cotidianos, a bicicleta ressurge ressignificada no trânsito urbano como um elemento de destaque. Daí, então, nosso primeiro argumento acerca de seu estrangeirismo. A bicicleta retorna para a cidade como transporte, mas encontra um espaço hostil, que não compreende seu fluxo, a singularidade de seus movimentos, seu ritmo.

Isso é visto e sentido na prática diária do pedalar. No Código de Trânsito Brasileiro (CTB)<sup>55</sup>, por exemplo, isso não se aplica. Existem diversos artigos que contemplam a bicicleta como veículo com preferência sobre os demais. Porém, no desenho urbano, na decisão sobre o tamanho das faixas de rolamento, na atuação dos agentes de trânsito, nos limites de velocidade das vias, enfim, no cotidiano da circulação urbana em geral, vemos que isso é, em larga medida, desconsiderado.

Uma busca rápida pelos relatos de acidentes fatais e não fatais em alguns fóruns online<sup>56</sup>, confirmam isto. Os relatos são diários, no Brasil e em muitas grandes cidades ocidentais, principalmente os não fatais; e praticamente todos trazem a queixa da

---

<sup>54</sup> Como mostra Sampaio (2001), a história e as vertentes do movimento pela arquitetura moderna são múltiplas e controversas, mas entendemos aqui Le Corbusier como um de seus principais expoentes, responsável pela *Carta de Atenas*, onde ficaram definidas as famosas funções primordiais da cidade: habitar, trabalhar, recrear e circular.

<sup>55</sup> O capítulo III do artigo 58, que serve de base para os demais que tratam da bicicleta, diz: “Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores”. (CTB, 2015)

<sup>56</sup> Recorremos a esses grupos porque os dados estatísticos oficiais além de serem muito raros e precários, não contabilizam os acidentes não fatais, o que distorce em parte a grande tensão cotidiana vivida pelos que circulam de bicicleta nas cidades. Alguns dos grupos acompanhados ao longo da pesquisa foram: [www.pedal.com.br/forum/](http://www.pedal.com.br/forum/) (último acesso em 12/11/15); [www.facebook.com/NiteroiDeBicicleta/](https://www.facebook.com/NiteroiDeBicicleta/) (último em 14/11/15) ; [www.irevirdebike.com.br/](http://www.irevirdebike.com.br/) (último acesso em 21/10/15); [www.vadebike.org/](http://www.vadebike.org/) (último acesso em 20/11/15); [www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bicyclefatalities.pdf](http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bicyclefatalities.pdf) (último acesso em 10/09/15); [www.cityam.com/208156/every-cycling-accident-in-london-mapped-where-are-the-most-dangerous-places-to-ride-a-bike-and-how-any-accidents-are-there-each-year](http://www.cityam.com/208156/every-cycling-accident-in-london-mapped-where-are-the-most-dangerous-places-to-ride-a-bike-and-how-any-accidents-are-there-each-year) (último acesso em 17/11/15).

violência automotiva e da falta de espaço para pedalar (o que não deixa de ser uma violência automotiva espacial de estado). Alguém pode contra-argumentar que acidentes de trânsito não são exclusividade do ciclista. Decerto, não são. Contudo, é necessário observar que praticamente todos os acidentes com ciclistas acontecem, ou por conta de atropelamento, ou por risco de isso acontecer na tensão com os veículos motorizados; enquanto que os acidentes envolvendo automóveis, normalmente são ocasionados pelos próprios automóveis.

Segundo o site *deepask*<sup>57</sup>, especializado em estatísticas urbanas, no ano de 2013 mais de 40 mil pessoas morreram no trânsito brasileiro. Desses, aproximadamente 11500 foram motociclistas; 9500, ocupantes de automóvel; 7500, pedestres; e 1200 ciclistas. Um dado importante a ser ressaltado, é que quase todos estes acidentes ocorreram por impacto de veículos motorizados. No caso dos pedestres e ciclistas, atropelamento; no caso dos motoristas, colisão.

O caso do pedestre, em algum nível, se parece com o do ciclista, porém, este ainda é contemplado em muitos planos urbanísticos, através de calçadas, semáforos, faixas de segurança, passarelas, etc. Tem, portanto, sua estabilidade territorial garantida pelo Estado, mesmo que esta seja precária e sirva mais como tecnologia de opressão que como um espaço seguro para circulação. Certamente esses espaços não são suficientes para as demandas e complexidade de seu fluxo. É, pois, na fuga permanente desse estreito traçado previsto que a maioria dos acidentes ocorrem.

Um interessante artigo publicado pelo portal estadunidense *VOX*, de título *The forgotten history of how automakers invented the crime of “jaywalking”*<sup>58</sup>, ajuda-nos a entender como se deu esse processo de redução do espaço pedestre em função da crescente demanda automotiva. O artigo narra especificamente o que se passou nos Estados Unidos, mas certamente indica um ponto de inflexão importante para o ocidente e suas políticas urbanísticas. O autor usa o exemplo das faixas de segurança para travar um debate sobre o espaço de circulação, mostrando como o pedestre e seu movimento próprio, na medida em que se tornaram um problema para o trânsito funcional, passaram

---

<sup>57</sup> [www.deepask.com/goes?page=Levantamento-mostra-obitos-no-transito-por-tipo-de-acidente/](http://www.deepask.com/goes?page=Levantamento-mostra-obitos-no-transito-por-tipo-de-acidente/) (último acesso em 12/11/15)

<sup>58</sup> Esse artigo foi originalmente escrito por Joseph Stromberg no portal *VOX*, mas foi traduzido para o português com o título de *Como a indústria automobilística criminalizou os pedestres que atravessam fora da faixa*, e está disponível no link: [www.blogs.gazetaonline.com.br/ociclistacapixaba/como-a-industria-automobilistica-inventou-o-crime-de-atravesar-a-rua-em-qualquer-lugar/](http://www.blogs.gazetaonline.com.br/ociclistacapixaba/como-a-industria-automobilistica-inventou-o-crime-de-atravesar-a-rua-em-qualquer-lugar/) (último acesso 15/11/15)

a ter sua mobilidade e seu fluxo sistematicamente reduzido, tanto pelo tamanho das vias, como pelas leis de regulação.

O que parece diferenciar o pedestre do ciclista, nesse caso, é que o ciclista ainda não é previsto, não está limitado nem mesmo a um espaço estreito do qual precisa desviar com frequência; ele está na totalidade de sua experiência ocupando um território estranho. É uma via de mão dupla de estranhamento: ele estranha o território e o território lhe estranha. Não tem para onde ir, não é codificado, tanto que é hostilizado pelos motoristas, que não cessam de bradar *vai para a calçada!* e pelos pedestres, que volta e meia demonstram (com razão) incômodo com sua presença.

Essa questão está sendo tratada no âmbito legislativo (sempre com muitas controvérsias) de formas muito diferentes, em diversas cidades do mundo. Contudo, justamente por se tratar de uma questão ainda sem resolução, ressaltamos as possibilidades de maior abertura, reverberadas por campos de forças em tensão e disputa constantes. Daí a importância da estrangeiridade, dita anteriormente, que não se evidencia na lei, mas se reafirma permanentemente na *norma* do dia-a-dia.

Tensões como esta, ainda em estado de ebulição primária, podem se desdobrar em importantes conquistas por movimento mais livres. Como vimos no item *capturas*, no Brasil, tende-se a resolver a tensão pelo ponto de vista do paradigma instituído, mantendo o espaço automotivo como está, mesmo que para isso seja necessário colocar ciclovias nas calçadas, construir espaços compulsórios para circulação cicloviária, ou limitar de outras formas o trânsito de bicicletas. Insistimos, porém, que se trata de um conflito quente, com potência para resultar em quebras paradigmáticas de diferentes dimensões.

Até aqui falamos mais dos riscos, mas tocamos neste ponto principalmente para destacar as potências dessa posição territorial. Peixoto (1988), em seu texto sobre *O olhar do estrangeiro*, ajuda-nos nessa tarefa. Para ele, o estrangeiro tem a potência de estranhar, tensionar, se afetar de uma forma nova frente as sobrecodificações, de perceber e evidenciar novidades em meio a repetição, de descobrir desvios, atalhos e curvas em um caminho reto. Nas palavras do autor:

[...] aquele que não é do lugar [...] é capaz de ver aquilo que os que lá estão não podem mais perceber, [...] livrar a paisagem da representação que se faz dela, retratar sem pensar em nada já visto antes, [...] ele é capaz de olhar estes cenários em ruínas com a imediaticidade e o entusiasmo daquele que acabou de chegar". (PEIXOTO, 1988, p. 363/364).

Em alguma medida, essa é uma das potências do estrangeirismo ciclista que trazemos, a potência da invenção. O ciclista está em uma condição estranha no trânsito,

logo, precisa o tempo todo construir seu espaço, se territorializar. Uma composição oscilante de insegurança e liberdade se processa nesta condição: ao mesmo tempo que está apreensivo com o fluxo incessante de veículos passando em velocidade ao seu lado, o ciclista se encontra também sob seu próprio julgo, em um espaço de regulagens frouxas, para seguir seu trajeto. Evidentemente há um perigo nesta condição, perigo de morte, muitas vezes. Todavia, há também aberturas, possibilidades singulares de fluxo e movimentos, mesmo que no interior das quadrículas automotivas. Entendemos que na experiência ciclista, uma nova cidade emerge, estranha, precária e perigosa, mas com muitas lacunas de liberdade a serem ocupadas e alargadas.

Ressaltamos que não se trata de uma emergência automática, mas de processos singulares de territorialização, onde cada ciclista encontrará seu espaço, seu trajeto, seu movimento próprio na medida exata em que for se aventurando: cada ciclista traz, em potência e em diferentes níveis, um estrangeirismo particular, cada pedalar parece ser convocado a delinear seu próprio território. É um processo de *iniciação* que entra em curso, no qual uma cidade e um corpo vão sendo descobertos e inventados sincrônica e permanentemente.

Iniciação, neste caso, no sentido trazido por Guattari (1987), considerando o mundo em suas múltiplas dimensões como processo de subjetivação. Segundo ele, as semióticas capitalistas ou revolucionárias se dispõem e circulam nos mais variados formatos, e, no contato com a exterioridade da cidade estaríamos o tempo todo iniciando e sustentando processos de formação. Pensando no contexto do pedalar, sugerimos que o que se inicia e se sustenta, é um processo de territorialização estrangeira, que inclui certas políticas corporais, movimentos próprios e modos singulares de conexão com a cidade. O processo se inicia quando se sobe na bicicleta, uma vez que nessa condição tornamo-nos imediatamente estrangeiros para a cidade, logo é necessário se portar como tal. Os códigos imediatamente se relativizam, a velocidade se eleva e as condições de perigo/tensão pululam a todo instante.

A cada pedalada um território vai se formando, um corpo vai se constituindo, uma comunicação própria vai se estabelecendo. Por um certo ângulo, considerando a hostilidade automotiva, poderíamos afirmar também se tratar de um incessante processo de conquista do espaço, que nas primeiras tentativas pode parecer impossível de se realizar, mas segue no sentido de se tornar mais brando na transposição de cada esquina. Uma certa consistência se monta e a desterritorialização violenta de antes tende a tornar-se habilidade e *prudência* (DELEUZE, 2010). Essa iniciação ou conquista, como já dito,

é um processo que nunca se finda, pois, territorializar não significa conquistar ou dominar a cidade em sua totalidade, mas produzir um modo próprio, sempre instável, de se agenciar com ela, uma ginga, um passo para dançar. Pedalar na cidade é como uma dança, uma dança na qual cada um inventa sua cadência, seu ritmo e seu passo.

Nota-se que o trajeto, e como consequência o território, se delinea a partir de escolhas contingenciais. Os códigos formais já dados são importantes, mas eles se apresentam como mais uma informação em meio a muitas outras. É relevante para o ciclista saber se o semáforo está verde ou vermelho, mas, tão ou mais importante que isto, é saber se a via está livre para seguir, se há possibilidade segura de passagem. As sinalizações de trânsito funcionam como indicativos a serem considerados, mas é a composição dos múltiplos elementos em cada instante que definirá por onde e como seguir. Tão ou mais importante quanto as faixas e placas, são os corpos presentes e suas expressões. Um olhar, uma buzina ou um aceno com a mão, pode indicar a necessidade de uma parada, uma curva brusca, uma aceleração maior. Muitas vezes, é até mais seguro para o ciclista desobedecer ao semáforo, pois assim ele terá algum tempo para seguir sozinho pela via, sem a constante sensação de ter ao seu redor veículos em ultrapassagem.

A ideia de mão e contramão também não é considerada com rigor. Os sentidos das vias, bem como seus formatos, quase sempre são pensados considerando as condições específicas do motorista, que está confortavelmente acomodado em sua cabine de alta velocidade, e que transporá qualquer trajeto com facilidade e sem muito esforço físico, independente das variações do ambiente. Esse desenho nem sempre é o caminho mais confortável para se pedalar. Via de regra, além do traçado prescrito, o ciclista levará em consideração a intensidade do fluxo automotivo, a inclinação do relevo, o estado de conservação das vias e, certamente, o trajeto mais curto a ser seguido. Muitos ciclistas também optam pela contramão por conseguirem assim captar melhor os carros que se aproximam.

É interessante perceber como o território do pedalar se constrói nos espaços que sobram. Por não caber formalmente no asfalto e nas calçadas, o ciclista precisa oscilar entre os dois, de acordo com o que se passa em cada um. Nesta oscilação, seu território se forma. No *entre*, o ciclista inventa seu espaço: não apenas entre o asfalto e a calçada, mas também entre os carros engarrafados, entre os corpos nas calçadas, entre as nuvens de fumaça dos veículos que passam.

Sendo a bicicleta um transporte de dimensões reduzidas, essa mobilidade no intermeio se torna ainda mais fluida. O ciclista cabe em espaços muito pequenos, quase

os mesmos em que caberia um corpo sem a bicicleta, quase com a mesma plasticidade. Mínimas frestas abertas ou remanescentes no fluxo intenso do trânsito já são suficientes para sua passagem. Por estas 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.

O fator tempo também tem grande importância na ocupação desse *intermezzo*. Os veículos motorizados, embora atinjam grandes velocidades em fluxo frontal, são relativamente vagarosos nos engarrafamentos, arranques e movimentos laterais. Em um congestionamento, por exemplo, a mobilidade do carro é ínfima. No caso da bicicleta, ao contrário, existe uma agilidade radial que se soma às pequenas dimensões e ao peso reduzido do modal. Assim, em uma via estagnada pelo excesso de veículos, um ciclista consegue fluir com relativa tranquilidade. Com seus movimentos ágeis e possíveis em todas as direções, rapidamente encontra frestas e vácuos pelos quais consegue passar com menor ou maior fluência, e isto tanto nas vias de rolamento, quanto nas calçadas, tanto mão quanto contramão.

Com algum exagero, podemos dizer que para o ciclista cada veículo em uma via engarrafada se assemelha a uma quadra com quatro esquinas. Entre um veículo e outro, tanto os espaços laterais quanto os frontais e traseiros, normalmente, são suficientes para a passagem de um corpo-bicicleta. Uma via engarrafada, assim, torna-se um verdadeiro *labirinto* ciclovitário, porém com muitas saídas possíveis.

Paola Jacques (2011), n'A *Estética da Ginga*, vai trabalhar a ideia de labirinto para pensar uma arquitetura própria das favelas cariocas; junto disso, vai refletir sobre um certo modo corporal de penetrar e experienciar esse espaço, que se aproxima do que queremos trazer aqui. Segundo a autora, em um labirinto “[...] em lugar de andar, é preciso saber dançar” (JACQUES, 2011, p.89). Fala-nos, assim, de um espaço dançado, gingado, bêbado, onde cavidades, becos, vielas e retalhos de chão exigem do corpo um compasso igualmente ébrio, malemolente, astuto. O espaço convoca o corpo para a dança e o conduz, e este apreende, ao seu modo, a dança espacial, de modo que entra em curso uma *corpografia*<sup>59</sup>.

Jacques traz ainda uma interessante reflexão acerca da indiscernibilidade entre o dentro e o fora nos labirintos. Para ela,

---

<sup>59</sup> Para JACQUES (2010), corpografia é um “tipo de cartografia realizada pelo corpo e no corpo, as diferentes memórias urbanas inscritas no corpo, o registro de experiências corporais da cidade, uma espécie de grafia da cidade vivida que fica inscrita, mas ao mesmo tempo configura o corpo de quem a experimenta. (JACQUES, 2010, p. 114).

A experiência do labirinto se liga à ignorância ou à incerteza de se estar dentro ou fora deste. O labirinto está, ao mesmo tempo, no interior e no exterior; a dicotomia entre essas duas noções não funciona mais. A cidade-labirinto, o espaço urbano labiríntico, segue essa mesma lógica: ela não tem escala precisa, é ao mesmo tempo arquitetura e paisagem. (JACQUES, 2011, p.93)

No labirinto, porém, nos diz Jacques, assim como na dança, corre-se constantemente o risco da queda, do tropeço e do desequilíbrio.

