



UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

A percepção da paisagem na viagem de bicicleta:
Análise fenomenológica de uma travessia de São Paulo a Montevideú



Vitor Gabriel Martines

São Paulo - 2018

VITOR GABRIEL MARTINES

A percepção da paisagem na viagem de bicicleta:
Análise fenomenológica de uma travessia de São Paulo a Montevideú

Trabalho de Graduação Individual apresentado
ao Departamento de Geografia da Faculdade
de Filosofia, Letras e Ciências Humanas para
obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Andreas Attila de Wolinsk Miklós

São Paulo – 2018

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

M385p Martines, Vitor
 A percepção da paisagem na viagem de bicicleta:
 Análise fenomenológica de uma travessia de São Paulo
 a Montevideu / Vitor Martines ; orientador Andreas
 Miklós. - São Paulo, 2018.
 82 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade
de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da
Universidade de São Paulo. Departamento de
Geografia. Área de concentração: Geografia Humana.

1. Percepção Geográfica. 2. Travessia de
bicicleta. 3. Fenomenologia. I. Miklós, Andreas,
orient. II. Título.

Nome: MARTINES, Vitor Gabriel

Título: A percepção da paisagem na viagem de bicicleta: Análise fenomenológica de uma travessia de São Paulo a Montevideú.

Trabalho de Graduação Integrado apresentado
ao Departamento de Geografia da Faculdade
de Filosofia, Letras e Ciências Humanas para
obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Aprovado em: _____/_____/_____

Banca Examinadora

Prof. Dr. Andreas Attila de Wolinsk Miklós

Prof. Dra. Sueli Angelo Furlan

Prof. Dr. Carlos Almeida de Toledo

Julgamento:

*Com sol e chuva você sonhava
Que ia ser melhor depois
Você queria ser o grande herói das estradas
Tudo que você queria ser*

*Sei um segredo
Você tem medo
Só pensa agora em voltar
Não fala mais na bota e no anel de Zapata
Tudo que você devia ser
Sem medo*

*Não se lembra mais de mim
Você não quis deixar que eu falasse de tudo
Tudo que você podia ser
Na estrada*

*Há sol e chuva
Na sua estrada
Mas não importa, não faz mal
Você ainda pensa e é melhor do que nada
Tudo que você consegue ser
Ou nada*

*Não importa, não faz mal
Você ainda pensa e é melhor do que nada
Tudo que você consegue ser
Ou nada!*

(Milton Nascimento, Tudo o que você podia ser)

Agradecimentos

Reservo esse espaço para o reconhecimento das pessoas que fizeram parte direta ou indiretamente deste trabalho e da viagem aqui relatada.

Aos meus companheiros de viagem Ricardo Paiva Marques (D2) e Tiago Maia (Chicó), pelos momentos que dividimos na travessia, na qual seria praticamente impossível que chegássemos tão longe sem o espírito de grupo e a parceria que desenvolvemos.

À minha mãe Regina e meu pai Wlamir que me transmitiram amor, senso crítico e espiritualidade, além de me proporcionarem uma educação voltada para a autonomia.

Ao meu irmão Narayan, pela ajuda no trabalho, pela parceria, pela arte e pela troca de ideias desde sempre. Aos irmãos que ganhei depois de velho Heitor, Talles e Ana Flor por me proporcionarem a possibilidade de vê-los crescer e se desenvolver como pessoas de inteligência e caráter. Aos meus primos, em especial àqueles que viveram comigo e são tidos como irmãos.

Aos meus avós Aparecido e Eurides por todo o carinho proporcionado. Em especial à avó Lira, que, além disso, possui uma história de migração bonita e sofrida, sendo fonte de inspiração na busca de minhas raízes. Aos meus tios e tias por todo amor, carinho e educação proporcionados. Em especial à Tia Lourdes por, além de tudo, ter sido fundamental na produção deste trabalho.

Aos meus grandes amigos Pastor, Kléber, Tatá, Johnny B, Johnny Pai, Jean, Denis, Sabrina, Ruth, Caverna, Yan, Diego, Tomás, Pagin, Felipe, Arnau, Daniel, Alan, Déspota, Floresta, Rocio e Coelho.

À equipe de veteranos da FFLCH (Lado B) pelo convite para a Copa América Alternativa. Em especial às esquipes de futebol de campo e futsal da FFLCH, por meio das quais fiz tantos amigos, fundamentais à minha inserção na universidade.

Ao meu orientador Attila por me mostrar novos caminhos na vida. À professora Sueli por todo o conhecimento e carinho compartilhados.

Em especial à minha companheira Ana Luiza por toda paz em nossa relação, amor e amizade.

Título: A percepção da paisagem na viagem de bicicleta: Análise fenomenológica de uma travessia de São Paulo a Montevideú

Resumo: Este trabalho tem como objetivo a investigação da viagem como produtora de conhecimento geográfico por meio da experiência. Foi realizada uma análise fenomenológica de uma travessia de bicicleta de São Paulo a Montevideú, na qual se busca compreender a interação dessa modalidade de viagem com as diferentes paisagens percorridas. Assim, estudou-se a conexão dos sentidos com os lugares e as peculiaridades que o meio de transporte proporciona na compreensão de mundo dos viajantes. Questões sobre a formação da memória e conhecimento espacial advindos do contato com os novos lugares são debatidos. Ao mesmo tempo, para amparar essa construção acadêmica foi realizada uma revisão bibliográfica que busca compreender o ato de viajar como primordial na história do pensamento geográfico, conectando a isso, a origem do método fenomenológico, na qual a experiência do tempo e do espaço são pressupostos na geração de conhecimento.

Palavras-chave: Percepção geográfica, Travessia de bicicleta, Fenomenologia.

Título: Landscapes' perception in the bicycle trip: Phenomenological analysis of a crossing from São Paulo to Montevideo.

Resumen: The objective of this study is to investigate the nature of travel as producer of geographic knowledge through the experience. A phenomenological analysis of a bicycle voyage for São Paulo to Montevideo is taken on which the aim is to comprehend the way this mode of traveling and the numerous landscapes that were travelled through interacted. Therefore, the connection between the human senses and the locations was studied, as well as the specificities that the mean of transportation provide to the traveller's comprehension of the world. Topics such as memory formation and spatial knowledge as a result of direct contact with the landscape are debated. At the same time, to support this academic production a bibliographic review is conceived, where the aim is to comprehend the act of traveling as primordial in the history of geographic thought, connecting this to the origin of the phenomenological method, in which the experience of both time and space are premises for the creation of knowledge.

Palavras-claves: Geographic perception, bicycle voyage, Phenomenology.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1.	Mapa do trajeto.....	12
Figura 2.	Altimetria do percurso.....	12
Figura 3.	Minutos antes da saída no CRUSP.....	15
Figura 4.	Planície do Vale do Ribeira.....	17
Figura 5.	Costão Rochoso na Guarda do Embaú.....	19
Figura 6.	Vista da Barra de Valizas.....	20
Figura 7.	Interação com as tempestades na Free Way.....	22
Figura 8.	Mirante da BR-101 para o Rio Maciambu.....	25
Figura 9.	Momentos de ludicidade na praia em Ibiraquera.....	26
Figura 10.	Pôr-do-sol na estrada em Jaguaruna.....	27
Figura 11.	Empurrando as bicicletas no Farol de Santa Marta.....	28
Figura 12.	A lua torna a ficar cheia em Pelotas.....	29
Figura 13.	Encontro com José Nilton em um posto no entorno de Guaíba.....	34
Figura 14.	Pôr-do-sol em San Luís.....	36
Figura 15.	Trabalho em equipe, Praia do Rosa.....	37
Figura 16.	Chicó envolto pelo mormaço.....	40

SUMÁRIO

RESUMO

RESUMEN

1. INTRODUÇÃO.....	10
2. METODOLOGIA.....	12
3. PRIMEIRA PARTE – A FENOMENOLOGIA DA VIAGEM.....	13
3.1. Os viajantes, suas motivações e o planejamento para a viagem.....	14
3.2 A percepção da paisagem na travessia.....	16
3.2. As relações entre a viagem de bicicleta e a percepção da paisagem	22
3.3. A rotina e as relações sociais na viagem.....	31
3.4. Considerações sobre a análise da viagem	39
4. SEGUNDA PARTE – REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	42
4.1. A viagem de Goethe à Itália	42
4.2. A dissociação entre ser humano e natureza	46
4.3. A geografia fenomenológica e as viagens	56
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	75
6. REFERÊNCIAS	79

1. INTRODUÇÃO

O conhecimento geográfico advindo de uma experiência permite a criação de uma teia de relações que reconectam o ser humano ao espaço. Este trabalho envolve as minhas percepções por ocasião de uma viagem de bicicleta, de São Paulo a Montevideu, durante o verão, de 23 de dezembro de 2012 a 14 de fevereiro de 2013. A viagem teve o seu percurso sempre próximo ao litoral, percorrendo praias, ilhas e rodovias, possibilitando o contato com diversas paisagens, pessoas e cidades.

Este trabalho tem como objetivo central a investigação da experiência de uma viagem de bicicleta como produtora de conhecimento geográfico. Serão objetos de pesquisa a conexão dos sentidos com o meio e a compreensão da modalidade da viagem e o meio de transporte como uma forma específica de interação com a paisagem. Além disso, buscar-se-á compreender a paisagem por meio de uma visão abrangente, condensando variados elementos espaciais na interpretação da travessia, sem, no entanto, ignorar que essa é apenas uma visão dentre as muitas possíveis na construção de um discurso.

Na primeira parte do trabalho, relatarei a experiência pessoal como fenomenologia da viagem, na qual sujeito se une a objeto e corpo a espírito. Será relatada, de forma resumida, a perspectiva geográfica obtida com as percepções, sensações, pensamentos, sentimentos e volições que participaram da travessia e foram retidas na memória, representando o conhecimento adquirido através do contato do indivíduo com aquilo que o cerca na paisagem.

Para isso, serão inseridas algumas histórias da travessia, contextualizando e exemplificando os impactos da experiência na percepção geográfica. Tal escolha muitas vezes irá conferir ao texto um caráter literário.

Na segunda parte será realizada uma discussão teórica que permitirá conectar a fenomenologia à produção do conhecimento geográfico. Uma discussão que terá como base a história da geografia e a sua ligação intrínseca com as viagens. Além disso, será abordada a forma como a ciência moderna produziu conhecimento, enxergando a natureza como um objeto, dissociada do ser humano, e excluindo a participação do sujeito na experiência com o meio.

Esta é a nossa proposta de trabalho: teoria e prática na percepção da paisagem – uma experiência geográfica utilizando abordagem fenomenológica.

2. METODOLOGIA

Este trabalho envolve um estudo perceptivo de uma viagem de bicicleta de São Paulo a Montevideú e foi separado em duas partes.

Na primeira parte, ligada à experiência pessoal, foi produzido um relato da viagem, antes de qualquer leitura sobre fenomenologia, para que o texto inicial pudesse ficar isento de conceitos e de alguma maneira alterasse o sentido da percepção.

Na sequência, estudou-se uma série de autores cuja base de interpretação relacionasse fenomenologia e geografia. A partir daí foi produzido o texto fenomenológico da viagem de bicicleta, no qual, realizou-se uma interpretação do relato da travessia por meio das descrições dos sentidos de Rudolf Steiner (1997), dos elementos espaciais de Eric Dardel (2015), da percepção dos indivíduos e a sua conexão com o exterior na produção de conhecimento de Merleau-Ponty (NOGUEIRA, 2010), dos conceitos de conhecimentos e habilidades espaciais de Yi Fu Tuan (1983) e de conceitos desenvolvidos na fenomenologia de Goethe.

No decorrer do texto, para maior clareza, foi realizada a inserção de algumas fotos marcantes e dos momentos que elas representam, possibilitando maior integração visual e sensitiva com o objeto de estudo. Além disso, produziu-se o perfil de elevação e um mapa do percurso da travessia.

Na segunda parte, produziu-se uma discussão teórica que sintetiza a busca pela compreensão das viagens como produtoras de conhecimento, além da compreensão das origens e do pensamento da geografia e da fenomenologia. Teve grande importância nesse ponto o livro *A viagem de Goethe à Itália*, um exemplo de viagem primordial para o desenvolvimento da fenomenologia e da geografia.

Discute-se também a forma de produção de conhecimento, buscando uma crítica à modernidade. Posteriormente há um debate teórico entre autores da corrente da geografia humanista e sua compreensão, que integra o ser humano às percepções e ao espaço.