Muito disso parece se assemelhar à experiência de pedalar nas cidades: a precariedade do espaço, os movimentos ondulatórios, a exigência do improviso, os riscos sempre presentes, etc. O espaço é outro, a velocidade e os corpos são outros, mas a experiência margeante é bem próxima. O que se passa no pedalar, entretanto, e que talvez não valha tanto para o corpo-favela, é a tendência de melhorias nas condições de deslocamento crescente na medida em que mais carros ganham as vias, ou seja, as cidades seguem em vias de paralização, e isso faz com que a experiência labiríntica do ciclista seja cada vez mais constante e menos arriscada.

Isso talvez explique a proliferação de serviços de entregas por meio da bicicleta em algumas grandes cidades, como São Paulo, Nova York, Paris, entre outros. No Rio de Janeiro, esse serviço que já era tradicional com bicicletas de carga fazendo entrega para supermercados e comércios variados pelo centro da cidade, agora aparece também em maior número nas demais regiões e também concorrendo com os *motoboys*, fazendo entregas de documentos e pequenos objetos<sup>60</sup>.

Voltando ao *entre*, arriscamos dizer que com o pedalar contemporâneo surge algo de intermediário na própria forma e função que definem o objeto bicicleta. Evidentemente, ela opera como um transporte, mas não há como excluir sua carga histórica e simbólica de esporte e brinquedo. Isso está marcado nos corpos e no objeto. A bicicleta é um objeto lúdico, que opera ludicidade em seu uso; e é também uma ferramenta esportiva, que exige coordenação, esforço e boa performance muscular de seu usuário; e certamente é um transporte, que desloca os corpos e as coisas com eficiência pelo espaço. Todas essas dimensões operam juntas no pedalar urbano atual, se somam, se conjugam, o que intensifica ainda mais seu caráter estrangeiro.

---

<sup>60</sup> Segue alguns exemplos, dentre eles, uma reportagem do jornal britânico The Guardian sobre os ciclo-couriers de Londres, sites de empresas que oferecem o mesmo serviço no Rio de Janeiro e em São Paulo, e o link do trailer de um filme recente que tem sua trama inspirada pelo cotidiano desse serviço em Nova York: [www.theguardian.com/books/2015/may/01/my-life-cycle-courier-london-cyclogeography/](http://www.theguardian.com/books/2015/may/01/my-life-cycle-courier-london-cyclogeography/); <http://ciclocourier.com.br>; <https://girocourier.wordpress.com>; <https://www.youtube.com/watch?v=9Uy4vEGSVdk> (em todos os casos, último acesso em 12/11/15).

Como vimos no segundo capítulo, em determinado momento histórico uma clivagem muito forte se processou nas cidades, dividindo espacialmente a produção e o ócio/lazer/esporte. No momento em que isto se passou, a bicicleta foi excluída do centro produtivo e passou a ser representada junto desses espaços de *não-trabalho*. Entretanto, com seu retorno contemporâneo aos grandes centros comerciais, e seu uso renovado como transporte, entendemos que todo esse acúmulo simbólico e sensível de ludismo e bem-estar retorna junto, de modo que não há como pensar a bicicleta sem considerar pelo menos essas três dimensões histórico-políticas de seu uso.

É relatado por muitos ciclistas que a própria fluidez do movimento, isto é, a facilidade com que o ciclista consegue mover seu corpo por dentro da estagnação urbana, provoca um estado de alegria, mesmo que este corpo esteja indo de casa para o trabalho em meio ao caos urbano. O vento no rosto, o movimento dos músculos, a intensificação da respiração, a adrenalina liberada ao se sentir em velocidade, a liberdade de movimento, a sensação de estar em deslocamento contínuo enquanto muitos à sua volta estão parados, o perigo de ser atropelado, etc., tudo isso opera junto, de forma que todos os espaços, outrora territorializados pela bicicleta, ressurgem nos grandes centros incorporados pelo ciclista. O corpo-bicicleta, portanto, se conforma como a somatória desses modos, em múltiplas variações possíveis, e quando se move na cidade, imprime no solo urbano elementos de todos esses espaços. O pedalar, com isso, confunde o espaço urbanizado, bem como seus usuários e governantes, uma vez que não se configura como forma identitária ou funções únicas. No espaço marcado por homogeneidades, constâncias e binarismos, a bicicleta oscila por pelo menos três formas. Não se resume a transporte, esporte ou lazer, logo, não se encaixa mais sem transbordar nos estratos específicos dedicados a esses fins.

Já os automóveis estão muito bem agenciados com seu espaço produtivista e regulador (mesmo que alguns modelos evoquem uma aura aventureira e esportiva). Tamanho, identificação numérica, modelos e cores, funcionam também como elementos facilitadores de identificação, controle e vigilância. No caso da bicicleta tudo isso se torna mais complexo e difícil, uma vez que o objeto é pequeno e quase totalmente livre de normatizações, e, seu movimento, esguio e imprevisível.

Os conceitos de espaço liso e estriado apresentados por Deleuze e Guattari (2013) em *Mil Platôs*, nos servem neste momento. Para os autores, o *espaço estriado* seria o espaço estratificado, métrico, de códigos rígidos e bem definidos, o espaço do homem sedentário, enfim. Já o *espaço liso*, diferentemente, se configuraria como o espaço

desértico, sem marcas fixas, métricas precisas ou estratos codificados e sobrecodificados a serem seguidos; o espaço próprio do nomadismo, portanto.

Para eles, contudo, esses espaços, embora bastante distintos, “[...] só existem graças a uma mistura entre si: o espaço liso não para de ser traduzido, transvestido num espaço estriado; no outro, o deserto se propaga e cresce; e os dois ao mesmo tempo” (DELEUZE E GUATTARI, 2013, p.192). Uma das discussões travadas em *Mil Platôs* para pensar esse problema se passa numa diferenciação entre o tecido e o feltro: por um lado, nos dizem os autores, o tecido, ou o espaço estriado, é organizado em linhas perpendiculares verticais e horizontais, eixos sólidos e movimentos binários; com pretensões estratégicas de fechamento, de codificações duras e fixas. Por outro, o feltro, o *antitecido*, ou o espaço liso, é formado por microfilamentos de fibras que se emaranham sem ordem e entrecruzamentos previsíveis, prensado sem distinção entre os comprimentos e as direções dos fios. O espaço liso, assim, se configura como o espaço aberto, de forças mais que de formas. “É um espaço 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 E GUATTARI, 2013, p.198).

Nossa proposta, como já detalhamos no fim do primeiro capítulo, é de que os espaços de circulação urbana sejam pensados com uma disputa permanente entre esses dois tipos topológicos: o *aparelho de estado* atuando sem cessar na produção de *estrias espaciais*, e a *máquina* urbana com seu movimento próprio de variação horizontal incessante, escapando, excedendo a esses estratos, e operando sobre eles tensões de lisura. Com isso, sugerimos que o pedalar, em sua forma contemporânea, ainda livre de formas estáveis, traz a possibilidade de encontrar e operar um espaço liso no interior estratificado da cidade.

Espaço liso, porém, não quer dizer vazio ou sem medida, mas de múltiplas possibilidades métricas, a-centrado e rizomático. Um plano de linhas e forças, fértil e aberto. Um espaço que não se faz por retidões, segmentaridade duras e binarismos, que não se totaliza em um campo, mas que se constitui como um *plano*, um *intermezzo* de movimentos *turbilhonares*, *nomádico*, *táticos*. Exploraremos mais estas noções no próximo item, quando tratarmos do *movimento*.

Dessa forma, tal qual sugerem Deleuze e Guattari, “O espaço liso ou nômade situa-se entre dois espaços estriados [...] o nômade não tem pontos, trajetos, nem terra, embora evidentemente ele os tenha [...] é a desterritorialização que constitui sua relação

com a terra”. (DELEUZE E GUATTARI, 1997/2013, p. 48). O espaço próprio da bicicleta, por essa perspectiva, estaria entre o rodoviário e pedestre, não subordinado, mas variando constantemente entre um e outro, alargando esse entremeio, operando como se fosse uma fronteira móvel a borrar esses limites; um poro largo que põe os paralelos em contato; um tipo de nômade que alisa as estrias sem cessar, fazendo deste borrão que se forma, deste terreno nebuloso e indefinido, seu território 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 E GUATTARI, 2013, p.41).

### 3.3. Celeridade do movimento

*[...] quando escapamos à força gravitacional para entrar num campo de celeridade; quando paramos de contemplar o escoamento de um fluxo laminar com direção determinada, e somos arrastados para um fluxo turbilhonar; quando nos engajamos na variação contínua das variáveis, em vez de extrair delas constantes [...]* (DELEUZE E GUATTARI, 2013, p.42).

Já de início é importante que explicitemos o que entendemos por *celeridade* e *movimento*. Junto com Deleuze e Guattari (2013), pensaremos o movimento em sua dimensão qualitativa. Não argumentaremos, portanto, apenas pela métrica espacial, ou em termos de mais ou menos aceleração ou rapidez, mas principalmente a partir das variações de intensidade, considerando as diferenças de natureza do movimento, que os autores vão classificar como gravitacional e celerado.

Em sintonia com os tratados atomistas de Epicuro<sup>61</sup>, Deleuze e Guattari vão diferenciar dois tipos de movimento: o movimento gravitacional (*Gravitas*), a partir do qual os corpos caem traçando linhas paralelas e constantes no espaço; e o movimento celerado (*Celéritas*), que em variações constantes de ritmo, velocidade e lentidão, configurariam um movimento de tipo turbilhonar, milimétrico e imperceptível, que poderia desviar do movimento laminar gravitacional e instaurar um espaço liso. A essa quebra da estabilidade gravitacional, Epicuro dá o nome de *Clinamen*. Segundo os

---

<sup>61</sup> Epicuro (341/270 a.C.), foi um importante filósofo da antiguidade grega que, dentre outras coisas, pensou a forma e o funcionamento dos átomos. Para ele, assim como para Demócrito (460/360 a.C.), a racionalização da vida, alma, corpos e natureza, poderia advir de reflexões sobre as – até então, supostas – partículas atômicas, que seriam componentes básicos de todas essas coisas. Para Demócrito, os átomos funcionavam estritamente através da queda gravitacional homogênea, ou seja, seus movimentos estavam subordinados a força gravitacional maior; já para Epicuro, além desse movimento laminar, existiam pequenas variações individuais que, para ele, poderiam de afetar e reconfigurar todo o turbilhão gravitacional. A esse movimento, Epicuro dá o nome de *celéritas*, e ao rompimento com a constância gravitacional, *Clinamen*. (Lorenzini e Carratore, 2002).

autores, “Gravidade, *gravitas*, é a essência do Estado” (DELEUZE E GUATTARI, 2013, p.64), que não para de decompor, recompor e transformar o movimento, ou regular sua velocidade. Por outro lado, o movimento celerado, de *Celéritas*, remete aos nômades e suas *Máquinas de Guerra*, e se caracteriza por operar contra as homogeneizações e estratos estatais, em movimentos imprevisíveis, multidirecionais, de desvio constante.

Argumentaremos que o pedalar se caracteriza, em alguma medida, como um movimento do tipo celerado, que opera desvios da queda de iguais, isto é, foge sem cessar da constância prevista pelo rodoviarismo. Não afirmamos, pois, o pedalar essencialmente lento ou rápido, mas em variação permanente, em instabilidade turbilhonar constante, seja qual for a rapidez ou o atraso de seu movimento.

Como vimos no subcapítulo anterior, o movimento do corpo-bicicleta não está desvinculado de seu espaço próprio. Aliás, é através dele e de suas (im)possibilidades que o movimento particular do ciclista se processa, de modo que não existe um espaço ou um corpo anterior, mas uma composição corpo-espacial específica. Assim, por mais que neste tópico o centro da discussão seja o movimento, devemos lembrar que os elementos elencados no capítulo estão necessariamente imbricados.

Uma característica básica do movimento-pedalar é sua agência contingencial, que implica imediatamente em um movimento impreciso, inconstante, irregular, de pausas e acelerações repentinas, de curvas, atalhos e retas imprevisíveis, de errância permanente. Errância, não no sentido de se opor ao caminho certo, mas no sentido de encontrar, na impossibilidade de seguir o traçado prescrito, um trajeto torto, tortuoso, mas que não deve ser considerado errado, pois, no caso do ciclista de que falamos, leva a algum lugar preciso. Trata-se, portanto, de uma errância não *do* caminho, mas *no* caminho.

É certo que o ciclista também pode errar o caminho, de propósito ou não, entretanto nosso intuito é refletir a respeito da *condição* própria do ciclista, não de uma postura crítica, ou de uma estética do movimento frente a retidão e a funcionalidade urbana. Mais uma espécie de cartografia do movimento que uma afirmativa ou um elogio.

Nesse ponto, é importante que diferenciemos esse tipo preciso de errância, de uma *Flanerie*<sup>62</sup>. O *Flâneur* (BENJAMIN, 2015), contrasta propositalmente com a massa de corpos urbanos, que se acotovelam para chegar aos mesmos fins; provoca *gravitas*, se exhibe, ostenta um tempo próprio, e, na sua solidão povoada, vaga pelos bulevares

---

<sup>62</sup> Essa diferenciação também pode ser considerada para os diversos movimentos e coletivos urbanos que encontraram no caminhar uma prática estética de resistência. Alguns deles estão detalhados no livro *Walkscapes*, de Careri (2013).

parisienses e encontra uma beleza própria das cidades. Percebe, em passeio com sua tartaruga, por dentro da *multidão* (POE, 2010), tanto a cegueira cultivada dia-a-dia pelo movimento urbano, já em pleno galope com o capital industrial, quanto uma estética do múltiplo intensivo que vai se perdendo em meio às atribuições do trabalho, da produção em série e do consumo.

O que deve ser considerado, no entanto, é que o *Flâneur*, diferente dos trabalhadores da metrópole, goza de uma importante vantagem, a vantagem de poder não se apressar, de ser mais dono de seu tempo que os demais, de ser um burguês, de deter dinheiro o suficiente para se destacar do ritmo acelerado do capitalismo voraz sem cair na extrema precariedade dos guetos urbanos. Como afirma Benjamin (2015), o *Flâneur* francês é um meio-termo residual do capitalismo, entre o ocioso berlinense e o homem da multidão londrino. Seu andar calmo, sua contemplação em *slow-motion* e seu vagar, não estão isolados, não são em si, mas estão contextualizados com privilégios sociais, e que, por isso, não nos ajuda tanto na tarefa de pensar um movimento próprio do pedalar.

Não recusamos, contudo, haver no andar e no olhar do *Flâneur* uma grande força teórica de encantamento sobre a cidade, sobretudo no que diz respeito à rivalização com a perspectiva de Simmel (1973) sobre a apatia urbana e o cidadão *Blasé*. Dentre os novos personagens que surgiam junto à modernidade parisiense, o *Flâneur*, sem dúvidas, será o mais emblemático no processo epistemológico de positivação da cidade enquanto espaço heterogêneo de produção social. Suspeitamos, porém, que seu movimento característico de errar ao sabor da cidade, essa liberdade de se deslocar do corpo uno da multidão, talvez só seja possível em condições sociais muito específicas.

No caso da errância ciclista, por outro lado, está em jogo uma condição diferente, uma composição corpo-modal-espaço específica, não uma ideologia. Trata-se de uma correlação sempre singular do corpo-bicicleta com o espaço urbano, independente de suas heranças sociais, seu trabalho e sua postura frente ao capital. Fatores sociais interferem na composição desse agenciamento, mas, no geral, falamos da relação entre um paradigma de cidade e um corpo-modal estrangeiro. Por isso, estar de bicicleta na cidade invariavelmente implica um estrangeirismo e uma errância própria, não proposital, mas contingencial.

Desse modo, não há um prazer, um deleite ou uma contemplação *a priori*. Muito pelo contrário: em muitos casos, é muito desgastante estar de bicicleta na cidade, principalmente nas primeiras tentativas, ou para os que por muito tempo constituíram corpo nas aparelhagens automotivas. Trata-se, assim, de uma condição corporal em

relação ao espaço, não de uma crítica racional ou estética ao espaço. Alguns ciclistas até somam as duas coisas: encontram na bicicleta uma ferramenta compatível com um ideal contra-hegemônico de cidade e de circulação. Isso, porém, não é uma regra, tampouco o centro de nossa discussão.

Ao contrário do *Flâneur*, em muitos casos o ciclista quer seguir em movimento *grave* como um automóvel, em vias retas, previsíveis, segregadas e seguras; no entanto, ou elas não existem, ou, quando existem, não estão disponíveis em todo o trajeto. As ciclovias ou ciclofaixas dificilmente serão suficientes para levar ordeiramente a multiplicidade de corpos a seus lugares específicos, como a malha rodoviária e os transportes individuais motorizados idealizaram. Em algum ponto do trajeto o ciclista precisará se confrontar com a lisura e com a multiplicidade de seu espaço, e, ao seu modo, se agenciar com eles.

Para evitar generalizações, é importante lembrar duas cidades europeias onde a bicicleta se tornou o principal transporte: Amsterdã e Copenhague. Nesses lugares, aproximadamente 60% da população se locomove diariamente via pedal. Logo, esse modo se encontra codificado e sobrecodificado, não podendo mais ser considerado um elemento tensionador da circulação, tampouco um transporte estrangeiro – ao menos não do modo que buscamos aqui. Esses exemplos, portanto, não integram nosso contexto de reflexão.