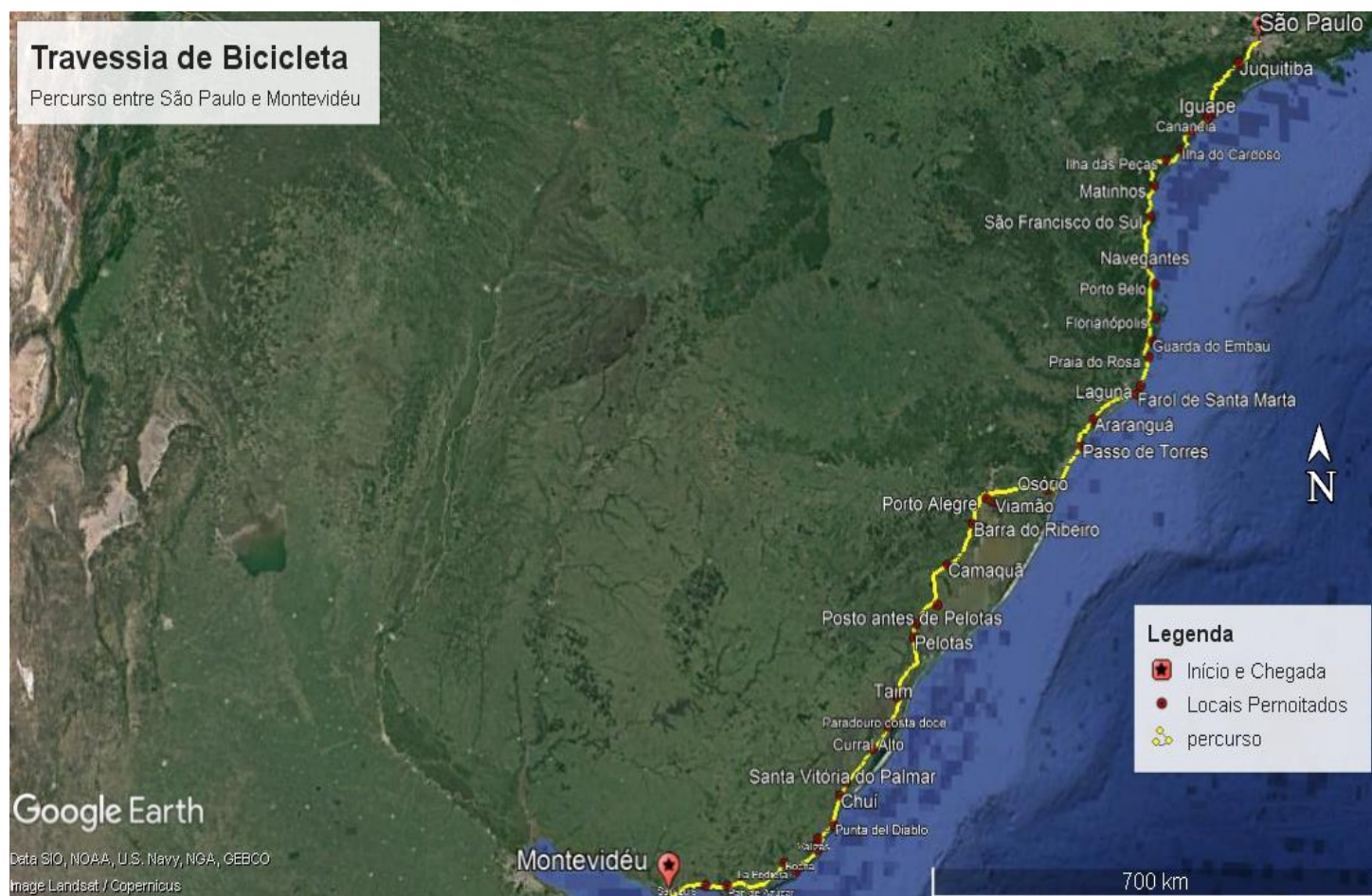


Figura 1. Mapa do percurso com detalhes para os locais pernoitados. (Fonte: Google Earth)

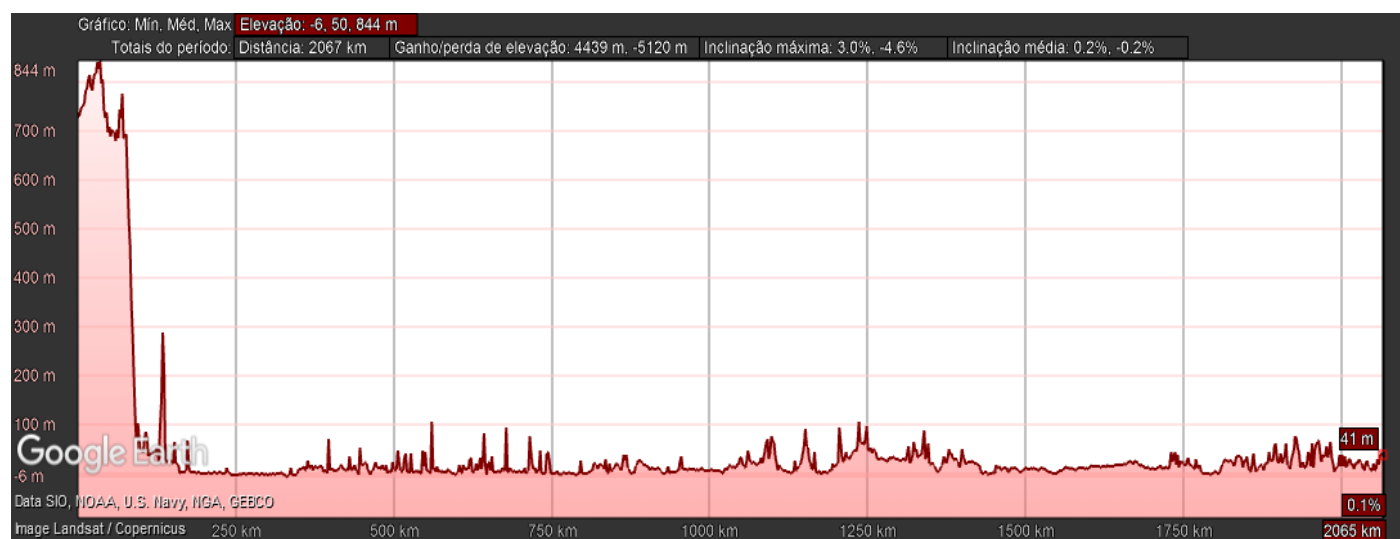


Figura 2. Perfil de elevação do percurso. (Fonte Google Earth)

3. PRIMEIRA PARTE – A FENOMENOLOGIA DA VIAGEM

3.1. Os viajantes, suas motivações e o planejamento para a viagem

É praticamente impossível retratar uma experiência sem que se tenha uma base de como tudo começou, sem que haja uma contextualização que revele, ao menos de maneira tangencial, a bagagem que cada sujeito carregava para se deparar com a diversidade de situações de uma travessia. É necessário pensar acerca da motivação dos viajantes e dos procedimentos para que se realizasse a viagem.

A travessia decorreu em função do convite da equipe de futebol dos veteranos da FFLCH para disputar a Copa América Alternativa de futebol, que se realizou em fevereiro de 2013 em Gualeguaychú, na Argentina. Foi um torneio realizado para que equipes de movimentos sociais de esquerda sul-americanos pudessem se integrar.

A ideia de jogar futebol no exterior e, ao mesmo tempo, participar de um evento político de esquerda agradava muito. No início, viajar de bicicleta foi uma projeção distante na minha mente, achava irrealizável, apenas havia ouvido falar de histórias do Augusto “Chuck”, um amigo que pedalou a transamazônica em uma “barra forte” (bicicleta rústica, pesada e sem marchas).

Na realidade, eu gostava de pedalar para ir ao trabalho, mas era desajeitado, motivo de chacota de amigos experientes na modalidade. Porém, o que de fato encadeia a ideia de viajar de bicicleta foi uma coincidência. Estagiava no (IGC) Instituto Geográfico e Cartográfico medindo a precisão das coordenadas geográficas de mapas digitalizados. Um trabalho mecânico, que permitia pensar em outras coisas enquanto o executava. Foi enquanto fazia isso que tive a ideia: “E se eu fosse de bicicleta até a Argentina?”. Neste momento, os pontos de divergência entre as coordenadas e a digitalização se repetiram três vezes, marcando exatamente as mesmas metragens. Isso foi inédito e encarei como um sinal externo que fortalecia a ideia.

Chegando em casa encontro o “D2” (Ricardo) que morava comigo no apartamento do CRUSP e havia me acompanhado junto de dois amigos, no ano anterior, em um mochilão pela América do Sul. Uma viagem de quase três meses, passando por vários países. Assim, nos conhecíamos bem e sabia que tudo que sugerisse e fosse desafiante, ele toparia. Tínhamos características de personalidade comuns, rebeldia, crítica e gosto pela aventura.

Apresentei-lhe a ideia da viagem, ele logo aprovou e empolgou-se. Sugeriu que arrumássemos um companheiro entendido em mecanismo de bicicletas. Esse companheiro foi o “Chicó” (Tiago), grande amigo, que havia trabalhado em uma bicicletaria, seu espírito era parecido com o nosso, ou seja, não estava muito preocupado com os riscos, queria estar livre no mundo.

Chicó aperfeiçoou o planejamento da viagem. Convenceu-nos a comprar novas bicicletas que suportassem a viagem e que, mesmo sendo simples, com rodas aro 26, teriam que ter peças resistentes.

Possuíamos poucos recursos para realizar a viagem e isso se acentuou com a necessidade de novas bicicletas. Restou improvisar em grande parte dos materiais que iríamos necessitar. Assim, sem dinheiro para um alforje próprio para bicicletas, levamos duas mochilas comuns para que um costureiro emendasse as suas alças. No lugar de uma lona profissional, tínhamos lonas de plástico, finas como sacos de lixo. Adquirimos equipamentos de iluminação muito simples, sendo assim, nem pensar em pedalar à noite. Compramos, ainda, algumas ferramentas básicas, panelas e comidas para os primeiros dias. Ao todo, calculamos que cada um levaria, aproximadamente, vinte quilos de carga (Figura 3).

Dessa forma, se já estávamos sem dinheiro para comprar vários materiais de qualidade, quem diria pagar hospedagens ou refeições em restaurantes num percurso de quase dois meses. Antes de sair, contávamos que teríamos de mudar nossos hábitos de vida, que já não eram dos mais luxuosos. Teríamos que abandonar o conforto do colchão, a segurança, a privacidade de casa, o bandeirão, e dormir inseguros em lugares públicos, na barraca, além de preparar nossas refeições e pedalar grande parte do dia.

Além disso, não tínhamos mapas, tampouco, na época *smart phones*. Não se fez uma preparação de campo, estudou-se topografia ou condições climáticas do percurso. Teve-se, apenas, uma ideia de distância para as primeiras cidades em que poderíamos pernoitar.

Havia outros riscos que sabíamos que enfrentaríamos, a possibilidade de morte na estrada e nossa total inexperiência com esse tipo de viagem. Não obstante, havia outro obstáculo, o cansaço físico, já que não tínhamos a menor noção se estávamos preparados para enfrentar o percurso.

Nossas famílias estavam preocupadas. Ao contar para os meus pais o projeto, com bastante antecedência, eles não acreditaram! Às vésperas da partida tentaram me convencer a desistir, foi tarde demais. Já estava decidido! Mantinha-me firme no projeto, tentando pensar na importância que essa viagem teria na minha formação, não somente como geógrafo, mas como ser humano.

Acreditávamos que esse choque de realidade seria um ponto fundamental. Se não tínhamos tudo planejado, sabíamos que os três éramos teimosos para persistir e encarar as dificuldades. O que nos motivava era a busca por novos horizontes, os lugares, as pessoas e as paisagens, a ansiedade em sair do comum, atravessar a fronteira do país com as nossas próprias forças. Queríamos, os três, encontrar novas coisas, intensificar as experiências no tempo, por meio de um mergulho em um novo mundo: o do movimento constante e da busca pelo desconhecido.



Figura 3. Minutos antes da saída no CRUSP, São Paulo – SP (foto de Vitor Gabriel Martines, dezembro/2012).

3.2 A percepção da paisagem na travessia

Nos quase sessenta dias de viagem foi permitido observar a transição das paisagens do litoral sul do Estado de São Paulo até o litoral uruguaio. Assim, a travessia realizou um corte

latitudinal no continente, sempre em direção ao sul. Dentre essas paisagens, passamos por uma grande diversidade de cenários, de zonas de Mata Atlântica densa, restingas, mangues, praias, serras, planícies e até mesmo cidades de diferentes proporções e grandes trechos de ocupação do solo pela monocultura. Assim sendo, este texto pretende fazer um relato resumido dos lugares percorridos, apontando apenas aquilo que nos chamou mais a atenção.

Pedalamos no período de verão, em direção ao sul, assim íamos observando os dias aumentarem. Num sentido oposto ao natural, que seria de diminuição do período de insolação, porque depois do solstício de verão os dias ficam progressivamente mais curtos. Ao mesmo tempo, o verão é o período mais quente e chuvoso no continente, o que nos proporcionou enfrentar grandes tempestades ao longo do percurso, além de ter sempre o contato com um ar mais úmido, ainda mais percorrendo locais ao longo da faixa litorânea.

Passamos, muitas vezes, por zonas densamente povoadas, marca característica da ocupação da costa no território brasileiro, onde o transporte rodoviário é a principal matriz de distribuição de mercadorias. A estrada próxima ao litoral revelava muito das nuances relativas à ocupação histórica do espaço, voltada à ligação interna entre cidades e à exportação de matérias-primas pelos portos.

Consequentemente, em grande parte do percurso perdíamos o lastro histórico da formação natural das paisagens, por conta do grande desmatamento dessas áreas (AB'SABER, 2003). Apenas nos lugares com forte declividade, como nas serras, o que dificultava o povoamento, ou em reservas ecológicas e áreas de proteção ambiental, é que avistávamos áreas mais preservadas. Todavia, isso não quer dizer que o ser humano não possa ocupar e preservar, apenas que a forma como se deram essas ocupações, dificultaram o reconhecimento dos domínios naturais.

Frequentemente nosso percurso atravessava centros urbanos. Nesses lugares, a produção do espaço, geralmente, era voltada aos automóveis. Havia uma grande quantidade de construções e os solos eram impermeabilizados. Nas pequenas cidades, notava-se um ritmo mais lento, pessoas mais despreocupadas e atenciosas. Nas cidades turísticas percebíamos um grande número de estabelecimentos base da economia local, como hotéis, restaurantes e bares. Já nas grandes cidades, podia-se passar sem ser notado. Nesses lugares o ritmo mais acelerado era voltado ao trabalho e as contradições econômicas eram mais evidentes, o que escancarava a

diferença entre pobres e ricos. A natureza era adaptada para as funções sociais e a percepção visual, dominada pelo contraste entre cinza e cores fortes de placas informativas e propagandas. Muitas vezes, construções imponentes podiam ser percebidas, como portos, estádios, igrejas e obras viárias. Havia mais poluição, tanto aérea quanto sonora e a sensação de sufocamento se fazia perceptível pela aglomeração e pela competição pelo espaço.

Ao adentrar o domínio das serras, não eram mais as cores das propagandas, luz e ar poluído que dominavam os sentidos. Nesses lugares, os estímulos provinham de diferentes colorações de densidades das matas, ou, então, por gradações de cores do céu e textura de nuvens. Os pulmões se inflavam com um novo ar, mais fresco e úmido, que a pele também podia sentir. Os sons traziam uma nova diversidade, não somente de carros, mas também de pássaros e cigarras. A água jorrava por vertentes, límpida e em temperatura ideal. A ocupação do espaço pela construção humana era quase inexistente, e a estrada, praticamente nossa única testemunha. A inclinação do terreno e a sua consequente dificuldade na ocupação deram a esse lugar a possibilidade de maior preservação da Mata Atlântica.