É importante frisar ainda que não se trata de um *Elogio aos Errantes*, como fez Paola Berenstein Jaques (2012). Na referida obra, Jacques argumenta em favor da errância, sobretudo em suas expressões estéticas e sociais. Ela traz diversos movimentos artísticos e personagens conceituais, tais como o próprio *Flâneur*, para pensar uma experiência errante de cidade, que, segundo ela, pode se desdobrar em experiências de encontro com a alteridade. O que mais diferencia essa abordagem da nossa, é a relação com os modos instituídos do capitalismo. Para a autora, a errância tende a aparecer, ou como *oposição* propositalmente performática ao capitalismo – como é, por exemplo, o caso das *derivas situacionistas* e das *deambulações* dadaístas; ou, como elogio às condições de *lentidão* e *opacidade* próprios das classes mais pobres, que, para ela, assim como para Milton Santos (2002), vão operar como indicativos de resistência à velocidade e à espetacularização. Diferente disso, o que propomos é uma errância em imanência radical com o capitalismo, processada em seu interior, e que o força para fora não pela oposição (*lentidão/rapidez; opacidade/espetáculo; flanância/multidão*, etc.), mas via aumento das liberdades em um processo de composição. Ao invés de um elogio, portanto,

pretendemos uma cartografia das condições de errância, que inclui, além dos corpos, as forças do espaço e das condições materiais de circulação.

Não nos cabe, assim, qualificar o pedalar a partir de valores morais. O que dizemos, a partir de leituras históricas, relatos e experiências próprias, é que existem nele características que contrastam em medidas variadas com o movimento gravitacional moderno instituído nas cidades. Características que, localizadas, podem ser potencializadas ou silenciadas.

Também não nos sentimos à vontade para pensar o pedalar como um movimento plenamente nômade, embora também haja algumas proximidades. Para Deleuze e Guattari (2013), o nômade se reterritorializa na desterritorialização, e institui densidade e espessura ao caminho. Além disto, se opõe ao *Aparelho de Estado* quando instaura a *Máquina de Guerra*. Até aqui pensamos haver confluência. No entanto, não podemos considerar que o pedalar urbano abdique ou relativize os pontos de início e fim como faz o nômade. Este faz do caminho seu território único, se opõe radicalmente à verticalidade urbana aparelhada, recusa pilares e prédios, ou então se curva e sucumbe.

Já o ciclista, por outro lado, nasce e permanece no cerne da cidade moderna, em relação imanente com ela, funcionando nela e com ela. Contra ela, de algum modo, mas certamente dentro. Logo, não há como pensar o ciclista urbano apenas considerando seu caminho, seu espaço liso, seu caráter de resistência. Existem vetores, circuitos e linhas duras, pontos de atração muito precisos a serem considerados. São trabalhadores, estudantes, comerciantes, enfim, pessoas que estão fortemente agenciadas com a máquina capitalista, seus estratos e axiomas, que precisam se deslocar objetivamente e com velocidade de um ponto a outro, que desejam circular e chegar a determinados lugares, mas, que, no pedalar cotidiano ou eventual, se deparam com alguma liberdade, algumas potências micropolíticas que contrastam com os fluxos hegemônicos. O nomadismo de que falamos “[...] vive dentro da cidade sedentária, nutre-se dos seus resíduos, oferecendo em troca a sua própria presença, como uma nova natureza que pode ser percorrida se for habitada. (CARERI, 2013, p.31).

Resguardadas algumas diferenças, pensemos 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. 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, etc. Não há nenhum ou quase nenhum espaço para o imprevisto. Tudo ou quase tudo está definido de antemão pelo espaço e a serviço da objetividade urbana maior.

Quando pensamos o pedalar, algumas inversões se destacam. Primeiro, como já vimos, parece impossível para um ciclista não considerar os detalhes espaciais; segundo, o espaço ciclista é liso, e não há uma codificação estanque e regulagens precisas sobre seu fluxo; terceiro, em uma via dimensionada para caber dois ou três carros posicionados paralelamente, cabem dezenas de ciclistas, logo, a mobilidade, isto é, as possibilidades de movimento nessa mesma via, se multiplicam muitas vezes. O corpo-bicicleta é diminuto em relação às vias, e, com seu movimento ágil e multiangular, pode curvar, contornar, parar, estacionar ou seguir no momento em que desejar. Qualquer poste, cerca, grade, placa ou árvore pode se somar a uma corrente e se tornar um estacionamento; qualquer canto é suficiente para parar ou virar; qualquer direção parece possível, independente das coordenadas instituídas. Pode-se ir lento ou veloz, por vias movimentadas de fluxo intenso ou em paralelas menores, de velocidade reduzida. Pode-se ir no meio ou no canto da pista, sobre a calçada ou na rua, e sempre se pode parar e estacionar sem interferir no fluxo dos demais.

É interessante pensar como seria uma composição de linhas em cada um desses fluxos. Imaginemos que cada corpo em circulação deixe um rastro de seu percurso no solo da cidade, e que poderíamos observar de cima a soma desses rastros, como se fossem grandes desenhos cartográficos. Grosso modo, imagino que veríamos duas composições sobrepostas, distintas e contrastantes, uma quadricular e arborescente, e outra caótica e rizomática: a primeira, mais ordenada e geométrica, teria linhas grossas, de sulcos profundos, indicando um trajeto gravitacional denso, uma confluência que se decalca sem cessar; e, a segunda, multidirecional, seria composta de inúmeras linhas, curvilíneas, quebradiças e helicoidais, muito finas, suaves e superficiais, de direções e percursos múltiplos.

Dentro da mesma situação imaginativa, se esses corpos em seus diferentes modais, ao invés de linhas, aparecessem como pontos, suponho que veríamos, na primeira composição, grandes conglomerados de pontos enfileirados, organizados em grande densidade no espaço, obedecendo a movimentos retilíneos, sincrônicos e bem cadenciados, limitados a eixos perpendiculares e, portanto, de mobilidade radial reduzida;

e, no segundo, uma constelação caótica de pontos dispersos, sem padrões de direção ou sentido, de movimentos aleatórios, sem circuitos ou ritmos sobredefinidos.

Esses adjetivos somam-se quando refletimos sobre o movimento celerado do pedalar: errante, rizomático, helicoidal, turbilhonar, oscilante, caótico, multidirecional, singular, etc. Poderíamos dizer ainda que o pedalar se configura como um movimento *tático*, no sentido proposto por Certeau (2014).

Certeau, vai pensar os termos *tática* e *estratégia* considerando a perspectiva da guerra. Para ele, em um combate, há o movimento estratégico, que se faz pela sequência ordenada de operações, e o tático, que seria o movimento contingencial, processado no calor de batalha, dentro do território estratégico do inimigo, considerando os erros e as lacunas do plano ordenado, operado de acordo com as composições instantâneas, realizado em imanência com a imprevisibilidade do campo e seus corpos.

Daí a tentativa de aproximar nossa discussão desses conceitos. Podemos pensar que o conjunto das vias de circulação, em alguma medida, se configura como uma grande estratégia – não de guerra, mas de governo e organização – sobre os corpos e seus fluxos; contudo, entendemos também que em relação constante com essa circulação estratégica, outra cidade, de movimentos táticos, moleculares, se processa. Argumentamos, assim, na direção de uma definição movente, movediça e conflituosa de cidade, que se constitui de baixo para cima, de dentro para fora, a partir das capilaridades subterrâneas, na qual entendemos a bicicleta como componente constituinte.

Junto dessa reflexão, devemos considerar mais uma vez que um processo de co-produção corpo-espacial sempre está em curso na circulação. Careri (2013) nos ajuda aqui. Para ele, o percurso deve ser entendido fundamentalmente como um elemento constitutivo, uma vez que indica, ao mesmo tempo “[...] um ato de travessia (o percurso como ação [...])”, uma linha que atravessa o espaço (o percurso como objeto arquitetônico) e um relato do espaço atravessado (o percurso como estrutura narrativa)”. (CARERI, 2013, p.33). Com isso, Careri indica uma dimensão sensível e singularizada da constituição espacial por meio do percurso. Fala de um espaço próprio que cada corpo com seu traçado compõe ao se vincular com elementos sempre diferentes. Alguns autores tradicionais da geografia fenomenológica, como Yi-Fu Tuan (1983) e Eduardo Marandola (2012), chamariam esse processo de constituição de *lugar*. Uma intimidade entre corpo e espaço se produz no movimento, e gera uma perspectiva, e consequentemente uma narrativa sempre singular deste encontro.

Nosso agenciamento teórico com Careri vai no sentido de pensar que o movimento-pedalar, por sua característica própria de variação constante, multiplica e complexifica as possibilidades de encontro com a cidade e seus elementos, exige que muitas coisas que não são dedicadas a localização e a regulação do movimento sejam tomadas com este fim, o que dispara um processo bastante intenso de singularização e rizomatização dos percursos, do qual o resultado é a proliferação dos ângulos de acesso e a consequente diversificação das narrativas.

Careri, todavia, dedica sua reflexão ao *caminhar*, o que nos impele a mais um esforço de diferenciação, desta vez quantitativa. Há uma diferença importante entre as possibilidades extensivas dos movimentos pedestre e ciclista. Se considerarmos que ambos têm sua base energética no próprio corpo e encontram seus limites na atividade muscular, a bicicleta pode ser considerada uma ferramenta de *ampliação* do movimento. Aliás, era 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 este mesmo pensamento que, logo em seguida, deu origem aos veículos automotores e aos processos mais agudos de individualização dos corpos em fluxo. Nosso esforço, todavia, é para pensar a bicicleta, por um lado, como um transporte localizado na base dessa linha evolutiva dos transportes modernos, que otimiza os esforços musculares, mas ainda sem encapsular o corpo; e, segundo, como um transporte que se desloca e produz uma inflexão nesta linha paradigmática – e em sua teleologia – quando retorna como estrangeiro ao centro da cidade contemporânea.

Consideramos, então, que, em relação às potências sensitivas, o pedalar está mais próximo do caminhar que do dirigir; mas que esta relação se inverte quando refletimos sobre as potências de abrangência do movimento. Com esforço muscular moderado, um ciclista pode se deslocar de 15 a 30km por dia na cidade, transpor de 2 a 4km em 10 a 15 minutos. A média de velocidade de um ciclista nas cidades, dependendo das variações de relevo, é de 10 a 20km/h, enquanto que a de um pedestre é de 2, com um gasto energético muito superior.

Dizemos, assim, que o movimento-pedalar é individual sem ser individualizante. Ao mesmo tempo que é veloz e otimiza os esforços musculares, possibilitando que o corpo singular tenha acesso aos grandes perímetros urbanos, exige que este corpo esteja em conexão profunda com seu entorno, agenciado com a multiplicidade interpelativa ao

redor. Assim, mais que uma ampliação, poderíamos falar de uma *amplificação*<sup>63</sup> do movimento corporal, uma vez que há um aumento quantitativo de acesso ao espaço urbano sem que haja uma redução qualitativa nas potências sensitivas.

### 3.4. Espreita e oscilação atencional

Neste item, nos dedicaremos às qualidades atencionais do pedalar, dentro do contexto da circulação urbana atual. Tais reflexões, podem ser entendidas também como uma complexificação do primeiro item deste capítulo após mistura com os três subsequentes, pois, de alguma forma, pensaremos as questões da atenção a partir de uma certa noção de *abertura sensitiva* que trouxemos anteriormente.

Argumentaremos sob referência de dois textos de Virgínia Kastrup (2008; 2009): o primeiro sobre *O funcionamento da atenção no trabalho do cartógrafo*, no qual a autora sistematiza diversas reflexões acerca dos processos cognitivos e atencionais para apontar os mais adequados ao método da pesquisa cartográfica; e, o segundo, acerca de *A aprendizagem da atenção na cognição inventiva*, que, como o próprio título sugere, está mais relacionado aos problemas da aprendizagem no contexto pedagógico, ainda que abarque temas que extrapolam este campo. Ambos oferecem vasto ferramental teórico a respeito das nuances atencionais, o que será especialmente interessante para nossa pesquisa.

De antemão, são necessárias algumas convenções epistemológicas. Uma primeira diz respeito a existência de diferentes políticas da cognição: uma *realista* ou *representacional*, que toma o mundo [...] como fornecendo informações prontas a serem apreendidas (KASTRUP, 2009, p. 34) e a atenção como um processo objetivo e quantitativo de apreensão deste mundo dado; e outra *construtivista* ou *inventiva*, que considera a realidade como um processo *autopoietico*<sup>64</sup>, e a atenção como ato corporal, diversificado em qualidades, e agente importante desta produção. Junto com Kastrup, prosseguimos filiados à segunda.

---

<sup>63</sup> De acordo com a física, fala-se amplificação quando a propagação da energia se intensifica sem que a forma propagada se altere, como ocorre, por exemplo, nos fenômenos ondulatórios.

<sup>64</sup> Autopoiese é um conceito forjado pelos biólogos/filósofos chilenos Humberto Maturana e Francisco Varela para pensar a vida e a cognição enquanto processo auto-produtivo em variação permanente. Ao invés de se referirem à cognição e ao funcionamento atencional por meio de essências ou estruturas fixas, concebem-nos como processuais, inclusive em sua estrutura, e inapreensível enquanto representação estanque. No lugar de conhecer os mecanismos de operacionalidade do timão do barco, como propõe a cibernética, os autores afirmam que não só o timão se reestrutura sem cessar, como também, junto dele, o barco, os ventos e o mar. Kastrup (2007), em *A invenção de si e do mundo*, explica com primor esse e outros conceitos que envolvem a trajetória inventiva no campo cognitivo.

Entendemos a *atenção* não como sinônimo de *foco* ou de “prestar atenção”, tampouco como um receptáculo de informações prontas, mas, primeiro, como uma ação produtiva e modulável, e, segundo, como um processo de operacionalidade múltipla, isto é, menos como atenção e mais como qualidades atencionais, diversas e singulares, a serem processadas e estimuladas no encontro com o mundo.

Assim, por um lado, com essa noção de *ato atencional*, queremos pensar a relação atenção-mundo menos como representação que como produção; e, por outro, com a ideia de *tipos atencionais* qualitativamente diferenciados, multiplicar e dar plasticidade ao conceito de atenção, afirmando-o para além de sua abordagem binarista tradicional, referenciada por valores estritamente quantitativos e funcionais de 0-1, mais e menos, menor ou maior, melhor ou pior, etc. É importante marcarmos ainda que não pensamos a atenção como processo estritamente mental, relacionado apenas ao pensamento, mas, diferente disto, como um fenômeno inteiramente corporal, processado através dos sentidos e dos afetos, e produzido a partir das condições de cada tempo histórico e encontro singular.

Dentro desta discussão, incluiremos o tema dos transportes, sobretudo o problema do *pedalar*. Assim como afirmamos na primeira parte deste capítulo haver uma política sensorial em relação direta e profunda com as diferentes políticas de circulação, neste momento pensaremos essa relação considerando as políticas da atenção. Em outros termos, entendemos que diferentes modos de circular, implicam em diferentes modos de se ater, e vice-versa.

Desse modo, nos perguntamos: como funciona a atenção no pedalar? E, ainda, o que diferencia o pedalar e o dirigir em termos político-atencionais?

No rastro dessas questões, sugerimos que a atenção do corpo-bicicleta seja caracterizada basicamente pela *espreita* e oscilação. À *espreita*, no sentido que Kastrup (2009) resgata do *Abécédaire* de Gilles Deleuze, como “[...] detecção e apreensão de material, em princípio desconexo e fragmentado, de cenas e discursos, que requerem uma concentração sem focalização”. (KASTRUP, 2009, p.33). E, oscilante, considerando o movimento constante entre três gestos atencionais, a saber: *rastreio*, *toque* e *pouso*, que acreditamos serem os mais característicos da prática ciclista.

Em paralelo com os itens anteriores do capítulo, entendemos que a *espreita* atencional do pedalar está relacionada diretamente com seu território e seu movimento. Trata-se, como vimos, de um território movediço e de um movimento contingencial, no qual a imprevisibilidade é a regra. Um ciclista, em muitos casos, não sabe o que esperar

de seu trajeto. Seu traçado se forma na medida exata de seu movimento, e este se faz em relação íntima com a interpelações espaciais. Todos os elementos ao redor podem se tornar indicações de rota e de velocidade, assim, entra em maquinação uma atenção arisca, desconfiada, que se constitui na espera permanente do inesperado, sempre suspeitando dos movimentos possíveis ao redor, das esquinas cheias e vazias, das variações táteis do chão, dos pedestres inquietos que transbordam sem cessar das calçadas para as ruas, dos motociclistas que rasgam os corredores, dos motoristas com sua pressa entupida.

Tal modo atencional pode certamente incorrer em estresse. Porém, na medida em que ganha corpo, deixa gradativamente de sê-lo, e passa a ser como ginga, dança, improviso fluente. O ciclista aprende a prever certas oscilações no espaço urbano, torna-se astuto em captar minúcias dos movimentos alheios. Além das luzes externas dos veículos, se atém também ao movimento interno, ao movimento das rodas sobre seu eixo, aos gestos tanto do motorista quanto dos demais passageiros. Os carros estacionados nas bordas das pistas são tão importantes quanto os carros em movimento contínuo. Tão fundamental quanto saber se um carro vai curvar, parar ou seguir, parece ser espreitar se uma porta irá se abrir, se uma roda está girando para que o carro saia de sua vaga e entre em movimento, se as pessoas no carro estão saindo ou entrando, etc.

Na dinâmica do movimento, o ciclista, além de prever as oscilações ao redor, precisa também saber se está sendo visto pelos motoristas, e se seu direito de ocupar as vias está sendo considerado. Como são muitos os veículos passando ao redor, isso precisa sempre ser conferido. Os motoristas, ainda que circulem muitas vezes em clima de competição, se consideram enquanto veículo, estão atentos uns aos outros e funcionam a partir de códigos, gestos, dificuldades, e velocidades comuns. No caso do ciclista, isso se complexifica. O ciclista normalmente não é previsto pelo motorista, além de muitas vezes ser propositalmente desconsiderado. Isso acaba por exigir que ele, por um lado, precise conferir o tempo todo se está sendo visto, e, por outro, busque a todo instante ser incluído no campo atencional do motorista. Mais uma vez é uma espreita que entra em jogo e se produz, uma atenção que trabalha no sentido de considerar o máximo das nuances possíveis de seu campo de abrangência.

Além da espreita, pensemos também a *oscilação* permanente entre os gestos atencionais do *rastreio*, *toque* e *pouso*, que, aliás, estão também conjugados com a espreita. Não se confundem, mas se complementam. Estão imbricadas. Cada uma das três

formas, além de oscilarem, funcionam também em caráter de experimentação e de desconfiança.

Em primeiro lugar, o *rastreio*. Para Kastrup, o rastreio é uma atenção de varredura do campo, que visa localizar mais os movimentos e a composição geral dos elementos, que as formas e os fixos. É um gesto amplo, pois, em grandes ângulos, abrange boa parte do campo perceptivo sem se fechar em detalhes de forma. Não é focada, portanto, mas está concentrada, ou seja, dura e se sustenta sem foco. Rastreio, assim, “[...] é acompanhar mudanças de posição, de velocidade, de aceleração, de ritmo”. (KASTRUP, 2009, p.40).

Evidentemente, esse movimento é fundamental no pedalar. O ciclista se move em um espaço instável, imprevisível, que se manifesta em todas as direções e de muitas maneiras deferentes. Como não há muito o que se esperar, é importante esperar qualquer coisa, de modo que o rastreio se torna basilar. Essa atenção ajuda o ciclista a captar e acompanhar o espaço em movimento, pulsando, se transformando.

Kastrup, ainda sobre o rastreio, traz uma discussão travada por Deleuze (1981) sobre as percepções *Háptica e Ótica*. Para o autor, a percepção ótica se caracteriza pela disposição em figura e fundo do campo, que contribui, entre outras coisas, para a organização cognitiva dual sujeito-objeto “[...] que caracteriza uma visão distanciada, característica da representação”. Já a percepção háptica é uma visão próxima, em que “[...] os componentes se conectam lado a lado, se localizando num mesmo plano igualmente próximo. O olho tateia, explora, rastreia, o mesmo podendo ocorrer com o ouvido ou outro órgão” (KASTRUP, 2009, p.41).

Percebemos grande proximidade entre a percepção háptica e o que pensamos ser a atenção no pedalar. Um deslocamento de proximidade intensa e sinestésica se processa, [...] de sensações diretas, por ações de forças invisíveis como pressão, estiramento, dilatação e contração”. (KASTRUP, 2009, p. 42). O exemplo trazido por Deleuze é de uma ameba em deslocamento. Se considerarmos que estímulos diversos e de muitas naturezas influem no movimento do ciclista, e que essa percepção não está restrita à pele como no animal em questão, percebemos uma semelhança. Até aqui usamos a imagem da dança para pensar o corpo-a-corpo do ciclista no espaço – até mesmo por conta dos movimentos cíclicos e contínuos exigido das pernas – mas podemos pensar também num movimento sinestesticamente arrastado, de atrito, balizado pelas rugas assimétricas do espaço, sensível às mínimas variações do ambiente.

A proximidade, assim, nos ajuda a pensar o rastreio. Falamos de um rastreio háptico, de proximidade ampla, de um desfoco que se soma à conexão sensitiva em seus

mais variados tipos. São muitos elementos apreendidos, mas em alto grau de proximidade. Não se capta os detalhes de suas formas, mas incorpora-se intensamente a composição de suas forças.

Soma-se a isto, o *toque* atencional. Para Kastrup, o toque “é sentido como [...] uma rápida sensação, um pequeno vislumbre, que aciona em primeira mão o processo de seleção”. (KASTRUP, 2009, p.42). Não se trata mais de captar os movimentos enquanto fluxo, mas os pontos que se movem. Pensando no contexto do pedalar, entendemos o toque como processo de pontuar as minuciosas variáveis do espaço. Embora as informações precisas do espaço sejam precárias, o ciclista, em seu processo de iniciação, aprende a dar prioridade a alguns elementos. Elementos diminutos, mas que ajudam muito a evitar acidentes. Já elencamos alguns aqui: movimento das rodas, gestos no interior dos veículos, olhares pelo retrovisor, gestos pedestres que podem indicar uma travessia repentina, buzinas, veículos que se aproxima por trás, barulhos altos de motor, outros ciclistas que surgem na mão contrária, etc. O ciclista sempre está *tocando* sua atenção nesses e outros elementos. É um jogo de espreitar, suspeitar, tentar localizar pontos em que um movimento se inicia, sentir formas que se aproximam ou se afastam, ameaçam ou freiam.

No caso do cartógrafo, o toque é fruto de uma espera, de uma duração no campo, e “pode levar tempo para acontecer [...]” (KASTRUP, 2009, p.42). É algo que de repente desponta, e passa ou não a ser considerado como um elemento a ser coletado. Para o ciclista, ao contrário, o toque é um mecanismo. No processo do movimento, o ciclista arrisca toques diversos, experimenta sua atenção em muitas nuances diferentes, vaga sua atenção de toque em toque por todo o espaço pelo qual circula. Não há uma espera e uma demora, mas um tatear múltiplo e constante. Entretanto, não é uma previsão dos movimentos que se busca. Mais uma vez o exemplo da dança cabe bem. É como se o ciclista estivesse constantemente buscando surpresas enquanto se move, não para prevêê-las, mas para encontrá-las ainda em germe, em processo de emergência, para acompanhá-las. Existem surpresas grandes também. O toque pode surgir de algo muito inesperado e que já está no meio de seu curso, mas, por ser uma atitude sistemática e ágil de coleta e perseguição de pontas iniciais de movimentos embrionários, via de regra, consegue antecipar grandes movimentos.

O *pouso*, por último, entendemos ser fundamental, sobretudo em situações de maior tensão. O pouso “indica que a percepção, seja ela visual, auditiva ou outra, realiza uma parada e o campo se fecha, numa espécie de zoom” (KASTRUP, 2009, p.43). Mesmo

que o processo de iniciação produza uma certa sagacidade corporal para lidar com as contingências, elas permanecem como regra, e, muitas vezes, oferecendo grandes riscos. O pouso, assim, ocupa esse lugar de uma atenção especial aos processos mais imprevisíveis e perigosos.

Talvez o exemplo mais frequente no caso do pedalar seja o de veículos grandes se aproximando rapidamente por trás, mas podemos pensar em muitas outras situações: pedestres surgindo repentinamente no meio da pista, portas de carros estacionados se abrindo, movimentos inesperados de curva e freio de outros veículos, buracos na pista ou bueiros de frestas largas, outro ciclista na direção contrária exigindo uma decisão rápida de direcionamento, etc. São muitos os exemplos, e todos corriqueiros no cotidiano ciclista. Ocorre que no instante tenso em curso, os outros modos atencionais perdem intensidade e são, em algum nível, abafados. Por um curto espaço de tempo, para-se de considerar com tanto rigor os múltiplos elementos do trajeto e fixa-se em apenas um. Abre-se, aí, o que Vermersch (2002) chama de *janela atencional*.

Dentro dos estudos da atenção, “[...] a noção de janela atencional serve para marcar que existe sempre um certo quadro de apreensão. Há um gesto que delimita um centro mais pregnante, em torno do qual se organiza momentaneamente um campo, um horizonte, enfim, uma periferia” (KASTRUP, 2009, p.43). Vermersch, assim, vai enumerar cinco janelas, pautadas por práticas cognitivas históricas. São elas, a *joia*, a *página do livro*, a *sala*, o *pátio*, e a *paisagem*. Cada uma, com uma dinâmica qualitativa própria de movimentos intra e inter-janelas.

A *joia*, se caracteriza pelo foco micro, que funciona na escala da atividade minuciosas, como a do joalheiro, do relojoeiro, da bordadeira, etc. “É a atividade que se caracteriza pela atividade eminentemente focal. Sem distribuir e percorrer outros espaços além daquele visado” (KASTRUP, 2009, p.44). O entorno é eliminado, produzindo o que a autora chama de *cegueira atencional*. A *janela-página*, por outro lado, já comporta uma certa coordenação da atenção. O foco é móvel e segue uma certa trilha já traçada. Segue um caminho focal que distribui a atenção. A terceira, classificada como *janela-sala*, permite uma atenção dividida. “Comporta a focalização, mas também assimila uma multiplicidade de partes com graus de nitidez diferenciados” (KASTRUP, 2009, p.44). Aparece movimento da cabeça e do corpo, além dos olhos. A *janela-pátio*, é própria dos movimentos de deslocamento e orientação. Tem como referência a atividade da caça. Por fim, a *janela-paisagem*, que é panorâmica e “capaz de detectar elementos próximos e distantes e conectá-los através de movimentos rápidos.

Considerando que essas janelas estão relacionadas à qualidade atencional do pouso, pensamos que, no caso da atividade ciclista, a que mais se assemelha é a janela-pátio. Na verdade, vai depender da intensidade do que se passa no espaço. Em algumas situações o recorte atencional pode variar também para a forma *sala*, mais focada. O que é preciso frisar, é que são lapsos muito curtos de pouso, que por mais inesperados que sejam, a própria condição ciclista faz com que ele tenda a desfocalização.

Esses são os momentos mais perigosos da experiência. Não apenas pelo perigo da situação que se apresenta, mas, sobretudo, pela perda dos gestos atencionais mais amplos e velozes. É comum, nestas situações, ciclistas desviarem dos obstáculos que surgem e na sequência se acidentarem de outra forma: desviar, em movimento quase reflexo, de uma porta que se abre, por exemplo, e ser atropelado por um veículo que vinha por trás; ou, então, se ater demais a um ônibus que se aproxima por trás e acabar por esbarrar no meio fio.

São situações de risco, em que os modos atencionais mais fundamentais – rastreo e pouso – são em algum nível suspensos para dar espaço ao toque. Como vimos, o movimento pedalar depende de um constante tatear, de uma incessante espreita atencional, de modo que, se esse processo entra em pausa por um instante que seja, todos os muitos elementos que estariam sendo rastreados e tocados passam a ameaçar o ciclista por todas as direções. O mais prudente nesses casos é parar, subir na calçada ou entrar numa rua perpendicular, mas, no calor do momento, nem sempre esses recursos são lembrados. De fato, trata-se sempre de uma ação tática.

Cabe aqui um paralelo com as janelas atencionais do motorista e do viajante dos ônibus urbanos. No primeiro caso, suspeitamos que esteja entre a janela-livro e a janela-sala, pois existe um primeiro plano focal dos códigos fixos que precisam ser captados e obedecidos, e que, de algum modo, guiam a atenção como em uma leitura. A atenção do motorista, porém, não pode ser restrita a isso. Existe um segundo plano caracterizado pela perda momentânea de foco, que consegue derivar brevemente nos momentos de maior automatismo. Nesse caso, vemos semelhança com a *sala*. Uma comparação seria com o telespectador dentro de um cômodo doméstico, que está concentrado na programação da tela, mas que pode perceber o entorno desviando um pouco o foco e a direção de sua atenção sem, contudo, perdê-lo totalmente.

No caso da experiência do ônibus, acreditamos ser também a mistura de duas. A janela-paisagem, quando o viajante se atém ao exterior em modo quase que panorâmico aos movimentos das ruas; e à janela-sala, quando se volta ao movimento interno do

modal, mais íntimo e de maior proximidade. A variação entre um e outro vai depender de cada passageiro. Não existe pré-determinação como no caso do motorista. A única necessidade do viajante é saber onde saltará, se está próximo ou não de seu ponto de parada. Fora isso, está livre para vagar sua atenção pelo interior do coletivo ou, através da janela, pelo fluxo intensivo das cidades.

É curioso notar que tanto no ônibus quanto no carro, existem janelas físicas, que interagem com as janelas atencionais. Em graus variados, existem recortes já definidos, telas prontas sobre as quais a atenção está em alguma medida condicionada. No caso do carro, isso é mais violento, como vimos no primeiro capítulo, sobretudo pela exigência constante de atenção focada aos códigos formais. Existe uma demanda atencional *a priori*, e a janela física parece ser sua materialização. Já no ônibus, a arquitetônica parece ser menos determinante, sobretudo por conta da baixa exigência focal durante as viagens. Nenhum desses casos se assemelha a experiência ciclista, porém. De bicicleta, as janelas atencionais não conflitam com uma arquitetônica interiorizante, de modo que acabam por ter maior mobilidade na troca de uma para outra.

No texto referenciado, Kastrup trata de gestos atencionais específicos no momento da pesquisa dedicado à produção de dados<sup>65</sup>. O toque, neste contexto, é posterior ao rastreio, e o pouso vem em seguida do toque. Trata-se de uma sequência metodológica, que propõe uma abertura seguida de um fechamento imanente ao campo, um preparo do pesquisador cartógrafo para chegar ao campo com o mínimo de expectativas, acompanhar o processo mesmo da pesquisa, e, em seguida, mostrar mecanismos de apreensão dos elementos imprevisíveis que se destacam.

Para tratar do pedalar, não faz sentido pensar em etapas. Por isso, junto da *espreita*, trazemos a noção de oscilação – neste caso, entre esses três gestos explicitados acima: uma variação constante entre eles, um disparar incessante de um e de outro, e muitas vezes uma sincronia, principalmente do rastreio e do toque. Um rastreio tateante na maior parte do tempo, podendo variar para o pouso em situações específicas, também frequentes. Em resumo, uma atenção aberta, dedicada às variações rítmicas do campo (rastreio); tateações ligeiras e precisas, voltadas às constelações de pontos minuciosos que se movem no trajeto (toque); e pausas e ampliações, imprevisíveis e contingenciais,

---

<sup>65</sup> Kastrup opta por falar *produção* de dados ao invés de *coleta* de dados, pois, a partir de uma abordagem inventiva da cognição, considera o campo não como um conjunto de dados prontos a serem captados e representados, mas como uma produção de dados, que se processa no co-engendramento singular do pesquisador com o campo da pesquisa.

sobre os rompantes que se apresentam (pouso), todos oscilando sem cessar de acordo com as insinuações espaciais de cada instante.

### 3.5. Liberdade técnica

*La máquina que está dotada de una alta tecnicidade es una máquina aberta, y el conjunto de máquinas abiertas supone al hombre como organizador permanente, como interprete viviente de máquinas, unas em relación com outras. (SIMONDON, 2007, p.33).*

No segundo tomo de *O Capital*, Marx (1997) fala das transformações operadas na sociedade a partir da emergência e da evolução da grande indústria e sua maquinaria. Para ele, um dos movimentos fundantes do capitalismo moderno, relacionado ao advento da burguesia, foi a retirada dos meios de produção (capital fixo) do domínio dos trabalhadores: a passagem do trabalho artesão cooperativo para a produção fabril verticalizada e em série.

Queremos marcar, de início, que na base da exploração capitalista parece entrar em operação e se sustentar uma tendência de fragilização das liberdades, sobretudo na relação trabalhista. O detentor da força de trabalho (capital variável), perde o domínio intelectual e tecnológico sobre o que produz e, submetido à serialização das etapas da produção, cumpre apenas funções mecânicas em resposta às exigências do patrão e do maquinário. O burguês, proprietário dos meios, em contrapartida, vai se sustentar na função de organizar e coordenar a sequência individual e total dos atos, a qualidade do trabalho, a gestão do tempo, etc. Nesse contexto, as ferramentas industriais emergem cumprindo tripla função: desvalorizar o trabalho operário em nome de um automatismo cada vez mais agudo; organizar disciplinarmente a produção; e aumentar o nível da exploração do corpo operário através de aceleração dos movimentos e da melhor gestão do tempo.

Foucault (2004b), no mesmo sentido, mas de modo diverso, vai relacionar esse sistema de verticalização, serialização e funcionalização às bases de formação dos estados modernos e das instituições disciplinares. Nesse caso, diferente de Marx, que vai centrar a maior parte de suas reflexões na produção do trabalho operário, Foucault vai argumentar que todas as instituições ocidentais da modernidade – caserna, hospital, escola, exercito, etc. – funcionam através desse mesmo mecanismo de exploração, e que em sua base está o sistema de docilização e governo dos corpos, sobre o qual, segundo o autor, os Estados

se sustentam. Entra em questão, portanto, além da produção, os espaços e os corpos necessários à reprodução do capital.