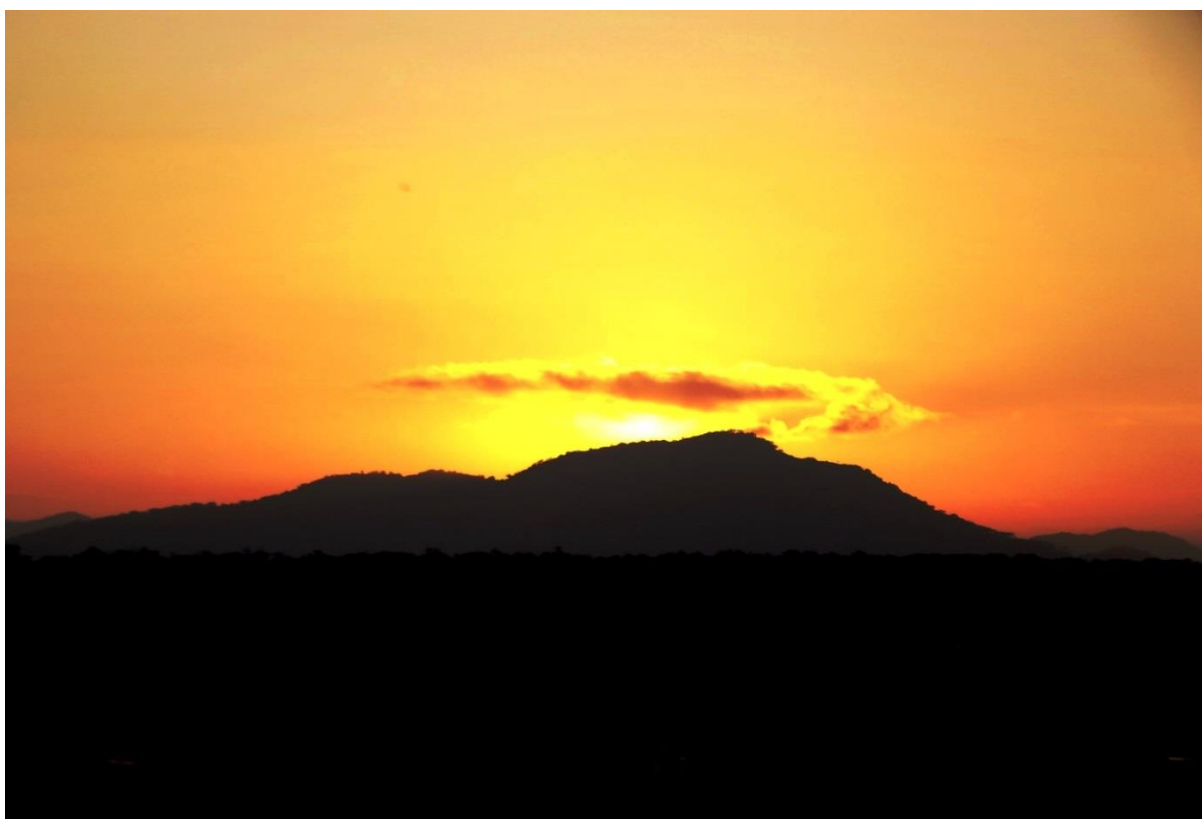


Figura 4. Planície do Vale do Ribeira, próximo à Iguape – SP (foto de Vitor Gabriel Martines, dezembro/2012).

Quando nas planícies interiores a viagem seguia por um cenário que permitia uma visão muito mais longínqua do que a das serras e cidades. Não havia declividade ou construções de grande porte que impedissem o panorama. O terreno se apresentava ligeiramente menos acidentado do que os planálticos, mas os morros, levemente inclinados, persistiam praticamente em todo o percurso. Nas planícies mais descampadas a interação com o sol era maior, enquanto a temperatura aumentava muito, também por conta da baixa altitude (Figura 4).

Nos ambientes de praia a perspectiva mudava drasticamente, já que não somente o sol, mas também o mar, marcava o movimento contínuo do tempo. Os ruídos das ondas dominavam o sentido auditivo. A linha do horizonte, na direção do mar, era mais distante ainda do que em relação às planícies interiores. O mar também marcava as direções geográficas, estava sempre ao nosso lado esquerdo rumo ao sul. O sol nos chegava sem a proteção da vegetação e o reflexo da areia transformava a paisagem e a iluminava. A textura da areia distava abruptamente da textura do asfalto. O vento, por vezes, era muito intenso. Em muitos trechos, era possível avistar as restingas, dunas e mangues nesse domínio. O entorno plano fazia os rios correrem lentamente, diferentemente de sua aceleração nas serras.

Em algumas das praias havia grandes cidades, como Florianópolis, Balneário do Camboriú, Navegantes e Itajaí. Nas baías do percurso encontramos cidades dentre as mais antigas do país, como Iguape, Cananeia, São Francisco do Sul e Paranaguá. Em contraste, nas ilhas da divisa entre São Paulo e Paraná garças, gaivotas e guarás dominavam o lugar, poucos humanos eram avistados – apenas moradores antigos, que permaneceram após a criação das unidades de conservação do Mosaico Lagamar. Nessa região, podiam-se encontrar botos e uma grande quantidade de insetos: pernilongos, borrachudos, mutucas e aranhas. Além disso, nesses locais, muito mais preservados, havia um grande contato com os mangues e a restinga.

Na parte continental do litoral do Paraná, nos locais de planície mais extensa havia núcleos urbanos de médio porte e a serra estava sempre próxima e visível, assim como no litoral de São Paulo. Em menos de um dia foi possível transcorrer todo o litoral do Paraná, recortado por baías, que atravessamos por balsas.



Figura 5. Costão Rochoso na Guarda do Embaú, em Paulo Lopes – SC (foto de Vitor Gabriel Martines, janeiro/2013).

O litoral de Santa Catarina é extremamente variado. No recuo da serra ocorrem extensas planícies, com portos e grandes cidades. Assim como no litoral paranaense, havia muitas baías. Por vezes, as serras se aproximavam das formações praianas, formando costões rochosos e pequenas praias, onde se podia avistar uma transição na vegetação, ora Mata Atlântica densa, ora, principalmente próxima aos costões, vegetação arbustiva, gramíneas e cactos. Locais muito visitados, por conta da variedade de formas e mar azul, reconhecidos por sua beleza (Figura 5). É justamente em Santa Catarina a última falha geográfica no litoral brasileiro, sentido sul, no Farol de Santa Marta.

Após a divisa com Santa Catarina há o recuo da serra para o interior, alargando as planícies no Rio Grande do Sul e permitindo a formação de muitas lagoas extensas. Aqui pedalávamos quase sempre em rodovias ladeadas de monoculturas, que eram ocupadas principalmente por pastos para a criação de gado e plantações de arroz, soja e tabaco.

No litoral do Uruguai o povoamento é menos denso, podiam ser encontradas praias mais desérticas, mas não com a mesma extensão que as ilhas citadas. A água dessas praias

apresentava tons de azul mais escuro e, geralmente, dunas muito altas ou falésias e quase não havia vegetação, com exceção de algumas gramíneas, tornando os visuais muito distintos dos brasileiros que percorremos. A fauna marinha também apresentava peculiaridades, sendo possível avistar lobos marinhos em alguns pontos da costa. Essa região é muito mais frequentada no verão, quando apresenta temperaturas mais altas e um período diurno maior (Figura 6).



Figura 6. A partir de Barra de Valizas veem-se as dunas que dão acesso a Cabo Polônio, no Uruguai (foto de Vitor Gabriel Martines, janeiro/2013).

Ainda no Uruguai, quando se afasta um pouco do litoral pelas estradas, pode se ver uma planície com uma declividade que se acentua, conforme se chega mais próximo a Montevideu. Assim como nas praias, a densidade demográfica é baixa, deixando a paisagem ocupada pela vastidão dos pastos, que pouco permitem a visão dos campos, vegetação original do lugar.

Por todo o trajeto da viagem foi permitido observar a transição contínua da paisagem por, aproximadamente, dois mil cento e cinquenta quilômetros. Nessa diversidade de espaços foi

possível encontrar semelhanças e diferenças nas características dominantes das paisagens e encontrar um ordenamento dessa transição, permitindo um conhecimento espacial perceptivo das paisagens.

3.2. As relações entre a viagem de bicicleta e a percepção da paisagem

Viajar de bicicleta proporciona uma profunda integração com o ambiente. Seja em uma praia, uma estrada, uma trilha, uma serra, em domínios de morros ou em uma planície. A geografia revela-se presente no corpo do viajante, através da integração dos sentidos com o movimento de bicicleta. O ritmo lento permite um contato aguçado com o entorno e a transição da paisagem em movimento revela os mais variados pontos de vista de um mesmo lugar.