Sem dúvidas, a verticalização já era um fato nas sociedades despóticas, entretanto, na disciplina é a primeira vez que o governo dos corpos tem sua tônica em dispositivos científicos e *microfísicos*. Agora, além de sujeição, era preciso que cada nação produzisse seus corpos, confeccionasse cada detalhe de seus espaços, construísse sujeitos que fossem, ao mesmo tempo, aptos ao cumprimento mecânico das tarefas, e inaptos à problematização e rebeldia. Para Foucault, era através das instituições disciplinares que isso se processava. De algum modo, isso se aproxima das reflexões de Marx sobre o trabalho operário, e certamente disto que chamamos aqui de mecanismos de redução das liberdades.

Dando um grande salto histórico e assumindo o risco do anacronismo, articulamos esse primeiro movimento descrito por Marx e Foucault com um segundo, mais recente, de retirada do domínio do produto por parte do consumidor. Se no primeiro momento, a operação seguia no sentido de limitar o acesso do trabalhador à confecção, no contemporâneo, além disso, vemos estratégias, tanto de *design* quanto de comercialização, seguindo tendências, primeiro, de redução proposital da validade dos produtos (obsolescência programada); segundo, da complexificação do acesso ao funcionamento dos mesmos – seja pela nanotecnologia, pela disposição confusa dos mecanismos ou pela incompatibilidade entre as peças – e, terceiro, de fazer a manutenção e o reparo dos produtos ser cada vez mais dependente dos serviços e das ferramentas especializadas e autorizadas. Grosso modo, parece haver uma tendência na política tecnológica contemporânea que segue no sentido de privar e privatizar o funcionamento dos objetos técnicos, garantindo assim, não apenas o monopólio da produção, mas também a exclusividade e o alto custo dos serviços pós-compra.

Sabemos serem muito diferentes os dois momentos, além de haver entre eles um denso hiato sem linha teleológica; contudo, insistimos na relação por se tratar de dois mecanismos acumulados sobre a redução da liberdade tecnológica. Esse é um debate amplo, que atravessa toda a história da produção capitalista e está diretamente relacionado à noção de propriedade privada: no início do período industrial, a questão principal era a da propriedade dos espaços e meios de produção; hoje, além disso, vemos ganhar coro o debate sobre propriedade intelectual e políticas cada vez mais rígidas de marcas e patentes. Na radicalidade dessa tendência, se desenha o cenário de tecnologização radical do cotidiano, em fina sintonia com políticas cada vez mais vorazes de opacidade e

vigilância do conhecimento, ou seja, por um lado, estamos cada vez mais dependentes das tecnologias de ponta, e, por outro, perdemos de vista seu domínio tecnológico em todas as direções de acesso.

Concordamos com Simondon (2007) na diferença entre objeto técnico e automatismo: “El automatismo, y su utilización bajo la forma de organización industrial denominada *automación*, posee una significación económica e social, mas que una significación técnica”. (SIMONDON, 2007, p. 32). No mundo contemporâneo a questão tecnológica se agenciou a dois usos que nos afastam na verdadeira noção de objeto técnico: de um lado, vemos usos puramente tecnocráticos e produtivistas, que idolatram a máquina e a querem como um escravo pleno da produção, de modo que substitua totalmente o trabalho humano; e, de outro, perspectivas temerárias, que acreditam tanto no automatismo inteligente que acabam por crer que as máquinas podem se voltar sozinhas contra o humano e dominá-lo. Somondon rechaça essas duas tendências, e afirma que

El verdadero perfeccionamiento de las máquinas, aquel del cual se puede decir que eleva el grado de tecnicidad, corresponde no a un acrescentamiento del automatismo, sino por el contrario, al hecho de que el funcionamiento de una máquina preserve un cierto margen de indeterminación. Es este margen que permite a la máquina ser sensible a una información exterior. A través de esta sensibilidad de las máquinas a la información se puede consumir un conjunto técnico, y no por un aumento del automatismo. Una máquina puramente automática, completamente cerrada sobre ella misma em un funcionamiento predeterminado, solamente podría ofrecer resultados sumarios. (SIMONDON, 2007, p.33).

Temos, então, o automatismo ou a automação, que parece estar em plena agência com os processos mais violentos do capitalismo e que passam pela redução das liberdades técnicas; e, a tecnicidade, que, segundo Simondon, seria como um *quantum* de acessibilidade às tecnologias dos objetos. O nível técnico, desse modo, é pensado como diretamente proporcional ao nível de liberdade de agencia entre os corpos e as coisas.

Nesse item, relacionamos as questões da liberdade e as diferenciações entre tecnicidade de automatismo com a questão específica dos transportes urbanos. Articularemos tanto a bicicleta e o automóvel particular para pensar a relação tecnológica sobre com o modal; quanto a bicicleta e os transportes coletivos de massa, para refletir sobre os variados níveis de liberdade do movimento e dos circuitos que cada um dos equipamentos oferece na cidade.

Como vimos no segundo capítulo, ao longo do século XX o automóvel particular se consolidou como o principal transporte das grandes cidades ocidentais, sobretudo nas

Américas, e seguiu por todo esse período em sincronia plena com as transformações tecnológicas da modernidade. Da mecânica básica dos motores, passando pelo *design*, até os inúmeros *gadgets* eletrônicos do interior, muito do carro se complexificou, se automatizou, se digitalizou. Nossa sugestão, assim, é de que um novo mercado emergiu dessa complexificação progressiva: o mercado dos acessórios, das peças, e dos reparos especializados.

Desde que a mecânica das engrenagens se proliferou nas cidades e passou a fazer parte dos meios de locomoção, as demandas por serviços especializados cresceram. Esse foi um amplo movimento no corpo social e de fato muito necessário para que o avanço tecnológico se sustentasse em avanço sincrônico com a sociedade. Nossa questão não é essa exatamente. Não se trata de uma crítica ensimesmada à evolução tecnológica, de uma tendência primitivista ou de um elogio às tecnologias do passado. O que explicitamos, e de certo modo criticamos, é o agenciamento desses mercados contemporâneos – especificamente o mercado automobilístico e seus anexos – com as tendências de redução das liberdades técnicas, principalmente do consumidor, tão próprias do capital.

Assim como nosso problema até agora não foi o carro ou a bicicleta, mas sim o que eles produzem no corpo singular e social dentro de um contexto histórico determinado, nossa discussão agora é mais acerca de uma ética da propriedade e as diferentes políticas de liberdade operadas por ela, que a tecnologia em si. Para pensar o contexto automobilístico, somamos dois elementos que se superpõem no contemporâneo: a eletrificação da mecânica e a incompatibilidade entre peças e modelos, que resultam, juntos, na demanda obrigatória e no alto custo da manutenção especializada.

A eletricidade relacionada ao automóvel não é recente; os faróis elétricos, por exemplo, surgiram no início do século XX. A novidade, entretanto, vem de seu avanço progressivo ao longo dos tempos. Um primeiro momento de abrangência eletrônica automobilística se deu no pós-guerra, junto com a proliferação em massa dos eletrodomésticos, quando surgiram os vidros elétricos, os sistemas automáticos de trava, os desembaçadores de vidro, o isqueiro no painel, e a injeção eletrônica do combustível que substituiu os carburadores<sup>66</sup>. Hoje parece que chegamos a um nível extremo disso: alarmes, controle remoto, vidros que se abrem e fecham automaticamente, retrovisores, sensores que auxiliam no estacionamento, informatização dos painéis, sistema de abertura

---

<sup>66</sup> Mais sobre a história tecnológica dos automóveis pode ser encontrado no livro *O automóvel e a cidade*, de Gabriel Dupuy (1995).

e fechamento do porta-malas, câmbio automático, direção eletrônica, etc. O motor parece ser uma das poucas coisas que ainda se sustenta como sendo essencialmente mecânico no automóvel<sup>67</sup>, mas que, mesmo assim, já tem seu funcionamento monitorado e articulado em redes interativas de informação eletrônica. Os novos carros são gestores de seus próprios componentes elétricos e mecânicos dispostos em rede. Todos os equipamentos se comunicam entre si, exigindo, em contrapartida, drástica mudança sobre as formas e procedimentos de reparo. Os antigos métodos, saberes e ferramentas não são mais aplicáveis a este tipo de sistema que, além de ser autovigilante e reparador, exige uma série de equipamentos especiais.

Segundo informações divulgadas no site da empresa paulistana *Machine Workshop*<sup>68</sup>, especializada em manutenção automotiva por meio de ferramentas eletrônicas, o surgimento de grande variedade de marcas e modelos causou um enorme impacto para todos os reparadores. Por um lado, simplificaram o serviço mais especializado de mecânica, uma vez que agora são os computadores que diagnosticam e reparam sozinhos os problemas; mas, por outro, a capacitação para o serviço se tornou muito mais onerosa. Não por conta do aprendizado, mas por que os novos equipamentos são fundamentais, caros e exclusivos de cada marca.

Pensando na questão da liberdade sobre o modal, entendemos que a eletrônica tem operado bastante no sentido de sua redução. Primeiro, porque se trata de uma tecnologia mais complexa que a mecânica, de difícil acesso e com exigências especializadas de ferramental; segundo, pois, um sistema que multiplica suas possibilidades interativas através de fiação de baixo calibre e correntes elétricas constantes, multiplica também as chances de pane e, por consequência, a necessidade de manutenção; e, terceiro, porque os sistema elétricos são mais vulneráveis que os mecânicos à fragilização proposital, como bem mostra o documentário franco-espanhol *Comprar, Tirar, Comprar*, de Dannoritzer (2010)<sup>69</sup>, sobre a obsolescência programada.

É interessante notar que nesse movimento não é apenas o proprietário do veículo que perde o domínio sobre o objeto técnico, mas também o próprio profissional responsável pelos reparos. O mecânico profissional não é mais aquele que acumula conhecimento e informação sobre o sistema automotivo, mas sim aquele que pode comprar as ferramentas necessárias para interagir eletronicamente com o veículo. Quem diagnostica os problemas, indica e até mesmo faz os reparos, não são mais os humanos,

---

<sup>67</sup> Há muito já existem motores automobilísticos elétricos, entretanto, esses nunca se tornaram populares.

<sup>68</sup> <http://www.zehnet.com/diagnostico-automotivo/> (último acesso em 11/10/15)

<sup>69</sup> Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=986L49tMcn4> (último acesso em 30/10/15)

mas os computadores, que realizam o serviço independente do profissional que lhe comanda.

Em um contexto diverso, isso nos lembra o processo de transição oficina-fábrica narrado por Marx (1997). A diferença fundamental, é que não se trata mais de retirar do trabalhador sua ferramenta de trabalho, mas de criar um produto, e simultaneamente um ramo profissional, cujo acesso se dá necessariamente pela compra de uma ferramenta específica. A propriedade que mais importa, nestes casos, não é mais material, mas intelectual; e esta não é retirada do trabalhador ou limitada ao proprietário, mas imposta e proliferada como uso exclusivo e obrigatório. Por outro lado, a semelhança, é que em ambos os casos a automação da máquina técnica se sobrepõe ao trabalho humano. Marx diz que com a entrada do maquinário fabril na produção já não importava mais a capacitação, a idade ou o gênero do corpo operário, uma vez que a atividade era meramente de pronta resposta aos comandos e não exigia pensamentos complexos ou grande força física; do mesmo modo, entendemos que isso se repete em alguma medida com a entrada das novas tecnologias eletrônicas nos modais de transporte, uma vez que é a informação inacessível contida na máquina que realiza o serviço e não mais o trabalhador. Note-se, mais uma vez, que a questão não é a ferramenta ou sua evolução, mas a política de restrição do acesso.

Por outro lado, quando pensamos na bicicleta, muito disso tende a ser desconsiderado. Primeiro, porque a mecânica da bicicleta está totalmente exposta e acessível às mãos e aos olhos de qualquer um: suas engrenagens são grandes e de simples manipulação; segundo, porque o sistema mecânico básico da bicicleta é uma junção muito simples de duas coroas em relação de tração com uma corrente; terceiro, porque esse modelo mecânico não acompanhou – até agora – as variações eletrônicas e do capitalismo contemporâneo, se mantendo praticamente nos mesmos formatos desde seu surgimento no século XIX; e, quarto, porque as ferramentas para seu acesso, na maior parte dos casos, são padronizadas e de baixo custo. Com um jogo simples de duas ou três qualidades de chaves, é possível fazer grande parte da manutenção de uma bicicleta: regulagem de freios, troca e manutenção de rodas e pneus, ajustes de corrente, selim, guidão, regulagem de marcha, etc.

É importante destacar que o conhecimento para a realização desses reparos, embora necessariamente se relacione com as ferramentas, está muito mais ligado ao saber do mecânico sobre o modal que às informações contidas nas ferramentas. As ferramentas estão em função do corpo, não o contrário. Não existem mecanismos tecnológicos ou

patentes que restrinjam o acesso ou tornem obrigatório o uso de determinado equipamento. Corpo e objeto técnico estão acessíveis, de modo que uma outra política tecnológica diferente da automação, ganha espaço.

Isso também reflete no custo dos reparos especializados: existem peças e modelos muito caros, e essa noção sempre vai ter relação com as diferentes classes sociais, como vimos no item *capturas*; entretanto, na maior parte dos casos, as peças e a mão-de-obra da mecânica ciclista são baratas se comparadas ao contexto automotivo, e acessíveis para parcelas da população que não podem ter ou manter um carro particular, ou mesmo pagar o transporte coletivo. Uma evidência disso é a grande quantidade de bicicletas nas periferias e interiores do Brasil.

Alguns dados e reflexões divulgados no primeiro caderno do *Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta* (PNMB) mostram bem isso:

Independentemente das pesquisas, pode-se afirmar que a bicicleta é o veículo individual mais utilizado nos pequenos centros urbanos do País (cidades com menos de 50 mil habitantes), que representam mais de 90% do total das cidades brasileiras. Ela divide com o modo pedestre a esmagadora maioria dos deslocamentos nestas cidades. Nas cidades médias, o que muda em relação às pequenas cidades é a presença eventual de linhas de transporte coletivo, às vezes em condições precárias, pois a exploração dos serviços só se torna viável quando a demanda é concentrada e as distâncias são grandes. A situação somente muda nas grandes cidades, onde há oferta significativa de transporte coletivo, associada a um tráfego mais denso e agressivo, representando maior tempo despendido nos deslocamentos diários. Por isto mesmo, as bicicletas se encontram presentes em grande número nas áreas periféricas das grandes cidades, onde as condições se assemelham às encontradas nas cidades médias, sobretudo em função da precariedade dos transportes coletivos e da necessidade de complementar seus percursos. As bicicletas são, portanto, os veículos individuais mais utilizados no País, constituindo na única alternativa ao alcance de todas as pessoas, não importando a renda, podendo ser usadas por aqueles que gozam de boa saúde, a partir da infância até a idade mais avançada. Em suma, ela é utilizada por expressiva porcentagem dos habitantes das cidades pequenas e médias, em todos os rincões do Brasil, independente da base cultural, clima, nível de renda e escolaridade da população. Entre seus usuários mais frequentes encontram-se industriários, comerciários, operários da construção civil, estudantes, entregadores de mercadorias, carteiros e outras categorias de trabalhadores. (PNMB, 2007, p. 26)

Outro fator importante para a indústria automotiva, e que se soma ao primeiro, é a impossibilidade de intercâmbio entre as peças de diferentes modelos. Junto à publicidade, o *design* se tornou um saber fundamental para a axiomática contemporânea do capitalismo. É sobretudo pelo desenho que a identidade dos automóveis se constitui. Que cada marca fabrica seus próprios carros não é nenhuma novidade, contudo, além disso, a tendência contemporânea é de que cada modelo de uma mesma marca, e até mesmo o ano de cada modelo, seja exclusivo em relação aos demais. Além dos pneus,

das rodas e de algumas peças de funcionamento básico, como bateria, cabos, mangueiras, etc., praticamente não existem mais peças universais. Cada carro tem um desenho exclusivo, que deve obrigatoriamente se manter como tal. Até mesmo de um ano para o outro, os modelos sofrem pequenas alterações, de modo que peças usadas ou fabricadas no ano anterior já não lhes servem mais.

Novamente cabe o debate da propriedade intelectual. Embora o carro seja, de direito, propriedade de quem o comprou, o formato dos modelos e das peças sempre serão de propriedade da marca, de autoria da equipe de *designers* e dos engenheiros que as idealizaram. Caso alguma peça interna ou externa precise ser repostada ou reparada, o proprietário deve então – tal como fazemos com os eletrodomésticos, aparelhos celulares, etc. – nos encaminharmos a um estabelecimento comercial autorizado e encomendar uma nova, especificando o modelo e o ano do veículo. Em síntese, vemos os veículos automotores pouco ou nada porosos às variações de uso e às singularidades. Os modelos são genéricos, e se mantêm como tais independentemente da variação dos proprietários. Os donos mudam, mas as estratégias de *design* e venda conseguem que o desenho se mantenha até o fim em relação fiel com a marca que o confeccionou. Se sobre a relação operário-máquina Marx (1968, p. 227) diz que “Não há nada que o operário possa atribuir a si próprio”; aqui, assumindo certo exagero, concluímos o mesmo para pensar a relação entre o proprietário e o mecânico com os formatos e o funcionamento dos automóveis, respectivamente.

Fazendo um paralelo com a bicicleta, a situação se inverte mais uma vez. É difícil vermos duas bicicletas iguais nas ruas. O mais comum é que as bicicletas progressivamente se modelem ao estilo de uso de seus donos e se particularizem enquanto mistura de peças e modelos. A bicicleta contém alto grau de plasticidade; muitas de suas partes são transponíveis entre diferentes modelos e marcas; não há grandes limitações para que a relação entre peças caras ou baratas, modernas ou antigas seja feita; de modo geral, as peças quase sempre são compatíveis. Diferente da indústria automotiva, os fabricantes de bicicleta ainda não parecem se importar com a manutenção de uma originalidade do *design*, ou, se se importam, não parecem ter boas estratégias para conter as hibridações possíveis, pois elas se proliferam nas ruas a cada dia. Até existem marcas mais famosas e pessoas que se esforçam para conservar suas bicicletas como de fábrica, ou ainda relações entre peças – sistema de freio e tamanho do aro, por exemplo – que exigem uma compatibilidade mais refinada; entretanto, a regra geral é que se processe a metamorfose progressiva dos modelos, a mistura das peças e a singularização em alto

grau do objeto – e caso os elementos não sejam compatíveis, ainda são possíveis soluções inventivas como fragmentar, cortar ou acoplar peças, trocar o modelo ou o calibre dos parafusos, compor com materiais diversos, como arames, pedaços de plástico, madeira, etc., enfim, fazer uma gambiarra.

Mesmo a divisão que se faz para tipos específicos de uso, muitas vezes está mais relacionada à regulagem de altura do selim e do guidão que ao modelo, a marca ou ao desenho propriamente. Uma bicicleta fabricada originalmente para performances de velocidade, por exemplo, facilmente se modifica em modelo de passeio com um selim mais largo e com o guidão posicionado um pouco mais alto. Existem outras variáveis, tais como desenho do quadro, largura dos pneus, tamanho dos aros, etc., porém, essas diferenças de estilos variam basicamente pela postura do corpo em relação à altura da direção. Quando o corpo está mais inclinado para frente, com o selim posicionado mais alto que o guidão, a performance mais agressiva e de velocidade é favorecida. Por outro lado, pode-se regular essas variáveis para que a coluna fique mais próxima de um ângulo reto com o assento, o que é mais recomendado para um pedalar mais relaxado. Nada disso, porém, se constitui como regra. As variações são muitas e os estilos são incontáveis. Toca-nos, mais que duas ou três variações possíveis, o alto grau de indefinição, a possibilidade quase infinita trazida pela bicicleta de se modular aos corpos e as necessidades de seus usuários, independente de modelo, marca ou época.

A segunda discussão deste item diz respeito a liberdade nos itinerários urbanos. Para isso, relacionaremos, não mais apenas os automóveis, mas os equipamentos coletivos de transporte e a bicicleta. Vimos no primeiro capítulo que os ditames da circulação urbana moderna obedecem a princípios muito parecidos com os das instituições disciplinares. Para que a fábrica, a escola e o exército funcionassem disciplinarmente, era fundamental que o percurso do trabalhador, do aluno e do soldado através do espaço turbulento das cidades também fossem assim. Com outras palavras, na disciplina (FOUCAULT, 2004), tão importante quanto o rigor interno das instituições, era a retidão e a funcionalidade de seus circuitos de conexão. Assim, do mesmo modo que na exploração do trabalho foi importante retirar a liberdade do operário sobre sua ferramenta e seu saber, no contexto macropolítico da circulação urbana, foi fundamental – e isso ainda se sustenta – que se operasse uma redução da liberdade do cidadão sobre a multiplicidade dos percursos possíveis. Pensamos, portanto, a própria cidade como um maquinário dotado de tecnicidade, nos termos de Simondon.

Caiafa (2013), em seu texto sobre o espaço tecnológico do metrô, nos diz que “permitir a circulação, envolve também impedi-la” (CAIAFA, 2013, p. 76). De fato, vemos e sentimos isso, em medidas diferentes, no uso do transporte coletivo nas grandes cidades. De muitas maneiras o acesso ao trabalho e aos espaços de consumo são privilegiados em detrimento do acesso à cidade, que sistematicamente é impedido ou dificultado.

Por que, por exemplo, uma mesma linha de ônibus que liga a periferia aos centros econômicos ou às zonas de lazer da cidade, tem frequência alta nos dias de semana e nos horários comerciais, e drástica redução e até aumento tarifário nos fins de semana, feriados e horários convencionalmente tidos como não-comerciais? Por que uma linha de metrô, um equipamento cicloviário ou um modelo mais confortável de ônibus passa em alguns bairros e não passam em outros? Por que os equipamentos de circulação privilegiam determinados circuitos e regiões? Quais os critérios de valoração da tarifa? Por que nossa circulação é limitada? No limite, por que precisamos pagar para nos mexer na cidade?

Esse é um debate longo e repleto de nuances. Sabemos que no Brasil – e em outros países do hemisfério sul – onde as desigualdades são mais violentas, essa realidade se apresenta mais vulgar. Entretanto, em perspectiva com a história, entendemos isso como uma tendência generalizada das políticas ocidentais de circulação, que se aguça e mostra sua face mais nefasta nos países mais pobres, mas que se espraia em diferentes níveis e configurações por todo o mundo. Trata-se, de um paradigma global de gestão do movimento, de uma estratégia imperial de governo dos fluxos, sejam eles intra ou inter-cidades, nações e continentes. Paradigma este que é originário não do Rio de Janeiro, da Cidade do México ou em Johannesburgo, mas que tem sua base primeira na Europa, onde inventou-se que era preciso, junto do capitalismo, uma gerência microfísica, estatal e mercadológica, dos corpos, coisas e encontros.

Nos limites da proposta deste item, contudo, retemos apenas o problema da liberdade da circulação no interior do espaço urbano, onde é possível incluir e relacionar reflexões sobre uma experiência cotidiana do pedalar.

Talvez a característica mais fundamental da circulação ciclista dentro desse debate, seja justamente a gratuidade. Não se paga por pedalar. Não há tarifa, pedágio ou gasolina. Não existe taxa de estacionamento, seguro ou impostos (IPVA, por exemplo), e são raras as cidades em que a bicicleta está sujeita à multa. No contexto urbano contemporâneo, a circulação se tornou uma mercadoria onerosa para o indivíduo. Dentre

os serviços públicos, pagos pelo conjunto das contribuições, o transporte quase nunca está incluído. Via motor, portanto, o corpo sempre está dentro desse circuito no qual o movimento é um bem de consumo. Na base desse modelo, mais uma vez, encontramos a circulação disciplinar. O preço das coisas, via de regra, estabelece um limite de acesso, pressupõe um grau escassez e institui um valor. Isso, aplicado ao contexto dos transportes, se assemelha a quantificar a virtualidade do movimento, medir o direito de ir e vir das pessoas. O acesso, neste caso, se relaciona diretamente à renda, e, por consequência, às regiões e classes sociais mais ou menos privilegiadas.

Milton Santos (2002), vai pensar isso a partir das diferentes temporalidades da cidade. Para ele, o mundo contemporâneo tem as oportunidades distribuídas de acordo com os graus de velocidade, que por sua vez se articula com os diferentes níveis de acesso às tecnologias de movimento e comunicação. Santos, porém, vai sugerir uma potência própria da lentidão, a lentidão dos pobres, dos *homens lentos*, como um indício de contra-hegemonia ao tempo capitalista, como uma forma menos acelerada de junção entre os corpos e os espaços urbanos, mais profunda, que contrastaria com a velocidade hegemônica das classes mais abastadas. Virílio (1996), numa perspectiva similar, vai relacionar velocidade, estratégia de guerra e distribuição de riquezas – “velocidade é violência” [...], e a riqueza é a face oculta da velocidade, assim como a velocidade a face oculta da riqueza” (VIRILIO, 1996, p.39) – para pensar as novas tecnologias de informação e transporte como um refino molecular e totalizante dos sistemas de vigilância e dominação.

Embora isso faça algum sentido no primeiro item, nos parece um tanto quanto problemático enquanto generalização, por dois motivos: primeiro, por abordar o *movimento* apenas em sua dimensão quantitativa, sem considerar as variadas formas possíveis dentro desse gradiente numérico; e, segundo, porque nos parece uma proposta puramente reativa de encarar o contemporâneo e sua tendência tecnológica, ignorando, por exemplo, a complexidade, as brechas e falhas do sistema e as inúmeras apropriações possíveis, isto é, a molecularização, que, como sugerem Deleuze e Guattari, é sempre componente fundamental do correlação de forças que constitui o poder.

Pela perspectiva desses autores – Santos e Virílio –, vemos o poder se tornar total, identitário, coeso e coerente, fechado, sólido, como se fosse um ente único e uno, indestrutível, com domínio total de suas ações e o completo controle sobre a complexidade infinita das variáveis sociais, dos agenciamentos possíveis, das fugas, etc. Assumir isso, nos parece o mesmo que restringir as virtualidades à *via expressa* do

Estado: ou toma-se a máquina estatal para reformular seu funcionamento, ou aceita-se a dominação sobre os corpos e a paralisia como único gesto possível. No limite deste argumento, o que vemos aparecer, em detrimento da potência dos corpos e das relações, é, primeiro, algo próximo de uma defesa da verticalização social e, segundo, um elogio à inacessibilidade dos pobres ao que o capitalismo oferece. Uma ontologia, portanto, onde velocidade é violência e lentidão, resistência.

Para refletir sobre a bicicleta, porém, consideramos uma perspectiva bastante diferente. Como dito no tópico *celeridade do movimento*, pensamos o movimento não apenas a partir de sua quantificação – rápido, lento –, mas como variações de qualidade – grave e celerado. Dessa forma, a velocidade por si só não configuraria um aparato de poder, mas uma variável relativa, que deve ser pensada em agencia com os diferentes tipos. A bicicleta pode ser um transporte veloz, por exemplo; em horários de fluxo intenso, até mesmo mais que os transportes rodoviários. E, mesmo assim, entendemos seu movimento como sendo contrastante com as hegemonias. A bicicleta permite que o corpo acesse pontos da cidade que talvez fossem impossíveis de acessar sem um custo. Uma distância de 3 a 7 quilômetros, que a pé seria muito esforçosa e de ônibus teria um custo de três reais o trecho, em média (considerando as capitais brasileiras), pode facilmente ser transposta de bicicleta sem custo algum e com esforço muito menor do que na condição pedestre.

A dominação ou a resistência, desse modo, não nos parecem estar relacionadas à velocidade e à lentidão, respectivamente, como supõem os autores, mas, à limitação e a valoração dos acessos, no primeiro caso; e aos desvios tarifários, à abertura sensitiva, aos tensionamentos sobre o espaço disciplinar, à possibilidade de improviso do trajeto, aos encontros possíveis, à afirmação do desejo de se mexer pela cidade, e certamente ao acesso, ou seja, à possibilidade de transpor rapidamente, com esforço reduzido, pequenas e médias distâncias.

De bicicleta também não existem restrições de horário ou de trajetos, como nos transportes coletivos. Até existem outras restrições, como falta de iluminação noturna, alta velocidade dos carros nas vias vazias, desrespeito às normas por conta da redução da vigilância própria dos horários não comerciais, expressões de violência que afloram, etc. A restrição da ferramenta de transporte, porém, não existe. Do mesmo modo não existem percursos fixos. Se no transporte coletivo estamos sujeitos à repetição dos circuitos e ao pagamento da tarifa caso queiramos saltar e subir novamente, de bicicleta, como já vimos,

há uma grande liberdade, tanto para variar o percurso, quanto para parar e seguir sempre que for desejado.

Retomando o debate introdutório deste item sobre as máquinas, pensamos, junto com Antônio Negri (2014), a relação entre fábrica e cidade. Para o autor, a partir das insurgências antidisciplinares de 68, um novo panorama social começou a se desenhar. Os ataques aos muros institucionais exigiram uma reconfiguração drástica das axiomáticas capitalistas, que em parte foi introduzida por Deleuze (2010b), em seu *Post-scriptum sobre as sociedades de controle*. Deleuze e Negri estão de acordo, portanto, quando apostam no colapso generalizado das instituições disciplinares, e na emergência de um novo regime de lutas e poderes.

Estritamente sobre o espaço privilegiado de produção, Deleuze vai pensar uma passagem fábrica/empresa, enquanto que Negri vai apostar numa passagem fábrica-metrópole. Para ambos, a tendência contemporânea é de esvaziamento das fábricas enquanto local do trabalho vivo, bem como de todas as disciplinas, e de intensificação da exploração sobre as relações moleculares travadas na cidade. Negri, sobre isso, fala da emergência da *fábrica social* e de um *capitalismo cognitivo*. O valor das coisas, para ele, se torna em grande medida especulativo, isto é, entra em processo de liquefação, de imaterialização, de financeirização. Não se trata mais de confinar os operários nas fábricas para explorar sua força de trabalho individual na produção das coisas, mas de produzir subjetividades e explorar os fluxos e as relações. Em sua máxima, Negri vai dizer que “a metrópole está para a fábrica como a multidão está para a classe operária”. (NEGRI, 2014). É a grande cidade, a megamáquina urbana, que, para o autor, vai ser agora o terreno privilegiado da exploração e da luta. Não apenas os corpos e a vida serão produzidos e modulados, como na *disciplina* e na *biopolítica*, respectivamente, mas, sobretudo, as subjetividades, os fluxos de desejo e suas conexões. Menos a forma que o fluxo; menos o corpo e a vida que o coração e a alma, como diria Margareth Thatcher (apud SAFATLE, 2015, p.193).

Por essa perspectiva, arriscamos dizer que a *cidade* ganha alguma proximidade com o capital fixo de que falava Marx, e o *desejo* e as *relações*, com o capital variável. Porém, não é mais o domínio da técnica que é cerceado, mas os acessos, os usos, as expressões desejanças. O meio de produção não é mais o maquinário fabril, mas as ferramentas que produzem e modulam as subjetividades. Não se trata mais de produzir coisas, portanto, mas de fazer as coisas serem desejadas, canalizar e valorar o acesso a elas.

Como vimos no primeiro capítulo, historicamente as cidades se formam e se sustentam como espaços de circulação intensiva, que permite encontros, junções, afastamentos, solidões muito próprias. Na modernidade disciplinar, por outro lado, acompanhamos o violento processo pelo qual essa circulação se conformou em circuitos muito precisos. Assim, para pensar o contemporâneo, justapomos o regime de *controle* – ou de especulação do desejo, se preferirmos – do movimento. Não apenas a canalização dos movimentos, mas também sua financeirização.

Não é por acaso que os transportes são cada vez mais caros, e centavos a mais na tarifa são suficientes para incendiar uma população inteira. Quantificar os meios de transporte é valorar também o desejo do movimento, torná-lo produto e lançá-lo ao mercado especulativo. O preço da tarifa, da gasolina, do *insulfilm*, do ar-condicionado, das blindagens não são mais medidos por sua materialidade ou pelo custo de sua produção, mas pelo desejo pungente de um certo modo de locomoção. Mais uma vez, insistimos: nos parece ser no desejo que reside o valor, e é esse desejo que é explorado; no caso dos sistemas de transportes, o desejo de livre movimento.

Por esse ponto de vista, a bicicleta, enquanto transporte gratuito, veloz e de fácil manipulação, talvez se configure como ferramenta tensionadora e indique elementos para que outra política da circulação ganhe consistência. O primado, contudo, é da circulação. Logo, não se trata da bicicleta, do ciclista ou do pedalar, mas de elevar a liberdade dos movimentos, rizomatizar a virtualidade dos circuitos urbanos e afirmar o fluxo dos desejos para fora dos aparelhamentos estatais e dos axiomas do capital, independente da composição dos modais.





#### 4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho buscou relacionar a experiência de pedalar nas cidades com o ideário moderno de circulação, materializado sobre a cidade de Paris no século XIX e, em seguida, transformado em modelo de cidade por todo o ocidente. Buscamos, assim, refletir sobre um tipo específico de movimento do corpo, localizado no interior de uma estratégia de gestão dos fluxos. A bicicleta, nessa relação, aparece, teoricamente, tanto como elemento agenciado ao corpo e à cidade (corpo-bicicleta-cidade), quanto como mediadora do encontro entre corpo e cidade (a bicicleta como o meio de conexão, como o elemento de mediação comunicacional através do qual a experiência da circulação urbana se processa).

Pensamos o pedalar, contudo, por este nos indicar certas forças de rompimentos com os modos instituídos, mesmo tendo surgido e evoluído junto com eles: a bicicleta surge no alvorecer na modernidade e após grande sintonia com ela no final do século XIX e em parte do século XX, passa, no contemporâneo, a ressoar tensões e potenciais distúrbios a este modo do qual fez parte. São as possibilidades de maleabilidade desse sistema, portanto, que buscamos ressaltar aqui.