Essas transições são percebidas não apenas visualmente, mas por todo o corpo sensitivo. A possibilidade de se deslocar sem a barreira de vidros implica que cada poro do corpo esteja em contato com o exterior, dessa forma, sente-se nitidamente a temperatura do ar, a umidade, os sons e os cheiros. Além disso, viajando de bicicleta aguça-se a percepção de sentidos como equilíbrio, movimento e a vitalidade, que foram identificados por Steiner¹ e que participam diretamente do processo de pedalar. Ademais, o tato, da maneira descrita pelo autor, também é aguçado, por causa do contato das mãos com o guidão e do corpo com a bicicleta.

Estar conectado diretamente com o ar e o meio externo significa, também, a aventura da travessia de bicicleta, revelando um contato mais amplo com o emocional, que por vezes revela-se na forma de medo. É deslocar-se sem a proteção de uma lataria, que, se por um lado te protege, por outro te isola de grande parte dos contatos sensitivos exteriores, como seria em um deslocamento de automóvel (Figura 7).

O viajante de bicicleta, dessa forma, com os sentidos aguçados e conectado com o entorno, se sente inteiro no presente, como participante do evento através da experiência direta com o espaço. Nesse tipo de travessia, perde-se a noção de que a viagem deve apresentar algum destino específico, já que o caminho todo participa do processo de descoberta. O modo como se viaja integra diretamente a forma como a Terra será interpretada pelo participante e a

¹ No livro *Os doze sentidos e os sete processos vitais* (1997), Rudolf Steiner identifica doze sentidos do ser humano e não cinco. Dentre eles o sentido do calor (distinto do tato que é voltado para a percepção de formas e texturas), do equilíbrio, o do movimento (que corresponde a percepção interna de movimentação em conjunto dos nossos membros) e o sentido da vida (por cujo intermédio sentimos a vida em nós).

compreensão geográfica será dada conforme o meio é sentido em seu deslocamento (GALVÃO & MARANDOLA JR, 2017).



Figura 7. Interação com as tempestades na Free Way, no trajeto entre Osório e Porto Alegre – RS (foto de Ricardo Paiva Marques, janeiro/2013).

Uma importante observação que se faz na interação da bicicleta com o meio é a de que o movimento através do espaço é obtido pela força do ciclista. Isso significa que mesmo em uma planície, se houver uma mínima inclinação no terreno, ela será sentida pelo esforço físico, e facilmente medida pela tração da marcha utilizada, propiciando uma percepção que nem a pé é tão precisa.

Assim, desenvolve-se uma sensibilidade corporal do ambiente relacionada ao esforço produzido ao pedalar. E ocorre, também, o desenvolvimento de uma técnica para que não se desgaste mais do que o necessário durante o percurso. Ou seja, para cada tipo de terreno haverá um tipo de rendimento e, dessa forma, deve-se ter velocidades e o uso de forças distintas que sejam correspondentes à topografia dos lugares. É importante lembrar que as técnicas, apesar de exigirem um padrão, são inerentes a cada ciclista, mas serão sempre relacionadas ao terreno que se percorre.

Por exemplo, quando se pedala no domínio dos mares de morros é necessário aproveitar toda a velocidade da descida, ao mesmo tempo somando a força de uma pedalada contínua, nas marchas mais pesadas, enquanto se inicia a subida. Com o tempo essa subida vai ficando difícil e exigindo mais esforço. Nesse momento, prefere-se o movimento de deixar o câmbio mais leve e ir pedalando de forma cada vez mais suave até o topo, onde o processo se reinicia.

Quando se percorre uma serra, percebe-se uma subida muito lenta e desgastante. A paciência é necessária, porque, quando se tenta acelerar demais, é praticamente inevitável que se canse antes do fim. O topo é acompanhado do alívio e, muitas vezes, de um visual do caminho que virá pela frente. O próximo vale, a próxima cidade, a próxima praia. Na realidade, a cada subida desgastante pode-se perceber uma descida proporcional. E, no caso, as descidas de serras revelam um importante momento da travessia. É quando se abandona a força e se transporta pela gravidade, deixando a adrenalina comandar. A velocidade aumenta e chega a ficar próxima à de um carro, as curvas são mais fechadas e o tempo de resposta é menor. A bicicleta se torna, de maneira mais perceptível, uma extensão de seu corpo, porque é necessária uma sincronia entre a freada e o deslocamento do guidão na curva. Posteriormente, no instante em que se chega ao final da descida, percebe-se o efeito da adrenalina, com o corpo agitado e disposto.

Já nas planícies a pedalada é muito mais tranquila. O ritmo é mais livre, mas, se for necessário um alto rendimento, o importante é manter-se mais constante, com uma força que seja a mais durável possível. Normalmente, nesse tipo de terreno, o obstáculo que mais aparece é o vento, quando está em direção contrária fornecendo grande resistência; porém, se o mesmo estiver favorável torna-se um grande aliado.

Todavia, não somente a inclinação dos terrenos é sentida com a bicicleta, mas também a textura do piso por onde se passa. A bicicleta permite que se tenha o contato perene com o chão, de uma maneira diferente até mesmo do caminhar, pois a distância entre cada passo deixa uma parte do espaço sem ser tocada. Ao mesmo tempo, pode-se perceber a textura e a continuidade do piso devido à resistência no deslocamento e ao trepidar no guidão, o que mostra, mais uma vez, a bicicleta como mediadora da relação sensitiva do corpo com o exterior.

Além disso, cada interação com cada paisagem é diferente e, conseqüentemente, traz novas sensações. Nesse caso, podemos falar sobre as diferenças entre pedalar nas rodovias, nas praias, nas cidades, etc.

Por exemplo, ao passarmos em uma grande cidade, se cria uma grande apreensão, por conta do perigoso fluxo de carros e ônibus que passam muito mais próximos e não respeitam o espaço do ciclista. Nesses ambientes, há uma grande competição por cada metro do espaço, já que existe uma grande concentração populacional e a funcionalidade da via é altamente voltada para as relações produtivas, o individualismo prevalece, e a impessoalidade dificulta a empatia com relação ao próximo. A pedalada é lenta e dependente dos semáforos que interrompem o ritmo constante do esforço. A poluição atrapalha o fluir da respiração. Os ouvidos têm de estar sempre atentos para identificar os movimentos detrás da bicicleta, onde não é possível enxergar. De maneira geral, todos os sentidos devem estar mais atentos, pelo próprio instinto de sobrevivência.

Porém, aos poucos, conforme se vai distanciando da metrópole, os acostamentos da rodovia ficam mais constantes, os espaços se ampliam e pode-se prosseguir com maior tranquilidade. No entanto, a toda volta para uma grande cidade, depois de vários dias em ambientes mais tranquilos, era possível sentir um grande choque.

Dessa forma, durante a viagem, não por acaso, os momentos de maior risco que passamos foram próximos às grandes cidades. Desde o ônibus que passou a centímetros do guidão da minha bicicleta, em Porto Alegre, até o trecho da saída de Florianópolis, quando era permitido aos carros se locomoverem pelo acostamento, nos deixando pedalar apenas no canto da pista, ao lado de um alto barranco e, além de tudo, carregando um vento que nos desestabilizava ao passarem por nós. Qualquer erro no trecho poderia ser fatal, durante mais de dez quilômetros. Depois disso vinha o Morro dos Cavalos (Palhoça, SC), em cuja descida os caminhões adentravam o acostamento na curva, também deixando um curto espaço, com pouco tempo de resposta pela velocidade que atingíamos na descida.

Foi nesse trecho que ocorreu uma das mais importantes transições entre os perigos de estarmos próximos a uma cidade e a calma após a sua saída. Após a transposição do Morro dos Cavalos, chegamos ao vale do Rio Maciambu, onde paramos um pouco para observar e descansar depois dos sustos. O dia estava nublado, mas aos poucos as nuvens foram se

abrindo, deixando alguns raios de sol apontarem na direção do vale, revelando um dos cenários mais lindos que presenciamos na viagem, o que nos fez refletir que se estivéssemos de carro, apesar de não passarmos pelos perigos que passamos, também não parariamos para observar esse momento único (Figura 8).

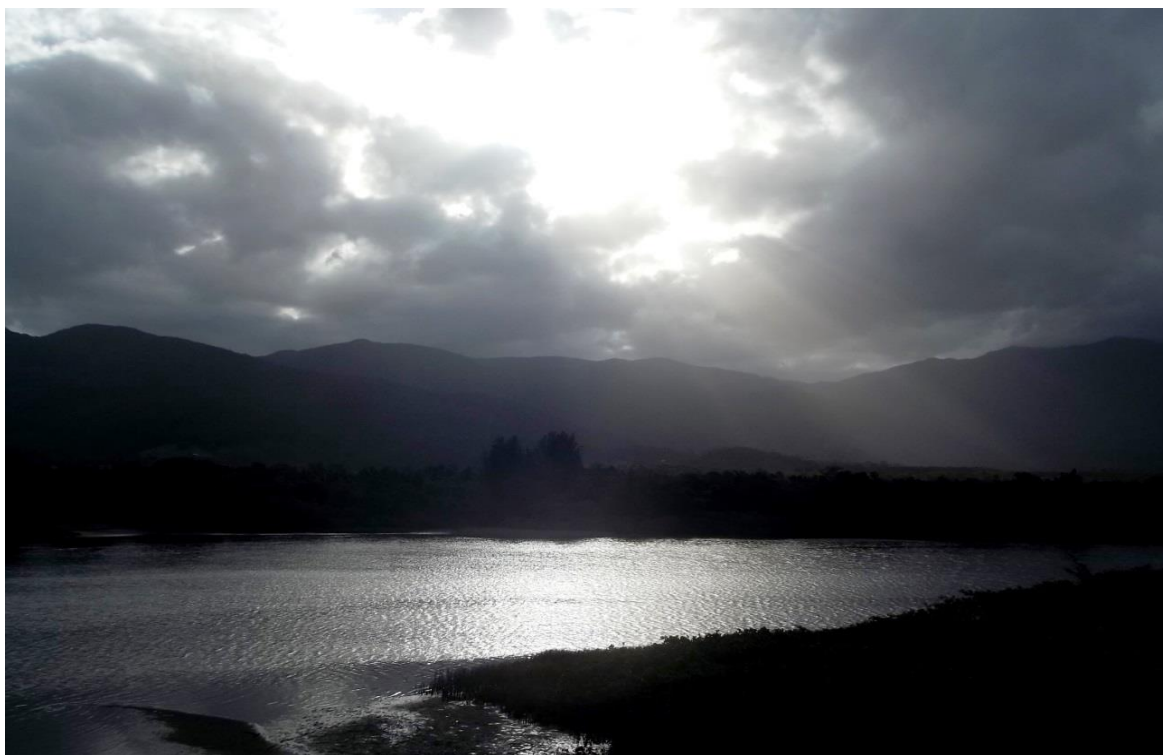


Figura 8. Mirante da BR-101 para o Rio Maciambu, em SC (foto de Vitor Gabriel Martines, janeiro/ 2013).

Além dos trechos urbanos, uma interação diametralmente oposta se dá ao pedalar nas praias. Nesse ambiente, pode-se ficar muito mais tranquilo, não há muitos perigos, já que uma queda na areia, normalmente, não proporciona grandes danos. Pedala-se no ritmo que se deseja, podendo observar toda a paisagem ao redor. Nos momentos em que cansávamos podíamos parar, tomar um banho e nos refrescar, principalmente quando havia água doce próxima, porque existia o inconveniente das assaduras causadas pelo sal e o atrito de pedalar. A praia, dessa maneira, proporcionava momentos lúdicos, porque podíamos tirar fotos, brincar, relaxar e renovar o corpo e a mente cansados pelo stress dos perigos das estradas e das cidades (Figura 9).

Assim, se nas cidades os sentidos deviam estar em alerta e voltados aos riscos, quando se estava na praia podia-se atentar mais ao entorno. Os ruídos não eram mais do tráfego intenso,

agora eram as quebras das ondas do mar que se tornavam constantes. Por vezes os pássaros se faziam escutar. O ar carregava no contato com a pele a umidade marítima. O vento, principalmente nas praias mais abertas, podia dificultar o movimento. O tato permitia que se sentisse a areia e a sua diferenciação, entre as partes mais duras e as mais macias, que eram mais espaçadas e podiam fazer os pneus derrapar, além de proporcionar muito mais esforço ao pedalar. Aliás, era nas praias onde havia maior diferenciação na compactação da areia que existia menos espaço para se pedalar, porque a areia mais dura, ideal para um melhor rendimento, normalmente ficava mais próxima da água, responsável por realizar a sua compactação. Assim, quando havia o avanço das marés a possibilidade de se pedalar podia ser interrompida, já que toda a faixa de areia pedalável era tomada pela água, fato que ocorreu, nessa travessia, tanto na Ilha do Cardoso quanto na Ilha das Peças, durante o período da lua cheia.



Figura 9. Momentos de ludicidade na praia em Ibiraquera – SC (foto de Vitor Gabriel Martines, janeiro/2013).

De fato, pedalar nas praias era muito mais confortável em relação aos demais ambientes por que passamos. Porém, não era possível que realizássemos todo o percurso nelas, porque há

uma grande descontinuidade no litoral brasileiro, já que as serras, em muitos lugares, ficam em contato direto com o mar, formando costões rochosos. Além disso, por conta do vento, da resistência da areia, do avanço das marés e da dificuldade em transpor os rios que deságuam no mar, a pedalada neste ambiente tinha um rendimento menor e seria difícil que conseguíssemos fazer a travessia no tempo em que necessitávamos.

Nesse caso, em muitos momentos, pedalamos pelas rodovias e a distância em relação ao mar, mesmo sendo pequena, nos fez deixar de conhecer muitas praias. Porém, no asfalto da estrada, a bicicleta rendia como em nenhum outro lugar. O atrito com o solo era menor, não havia muitas interrupções e o empuxo do vento dos caminhões era de grande ajuda. Os postos de gasolina nos forneciam estrutura para pegar água, cozinhar e tomar banho. Se não havia o aspecto lúdico da praia, ao menos havia a própria ludicidade em pedalar. Na estrada, com exceção da Estação Ecológica do Taim (Rio Grande/RS), praticamente não havia terrenos planos, e os morros, mesmo que progressivamente apresentando uma declividade menor se fizeram constantes por todo o percurso.