Tratou-se de um trabalho, fundamentalmente, teórico, uma vez que não há campo delimitado. Em linhas gerais, de uma teoria sobre o pedalar urbano ocidental. Uma teoria diretamente conectada com as ruas, porém. Constituída a partir de muitas pedaladas, incontáveis conversas, pesquisas em fóruns online, leitura de jornais, observação direta, filmes, imagens, etc. E, embora nada disto apareça sistematizado no texto, estamos certos de que nenhuma linha escrita aqui está isenta da contaminação absoluta com as mais variadas nuances e perspectivas do objeto. De certo, falei apenas por mim, de meu ponto de vista, até por não acreditar na possibilidade de outro modo; no entanto, seria injusto ou pretensioso demais não destacar que tudo que se passou nessas linhas esteve a todo instante conformado como *nós*.

Ressaltamos a contaminação pois ela também foi um método, uma aposta. Algo que no texto, inspirados em Deleuze e Guattari (2013), demos o nome de *cartografia*. Com isso, buscamos tratar o objeto, o pedalar, não como definição ou forma dada, mas como um jogo de forças, como um conjunto de relações variáveis que se organizaram permitindo múltiplos agenciamentos, dos corpos singulares e coletivos, com a bicicleta ao longo da história. De certo ângulo, podemos dizer que fizemos um esforço genealógico sobre a bicicleta, um esforço de pensar o pedalar pelo que o envolve por fora,

considerando sempre sua constituição temporal e processual, e não pelo que nele se estabiliza e endurece.

O trabalho se passou em três capítulos. O primeiro voltado especificamente para a questão teórica da circulação, onde dialogamos com variados autores que tratam do tema, tais como Mumford (1965), Deleuze e Guattari (2013) e Caiafa (2007), para pensar, primeiro, a circulação na cidade pré-moderna; segundo, o processo de modernização da circulação; e terceiro, a circulação como campo de forças em disputa, ou seja, considerando que nas cidades existem circuitos duros e arbóreos, que canalizam os encontros para fins prioritariamente estatais e mercantis; e fluxos capilares, maleáveis e fugidios, que escapam dos primeiros sem cessar, construindo, nesse movimento, uma qualidade própria de trânsito. Propomos, com isso, a requalificação da noção de circulação em micro e macro-circulação.

Como exemplo ilustrativo para essa proposta, trouxemos o trabalho de Certeau (2014), sobre o uso pedestre dos espaços urbanos, e a extensa pesquisa etnográfica de Caiafa (2009; 2013) a respeito da alteridade no interior dos transportes coletivos. Com esses exemplos, quisemos enfatizar a aposta de Deleuze e Guattari (2013) de que a cidade não se confunde com os Estados ou com o Capitalismo, ou melhor, de que a cidade conjura a axiomática capitalista e o aparelho estatal a todo tempo, embora tenha coincidido com eles em certo momento histórico.

Ressaltar que no segundo item deste capítulo, a figura do automóvel ganha centralidade, pois, junto com Sennett (2006) e Guattari (2002), vinculamo-la diretamente às estratégias de dominação da dita macro-circulação. Em *Vigiar e Punir*, Foucault (2004) vai mostrar como a sociedade moderna se estruturou sobre os pilares da individualização, distribuição funcional e vigilância dos corpos, e é articulando esses termos com as grandes intervenções urbanísticas do século XIX, também trazidas por Foucault (2006) e Sennett, que vamos concluir que o carro, com sua arquitetônica familiar interiorizante, velocidade elevada, elementos de simplificação da comunicação e espaço próprio, recortado do fluxo intenso da cidade, vai atuar como elemento redutor dos encontros na cidade.

Ao fim deste primeiro capítulo, nosso objetivo foi deixar desenhado, como base para o capítulo seguinte, um cenário de combate que acreditamos existir no interior das grandes cidades, entre os fluxos heterogeneizantes, próprios dos espaços urbanos, e as forças de estado, que incidem coordenando os fluxos para fins de governo, exploração e consumo.

No segundo capítulo, tratamos das *Formas do pedalar*. Com a noção de *forma*, trazida de Deleuze (2013), quisemos centrar nossos esforços nos agenciamentos mais estabilizados em que a bicicleta esteve envolvida ao longo de sua história. Partimos do pressuposto de que seus usos estiveram relacionados com contextos sociais específicos, que, por sua vez, se relacionavam diretamente às tendências ético-políticas da modernidade. Cada item do capítulo, assim, se constitui como uma reflexão breve sobre uma dessas formas elencadas.

O primeiro, de título *Cavalo moderno*, é uma busca pelos contornos do pedalar nos momentos mais próximos de sua emergência, ao final do século XIX. Vimos que, neste momento, a bicicleta estava ligada fundamentalmente às elites urbanas, sobretudo por conta dos custos elevados de sua produção, o que resultava em altos preços no mercado varejista e a impossibilidade de compra para muitos. Localizamos este debate na transição da primeira para a segunda era industrial, onde a burguesia se consolidava cada vez mais como classe dominante e a manufatura ainda representava grande parcela do trabalho proletário.

Enfatizamos, nesse fragmento, que a bicicleta, no final do século XIX e início do XX, estava posicionada de modo a contribuir com cisões mais duras e estruturais do corpo social. Funcionava como uma ferramenta emblemática da modernidade, ainda exclusiva das camadas abastadas. Entretanto, ainda não tinha sobre si uma definição muito precisa. Esporte, lazer ou transporte, a bicicleta variava sem muitas diferenças por todos esses usos. Porém, quase sempre restrita às elites.

O segundo item do capítulo, dedicamos à emergência do taylorismo-fordismo, que aparecerá como primeiro ponto de inflexão sobre o pedalar. Inflexão, primeiro, no sentido da produção e do conseqüente barateamento do objeto, o que permitiu seu uso pelas classes mais baixas; e, segundo, no sentido de proliferar o automóvel na cidade como o novo símbolo moderno, o que foi central para que se desencadeasse o deslocamento da bicicleta dos grandes centros para os espaços não trabalhistas e, simultaneamente, a divisão bem delimitada de seus usos, a saber: esporte e lazer.

É nesse momento que a bicicleta passa a ter sua função locomotiva sistematicamente esvaziada em privilégio de sua função familiar e biopolítica, ambientada aos novos espaços de competição e lazer que agora se multiplicavam no corpo urbano. Esse item, portanto, tem a função de operar uma transição, uma inflexão, de uma forma ciclista para outra, após a supremacia do sistema Keynes-Ford: a bicicleta elitizada

e sem segmentações funcionais de uso, para a bicicleta definida como brinquedo e esporte moderno.

No item *bicicleta como esporte*, nos aproximamos, primeiro, de Elias e Dunning (1992) para refletir sobre o esporte como um problema sociológico da modernidade; e, depois, de Schetino (2012), para pensar especificamente como a bicicleta se agencia a esse contexto. Com o primeiro par de autores, vinculamos esporte e modernidade industrial. Em *A busca da excitação*, eles falam de como os jogos e brincadeiras pré-modernos, após o processo de industrialização das grandes cidades, vão dar lugar a uma nova lógica de seriedade esportiva, na qual veremos o acirramento das competições, a exacerbação dos nacionalismos, e a busca de resultados de longo prazo sobrepondo-se aos prazeres das partidas pontuais. Os autores vão argumentar que os esportes modernos, ao mesmo tempo que cumprem função homeostática sobre o cotidiano urbano saturado de normatizações, promovendo o êxtase coletivo e o sentimento de unidade dos grupos nacionais, potencializam a própria lógica regente do mecanismo industrial, quando contaminam os espaços de trabalho com os ideais competitivos e as noções de coesão produtiva.

Em certo momento, trazemos um fragmento textual do próprio Keynes relacionando esporte e produtividade industrial. É o vigor da unidade grupal que será exaltada, simultaneamente, nos espaços esportivo e industriais, promovendo, ao mesmo tempo, o ideário nacional e produtivista. Vemos emergir, nessa discussão, uma interessante faceta positivante do capitalismo, contrastante com as teorias clássicas que pensam o capitalismo como um sistema meramente cerceador das liberdades. Na análise esportiva de Elias e Dunning, fica evidente a força produtiva do capitalismo que atravessa e produz microfisicamente toda a sociedade. Não mais exclusivamente pelos limites impostos, mas, sobretudo, pelos mecanismos de modulação dos corpos operados de acordo com o que se espera nos circuitos industriais e estatais.

Com Schetino (2012), incluímos a bicicleta no problema. Segundo o autor, o ciclismo vai ser uma das modalidades esportivas mais influentes na Europa, bem como nos países influenciados por ela na virada do XIX para o XX. O autor fala bastante, por exemplo, da *Belle Époque* carioca, onde a bicicleta, assim como em Paris, surgia como dos pilares da modernidade esportiva. Entretanto, bem como nos demais itens, nosso foco é menos a bicicleta que o contexto social esportivo. A bicicleta surge como um detalhe potencializador. Mais que incluí-la como protagonista, portanto, nesse momento nos

interessa apenas evidenciar como sua forma esportiva estava fortemente agenciada às forças da modernidade ascendente.

No item seguinte, *Bicicleta como brinquedo*, tratamos da função recreativa da bicicleta, também estabilizada e sobrecodificada durante a ascensão industrial do século XX. Para isso, vamos pensar, por um lado, a segmentação das cidades em espaços de trabalho e não-trabalho, que acreditamos ter coincido com o endurecimento desta forma ciclista; e, por outro, a forma familiar moderna, decalcada como molde para diversas instancias sociais – dentre elas o pedalar – e que, segundo Ariès (2014), Donzelot (1980) e Costa (1979) vai servir de base para a consolidação do governo estatal e do modo de produção desse período.

As relações pretendidas, assim, são entre espaços recreativos da cidade e bicicleta, e entre família nuclear e bicicleta. No primeiro caso, pensamos as segmentações funcionais da cidade e sua relação com o funcionamento do regime industrial; e, no segundo, a cristalização da família nuclear moderna, da infância edipiana e da brincadeira infantilizada como elementos de reforço sobre as cisões etárias e espaciais, tão estratégicas na formação e manutenção dos Estados capitalistas modernos.

O pedalar, por sua vez, vai compor com ambos. Por um lado, vai se tornar uma ferramenta recreativa por excelência, confirmando sua exclusão dos espaços mais adensados da cidade e, com isso, contribuindo para a cisão espacial citada acima; e, por outro, tomará precisamente os contornos da família nuclear burguesa, servindo-se tanto dos moldes da segmentação patriarcal de gênero, como da serialização etária da infância, tal como imposta pelo regime escolar. Nesse momento, veremos surgir novos modelos de bicicletas formatados de acordo com estereótipos de homem e mulher, bem como de cada degrau da infância escolar.

Após os anos 1960, veremos o ciclismo recreativo tentando abranger também as novas demandas antidisciplinares da juventude. Nesse tópico, usamos diversas imagens publicitárias, que dão pistas dessas construções e direcionamentos subjetivos. Mais uma vez, buscamos entender o contexto no qual a bicicleta está situada, o que está sendo produzido socialmente e qual a sua importância nesse movimento. Sugerimos, ao cabo, que, em todas essas facetas, o formato recreativo sobrepõe-se aos usos locomotivos, de modo que a bicicleta progressivamente deixará de caber nos espaços mais intensos da urbanidade, tanto por ser rechaçada pela violência automotiva, quanto porque tem seus vínculos construídos privilegiando os espaços não-trabalhistas.

Esse tópico marca o fim da discussão disparada no primeiro ponto de inflexão sobre o pedalar. Considerando os resultados do fordismo-taylorismo e da proliferação do automóvel sobre os usos da bicicleta, chegamos até aqui. Em seguida, entramos no debate sobre o limiar desse modelo de circulação, centrado no automóvel particular e na funcionalidade dos fluxos. Limiar que parece chegar por duas vias: da estagnação do sistema, na forma mais caricata do engarrafamento urbano; e, das lutas sociais por um modo locomotivo menos centrado no trabalho e consumo.

Neste item, refletimos basicamente sobre dados estatísticos que sinalizam a falência, e, paradoxalmente, a insistência, do modelo rodoviarista individual. Como objetivo, quisemos indicar a generalização da lentidão nas grandes cidades, promovida sobretudo pelo excesso de carros; e, a manutenção desse sistema, que parece ter encontrado recentemente novo fôlego nos grandes países em industrialização tardia, tais como China, Índia, Brasil, Rússia, etc. O paradoxo de que falamos, encontra-se justamente nessa disparidade entre a entrada ininterrupta de novos carros no sistema viário e a saturação limite dessas mesmas vias. Por um lado, um limiar se tona cada vez mais evidente (se não, urgente); e, por outro, a produção e o consumo permanecem como se a expansão do sistema fosse ilimitada.

Por fim, colocamos em paralelo a funcionalidade moderna, tratada no primeiro capítulo, e sua saturação contemporânea, para indicar que, desde o projeto até o limiar, a aposta automotiva é socialmente pois incide sobre o corpo urbano – caracterizado pela maquinação em alto grau da diferenciação – favorecendo a individualização e os circuitos arbóreos dos estados capitalistas. Destacamos ainda que este item, *Progresso automotivo do século XX*, compõe, junto com o seguinte, *Massa Crítica e o pedalar urbano contemporâneo*, o que sugerimos como o segundo ponto de inflexão sobre o pedalar. Trata-se, como dissemos, de uma inflexão operada por duas vias: saturação, que vimos acima; e invenção, que falaremos a seguir.

É, pois, a partir da Massa Crítica que defendemos a consolidação de uma ressignificação contemporânea do pedalar, operada não mais definindo formas e sustentando as clivagens modernas, mas, ao contrário, conjurando os velhos formatos e afirmando a dimensão locomotiva da bicicleta no cerne das maiores capitais mundiais.

Na discussão sobre a Massa Crítica – grupo de ciclistas mundialmente organizados que reivindica a bicicleta como transporte nas grandes cidades – mostramos brevemente o histórico do movimento. Tentamos defendê-lo, contudo, como sendo a conformação coletiva da desterritorialização ciclista, isto é, a agência de grande extensão

dos corpos-bicicleta que se proliferavam como estrangeiros nas grandes cidades. Consideramos que, com a Massa Crítica e suas grandes dimensões, a inclusão da bicicleta se sustentou nos grandes centros, suportando as pressões dos Estados.

Enfatizamos, porém, que o ciclista contemporâneo não é necessariamente o ativista integrante da Massa Crítica, mas todo e qualquer corpo-bicicleta a adentrar os espaços modernos de circulação. A contemporaneidade, dessa forma, está no uso desse objeto como transporte, não no grupo. A Massa Crítica, nesse argumento, aparece com importância sobretudo numérica, de coletivização desse novo pedalar, de expansão dessa desterritorialização operada pelo ciclista singular sobre o corpo social, lançando-o a níveis mais abrangentes, e forçando-o sobre as cidades, mesmo que ele esteja em confronto direto com os modos instituídos.

A seguir, no último item do segundo capítulo, tratamos das *Capturas* processadas pelas esferas estatais, mercantis e identitárias sobre a instabilidade operada pelo pedalar contemporâneo. Entendemos captura, a partir de Deleuze e Guattari (2013), como a capacidade da máquina capitalista de incluir em seu movimento elementos que ameaçam suas bases. Com outras palavras, a característica do capitalismo de mercantilizar e incluir no regime de governo estatal tudo que oferece tensão.

Como dito, entendemos que a captura do pedalar acontece por três meios principais: identificação, estratificação legislativa e mercantilização, podendo estar os três relacionados. Na primeira parte do texto, juntamos os temas da identificação com o da mercantilização, para pensar, primeiro, as novas identidades ciclistas – relacionadas sobretudo às questões ecológicas e biopolíticas do contemporâneo: aquecimento do planeta, poluição, doenças cardíacas e respiratórias, modelagem muscular do corpo, etc.; e, segundo, a elitização dessas identidades após conformarem-se como produtos bem cotados. A captura operada, ocorre em dois movimentos, portanto: um de circunscrição identitária do pedalar, ou se preferirmos, de uma função ciclista bem desenhada (a bicicleta como ideologia, como solução para o planeta poluído, como tratamento para o corpo sedentário); e o outro, de esquadramento dessa identidade em mercadorias, ou seja, de produção de objetos específicos vinculados a essa forma: roupas, ornamentos, modelos de bicicleta, equipamentos de segurança, peças variadas, etc.

Entretanto, entendemos essas novas formas como captura, sobretudo, por esfriarem os conflitos trazidos pela inflexão contemporânea; ou melhor, por desviarem deles em favor de problemas que não são os da circulação propriamente. Conflitos que, no momento de sua ruptura mais brusca, pareciam se desenhar diretamente dentro e contra

o projeto moderno de circulação, dentro e contra a interiorização dos corpos, da individualização e da funcionalização dos circuitos. Após os novos endurecimentos, ao contrário, vemos, primeiramente, a elitização da prática – sustentada inclusive pelo Estado, na distribuição estratégica dos equipamentos ciclísticos – e, mais uma vez, uma problemática que passa ao largo das questões locomotivas.

Nesse panorama, a bicicleta é sim afirmada como um transporte; contudo, ao ser tocada pelas novas formas, imediatamente se liga ao velho formato funcional dos deslocamentos urbanos, bem como às velhas segmentações sociais, oferecendo como novidade apenas um vago fundo ecológico.

Ainda no item *capturas*, falamos das *Legislações do pedalar*: leis que surgiram nos últimos três anos visando regular o trânsito ciclista. Tratamos de quatro situações, todas ocorridas no Brasil, em âmbito municipal e federal. A primeira delas, pelo município de Belo Horizonte, foi o projeto de lei que propunha a obrigatoriedade da habilitação para ciclistas. A segunda, em São Paulo, foi a proposta de emplacamento das bicicletas. A terceira, na cidade do Rio de Janeiro, foi o projeto que determinava a obrigatoriedade das ciclovias e ciclofaixas pelos ciclistas, com pena de multa e apreensão da bicicleta em situações de descumprimento. E por fim, em âmbito federal, a proposta de obrigatoriedade de equipamentos de segurança para os ciclistas, tais como capacete, retrovisores, refletores de luz, etc.

Sem pormenorizar cada caso, limitamo-nos a afirmar que são todos projetos de adequação da bicicleta ao modelo rodoviarista automotivo. Todos projetos de captura, portanto: captura automotiva da experiência ciclista. Destacamos o projeto federal, que traz, declarado no corpo de seu texto, a intenção explícita de onerar o modal e, assim, reduzir sua adesão e a quantidade de imprudências no seu uso.

Em nota de rodapé, trouxemos alguns exemplos de outros países, onde as leis criadas, ao contrário dos casos brasileiros, parecem seguir na direção de abrir o trânsito automotivo para as singularidades da circulação ciclista. Vemos, nesses casos, o Estado afirmar, em algum nível, a desterritorialização operada pela bicicleta, alargando algumas brechas do sistema instituído. Contudo, por não nos aprofundarmos tanto nessas discussões, não sugerimos maiores conclusões sobre prováveis nuances de captura. O que, inclusive, nos parece ser uma importante lacuna deixada por este trabalho.

Já no terceiro e último capítulo, centramos nossa discussão nas *Potências micropolíticas do pedalar*, que entendemos como sendo os elementos do pedalar contemporâneo que abrem passagem na circulação instituída para novos modos. Para os

fins limitados deste trabalho, separamos cinco desses elementos para reflexão: *abertura sensitiva*; *estrangeirismo territorial*; *celeridade do movimento*; *espreita e oscilação atencional*; e, *liberdade técnica*.

No tópico *abertura sensitiva*, tratamos da vulnerabilidade corporal do ciclista quando em trânsito pela cidade. Destacamos ser uma característica contrastante com a experiência automotiva, caracterizada pelo fechamento individualizante e simplificação da atividade comunicativa e perceptiva. No caso da bicicleta, falamos da inquietação sensitiva na relação com um espaço menos codificado e do uso dos outros sentidos que não o par áudio/visual, sobredemandados no uso dos meios motorizados individuais. Comparamos, então, as duas experiências, para argumentar sobre a maior disponibilidade sensitiva permitida pelo uso da bicicleta e discutir suas implicações no cotidiano urbano. Disponibilidade esta que consideramos estar relacionada também ao caráter estrangeiro do modal.

Sobre o *estrangeirismo territorial*, pensaremos algumas características do espaço próprio do ciclista. Entendemos ser um espaço contingencial, pouco codificado e constituído singularmente por cada corpo-bicicleta no momento justo do seu encontro com o trânsito. Falamos de um espaço intermediário, um *intermezzo*, entre a calçada e o asfalto, entre um carro e outro; um espaço estreito mas, ao mesmo tempo, aparentemente possível de ser ocupado pelo corpo ciclista. Consideramos ainda que não se trata de um espaço dado e pronto, como no caso dos ofertados para os meios motorizados e pedestres, mas de um espaço a ser conquistado, um espaço violento, de perigos constantes, mas de grandes liberdades.

Falamos, a seguir, da *celeridade do movimento*. Nesse tópico, nos interessa a inconstância singular do pedalar. Após reflexão sobre velocidades e lentidões, sugerimos que a circulação ciclista não está estabilizada em nenhuma dessas formas, mas oscila entre ambas de acordo com as situações que surgem. Não é simplesmente um movimento lento, pois a bicicleta pode atingir grandes velocidades – em caso de trânsitos adensados, velocidades maiores até que as dos meios automotores. Também não falamos de um movimento veloz, pois a bicicleta, em alguns casos, pode ser tão lenta quanto um pedestre; e, mesmo em grandes velocidades, não consideramos que essa seja a principal de suas características. Daí a noção de celeridade, que, segundo Deleuze e Guattari (2013), remete a um movimento instável, turbilhonar, intempestivo.

Em outro momento, caracterizamos o pedalar como movimento errante; porém, diferenciando-o das teorizações mais tradicionais sobre esse movimento. Errância no

pedalar contemporâneo, não nos parece ser a experiência proposital de errar os caminhos da cidade funcional e esquadrihada, como aparece, por exemplo, nos escritos situacionistas e em outras propostas artísticas; mas uma errância condicional, que se passa não no propósito de alongar ou complexificar o caminho, mas por conta de uma condição espacial quebradiça, torta, perigosa, que, vai exigir do ciclista um tipo próprio de oscilação, não como projeto, mas como tática. Uma errância, portanto, não do caminho, mas no caminho.

Falamos, no tópico seguinte, *espreita e oscilação atencional*, das qualidades atencionais. Seguindo Virgínia Kastrup (2009; 2014), elencamos tipos de atenção que acreditamos ser mais exigidos na condição ciclista. A autora fala, por exemplo, a partir de Deleuze, de uma atenção à *espreita*, caracterizada pela apreensão de elementos dispersos, sem a necessidade de focalização. Nesse caso, pensamos a necessidade dos ciclistas de atenderem-se aos mais variados elementos do espaço urbano quando em trânsito por ele. Entretanto, além da *espreita*, vamos propor a *oscilação* entre três outras qualidades atencionais: *rastreio*, *toque* e *pouso*.

O rastreio, segundo a autora, seria a capacidade de apreender o conjunto dos elementos, percebendo suas variações de movimentos, ritmos, cores, texturas, etc., ainda sem foco. O toque, por outro lado, seria a captação de elementos que se destacam nesse primeiro grande apanhado do rastreio, como uma pontuação, uma seleção primária e precária desses elementos; e, por fim, o pouso, seria o movimento de *zoom* sobre um desses elementos, algo como uma apreensão mais focada, de recorte mais preciso. Nessa discussão, vemos como e em que situações esses tipos atencionais estão presentes no pedalar. Mais que um ou outro tipo, contudo, defendemos a prevalência do mecanismo de variação constante e não-sequencial entre eles, de acordo com as interpelações quase sempre imprevisíveis do espaço.

Finalmente, no último item, *liberdade técnica*, vamos tratar, primeiro, do acesso à complexidade técnica do modal, na comparação com o carro; e, segundo, do acesso aos percursos possíveis da cidade, na comparação com os equipamentos coletivos. Por um lado, com a ajuda de Simondon (2007), vamos mostrar como a bicicleta se caracteriza pela alta tecnicidade, uma vez que suas facilidades de manutenção, baixo custo das peças e ferramentas, resultam em maior liberdade para o agenciamento entre usuário e objeto. Por outro, juntos com Deleuze (2010) e Negri (2014), vamos comparar a bicicleta e os sistemas coletivos de transporte para pensar os níveis de liberdades sobre a circulação urbana oferecidos por cada um. Sobre os transportes coletivos, vamos refletir deste as

tarifas até os percursos prescritos para falar das grandes limitações funcionais desse sistema, operado, via de regra, para favorecer e sobrecodificar as relações trabalho-consumo. A respeito da bicicleta, em paralelo, além de apontar algumas das limitações próprias de seu uso, falamos de como esse modal permite facilidades no acesso à complexidade dos circuitos urbanos, passando por fora dos altos custos tarifários e dos trajetos tradicionalmente pré-definidos.

Enfatizamos, porém, que tais potências não estão ligadas à bicicleta necessariamente, mas a sua condição ainda não institucionalizada na cidade. Com isso, ressaltamos a existência de duas políticas da circulação: uma automotiva, endurecida e que já ensaia movimentos de captura sobre o pedalar; e outra de perspectiva múltipla, que potencializa a diversidade dos encontros e possibilita grandes liberdades de movimento.







## REFERÊNCIAS

- ANTHONY, S. B. *Champion of her Sex*. *New York Sunday World*, 2 Feb. 1896. p. 10.  
Disponível em: <http://www.annielondonderry.com/womenWheels.html> (último acesso em 22/01/2016)
- ARIÈS, P. *História Social da Criança e da Família*. Rio de Janeiro: LTC, 2014.
- BAUDELAIRE, C. *O Pintor da Vida Moderna*. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.
- BENJAMIN, W. *Baudelaire e a Modernidade*. Belo Horizonte: Autêntica, 2015.
- CAIAFA, J. *Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro. FGV, 2002.
- CAIAFA, J. *Aventura das Cidades: ensaios e etnografias*. Rio de Janeiro. FGV, 2007.
- CAIAFA, J. *Trilhos da Cidade*. Rio de Janeiro. 7Letras, 2013.
- CALVINO, I. *Cidades Invisíveis*. São Paulo: Companhia das Letras, 1991.
- CARERI, F. *Walkscapes: o caminhar como prática estética*. São Paulo: Editora GG, 2002.
- CARLSSON, C. Como criar uma Massa Crítica. In: *Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Baderna, 2005.
- CERTEAU, M. de. Caminhadas pela cidade. In: *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 2014. p. 169-193.
- CERTEAU, M. de. Naval e Carcerário. In. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 2014. p. 178-181.
- COSTA, J. F. *Ordem médica e Norma Familiar*. Rio de Janeiro: Graal, 1979.
- DELEUZE, G. *Foucault*. São Paulo: Brasiliense, 2013.
- DELEUZE, G. Post-scriptum sobre as sociedades de controle. In: *Conversações*. São Paulo: 34, 2010. p. 213-223.

- DELEUZE, G. *Espinosa: Filosofia Prática*. São Paulo: Escuta, 2002.
- DELEUZE, G. *Francis Bacon: lógica da sensação*. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- DELEUZE, G. Michel Tournier e o Mundo sem Outrem. In: *A Lógica de Sentido*. São Paulo: Perspectiva, 1974.
- DELEUZE, G. & GUATTARI, F. Micropolítica e segmentaridade. In: *Mil platôs: capitalismo esquizofrenia 2*, vol. 3. São Paulo: Editora 34, 2012. p. 91-127.
- DELEUZE, G. & GUATTARI, F. 1227 - Tratado de nomadologia: a máquina de guerra. In: *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia 2*, vol. 5. São Paulo: Editora 34, 2012. p. 11-119.
- DONZELOT, J. *A Polícia das Famílias*. Rio de Janeiro: Graal, 1980.
- DUARTE, C. F. *Forma e Movimento*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley: Ed. PROURB, 2006.
- DUPUY, G. *O Automóvel e a Cidade*. Lisboa: Flammarion, 2005.
- ELIAS, N.; DUNNING, E. *A busca da excitação*. Lisboa: Difel, 1992.
- SPINOZA, B. *Ética*. Tradução de Tomaz Tadeu. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009.
- FORD, H. *Minha Philosophia da Industria*. São Paulo: Editora Nacional, 1926.
- FOUCAULT, M. *Segurança, Território, População*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- FOUCAULT, M. O nascimento da medicina social. In: *Microfísica do poder*. Rio de Janeiro: Graal, 2006. p. 79-99.
- FOUCAULT, M. Aula de 17 de Março de 1976. In: *Em Defesa da Sociedade*. São Paulo: Martins Fontes, 2005. p. 285-315.
- FOUCAULT, M. *Vigiar e Punir*. Petrópolis: Vozes, 2004.
- FOUCAULT, M. Michel Foucault, uma entrevista: sexo, poder e a política da identidade. In: *Revista Verve n°5*. São Paulo: Editora PUC-SP, 2004b. p. 260-277.

GIFFARD, P. *La Fin du cheval*. Armand Colin, 1899. p. 120-133. Disponível em: <http://www.encyclicque.com/index.html> (último acesso em 13/01/2016)

GUATTARI, F. Espaço e Corporeidade. In: *CAOSMOSE: Um novo paradigma estético*. São Paulo: 34, 2002. p. 169-183.

GUATTARI, F. *Revolução Molecular: pulsações políticas do desejo*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

JACQUES. P. B. *Elogio aos errantes*. Salvador: EDUFBA, 2012.

JACQUES. P. B. *Estética da ginga: a arquitetura das favelas através da obra de Hélio Oiticica*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2011.

JACQUES. P. B. Zonas de Tensão: em busca de micro-resistências urbanas. In: *CORPOCIDADE: debates, ações e articulações*. Salvador: EDUFBA, 2010. p. 106-119.

KASTRUP, V. Pista 2: O funcionamento da atenção no trabalho do cartógrafo. In: *Pistas do Método da Cartografia: Pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina, 2009. p. 32-51.

KASTRUP, V. A Aprendizagem da Atenção na Cognição Inventiva. In: *Políticas da Cognição*. Porto Alegre: Sulina, 2008. p. 156-176.

KASTRUP, V. *A invenção de si e do mundo: uma introdução do tempo e do coletivo no estudo da cognição*. Belo Horizonte: Editora Autêntica, 2007.

KUSTER, E. Quando nossos movimentos definem as cidades: a circulação como demarcação morfológica das metrópoles. In: *Revista digital e-metrópolis*. Nº10, ano 3. Setembro de 2012.

LORENCINI, A.; CARRATORE, E. Apresentação. In: *Epicuro: Carta Sobre a Felicidade*. São Paulo: Editora UNESP, 2002.

MARX, K. *O Capital* (v.2). São Paulo: Nova Cultural, 1997.

MARX, K. *Fondements de la critique de la Critique de L'Économie Politique*. Paris: Éditions anthropos, 1968.

DA MATTA, R. *Fé em Deus e pé na Tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

MELO, V. A.; SCHETINO, A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. In: *Revista Estudos Feministas*. Edição 17. Florianópolis: Janeiro, 2009. p. 111-134.

MUMFORD, L. *A cidade na História*. Belo Horizonte: Editora Itatiaia, 1965.

MORLEY, D. Communications and transport: The mobility of information, people and commodities. In: *Media, Culture & Society*. (nº 33). 2011 p.743-759.

MATURANA, H. & VARELA, F. *A Árvore do Conhecimento: as bases biológicas da compreensão humana*. São Paulo, Pala Athenas, 2001.

NEGRI, A. A metrópole está para a fábrica como a multidão está para a classe operária. In. *Espaço Comum*: Entrevista de Antônio Negri, por Frederico Tomasello, publicada originalmente na Euronômade [italiano], em Janeiro de 2014. Tradução: Bruno Cava.

NEGRI, A.; GUATTARI, F. *Os Novos Espaços de Liberdade*. Coimbra: Centelha, 1987.

O'FOLLOWELL, L. *Bicyclette et organs genitaux*. Paris: Baillière, 1900.

LEBLANC, Maurice. Palavras de um crente. In: *De Bicicleta*. Lisboa: Relógio D'água, 2012.

PALLASMAA, J. *Os olhos da pele: a arquitetura e os sentidos*. Porto Alegre: Bookman, 2011.

PEIXOTO, N. B. O olhar do estrangeiro. In: NOVAES, Adauto (Org.). *O Olhar*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. p. 361-365.

POE, E. A. O Homem da Multidão. In: *Charles Baudelaire: o pintor da vida moderna*. Belo Horizonte: Autêntica, 2010.

PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. *Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades*. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007

ROLNIK, S. *Cartografia Sentimental: Transformações contemporâneas do desejo*. São Paulo: Estação Liberdade, 1989.

ROSSI, A. *A arquitetura da cidade*. Lisboa: Edições Cosmos, 1977.

SAMPAIO, A. H. L. *(Outras) Cartas de Atenas: com textos originais*. Salvador: Quarteto Editora, 2001.

SAFATLE, V. *O Circuito dos Afetos*. São Paulo: Cosac Naify, 2015.

SANTOS, Milton. *O tempo nas cidades*. *Cienc. Cult.* [online]. 2002, vol.54, n.2 p. 21-22. Disponível em: [http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0009-67252002000200020&lng=en&nrm=iso](http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0009-67252002000200020&lng=en&nrm=iso). ISSN 2317-6660.

SCHETINO, A. M. *Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2012.

SENNETT, R. *Corpos em movimento*. In: *Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Bestbolso, 2008. p. 261-289.

SEVCENKO, N. *A história da vida privada no Brasil: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SIMMEL, G. *A Metrópole e a Vida Mental*. In: *O Fenômeno Urbano*. Org. Velho, O. Rio de Janeiro: Zahar, 1973. p. 11-25.

SIMONDON, G. *El modo de existencia de los objetos técnicos*. Buenos Aires: Prometeo Libros, 2007.

SODRE, M. *A ciência do comum: notas para um método comunicacional*. Petrópolis: Vozes, 2014.

VERMERSCH, P. *La Prise en Compte de la Dynamique Attentionelle: Éléments Théoriques*. *Expliciter*, 43, janvier, 2002, p.27-39, 2002.

VIRÍLIO, P. *Velocidade e Política*. São Paulo: Estação da Liberdade, 1996.