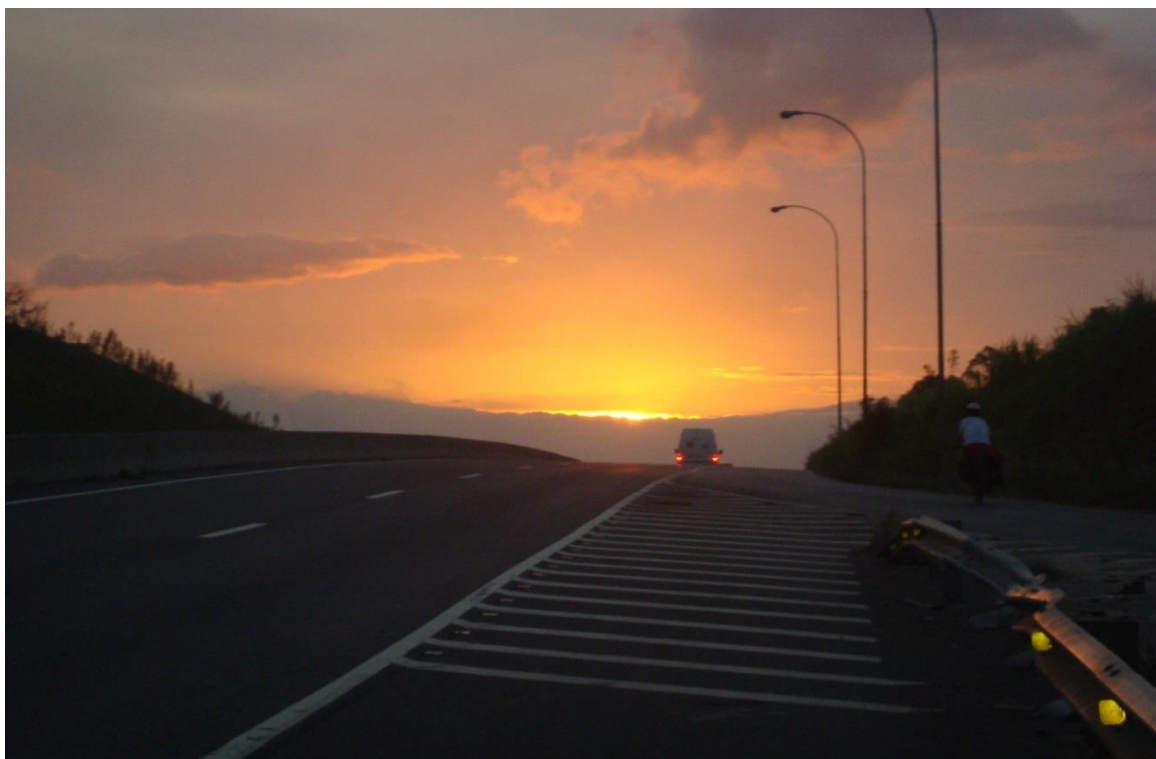


Figura 10. Pôr-do-sol na estrada em Jaguaruna – SC. (foto de Ricardo Paiva Marques, janeiro/ 2013).

As paisagens nas beiras das rodovias eram bastante variadas. Morros, serras, lagoas, cidades, praias e, na maioria das vezes, monoculturas eram avistadas. Na estrada, mesmo sem o

contato mais direto com a natureza, muitos belos visuais e pores-do-sol são proporcionados (Figura 10). Apesar disso, havia o choque com a morte, já que muitos animais sucumbiam nas suas laterais. E, por conta disso, ainda que se possa estar mais tranquilo do que em uma grande cidade, não é permitido estar totalmente desligado.

Já nas poucas estradas de terra que percorremos passamos por trechos muito difíceis em termos de esforço. Os quilômetros pareciam ser muito mais longos, porque, com os pneus finos, preparados para a estrada asfaltada, não tínhamos a aderência necessária no terreno. Dessa forma, passávamos por muitas derrapadas, quedas, trepidações e momentos em que tínhamos que empurrar as bicicletas para atravessar espaços que não permitiam a tração das rodas (Figura 11).



Figura 11. Empurrando as bicicletas no começo das dunas do Farol de Santa Marta, em Laguna, SC (foto de Vitor Gabriel Martines, janeiro /2013).

Todavia, não são somente as distinções perceptivas do espaço que se pode analisar em uma travessia de bicicleta, mas também, por sua intrínseca ligação, o tempo pode ser marcado por

diferentes percepções. De toda forma, além do movimento das engrenagens da bicicleta, podíamos perceber o tempo perenemente através do sol, já que o seu deslocamento ao longo do dia influenciava no rendimento da pedalada. Não precisávamos olhar para um relógio, já que bastava observar a inclinação do sol para saber se era uma boa hora para pedalar ou não. Ademais, tínhamos a lua, que comandava as marés e marcava um tempo mais longo na viagem (Figura 12). O mar, os rios e as nuvens, quando presentes, também eram um importante referencial espacial na percepção do tempo e interagiam com o corpo exposto na bicicleta através de ventos e chuvas.

Em todo o deslocamento que fazíamos no espaço imprimíamos um ritmo e, no caso de uma viagem de quase dois meses, a pressa não era recomendável. Por isso, o respeito ao corpo e a compreensão do sentido da vitalidade eram fundamentais na jornada. Assim, a interpretação do ambiente exterior e os seus efeitos no corpo eram fundamentais para que pudéssemos exprimir a nossa liberdade e nos deslocar e transpor o espaço para onde bem entendêssemos.



Figura 12. A lua torna a ficar cheia em Pelotas, RS, um mês após passarmos pelas ilhas na divisa entre São Paulo e o Paraná, onde ficamos impossibilitados de pedalar pela alta das marés (foto de Vitor Gabriel Martines, janeiro/2013).

3.3. A rotina e as relações sociais na viagem

Para que se possa realizar uma análise geográfica de uma experiência é fundamental que se explicitem as relações sociais e o cotidiano como parte integrante da interação do ser humano com o espaço. É essa parte que sustenta o sentido do eu (STEINER, 1997) e que permite compreender a esfera social e cultural que nos insere no mundo, afinal, encontrando as diferenças entre os indivíduos e as organizações dos grupos é que podemos analisar aquilo que é inerente a nós mesmos (GALVÃO & MARANDOLA JR, 2017).

Dessa forma, o próprio ato de viajar pode ser considerado como uma ruptura com os hábitos de vida, ou seja, a viagem proporciona uma quebra da rotina, que, por meio da alteridade, aguça o processo de percepção, o qual, geralmente fica mais amortecido enquanto estamos encerrados em um feixe de relações (CLAVAL, 2015).

A princípio, nessa travessia de sessenta dias, tudo era visto como uma novidade, já que havia um verdadeiro choque de realidades, advindo das diferenças de mundo que podiam ser percebidas. Essa condição fez com que os detalhes, no início da viagem, fossem observados com maior intencionalidade, porque tudo o que víamos e sentíamos era novo. Todavia, com o passar do tempo, muitos novos hábitos foram se formando, através da experiência que íamos adquirindo e que proporcionava um conhecimento maior sobre nossos corpos e a modalidade da viagem que seguíamos. Ao mesmo tempo, isso ia se transformando em uma rotina, com horários ideais para se realizar as atividades e um aprimoramento das formas como lidávamos uns com os outros e com os habitantes locais, sabendo, por exemplo, fazer as perguntas certas para conseguir as informações de que precisávamos. Porém, essa nova rotina era completamente distinta da que temos quando estamos em um cotidiano comum, com uma casa fixa e deslocamentos programados. Porque se o ato de viajar, em si já não era uma novidade, ao mesmo tempo, a cada lugar por que passávamos nos encontrávamos em uma nova paisagem e em uma nova relação das pessoas com o seu meio.

Nesse caso, dentre as relações inseridas na viagem que mais permitiram que percebêssemos os lugares e que mais geraram histórias e relações sociais era o fato de que quase nunca sabíamos onde iríamos pernoitar, apenas sabíamos que não iríamos pagar hospedagens, porque se as pagássemos não teríamos dinheiro para chegar até o percurso final. Dessa forma,

nos quase sessenta dias de viagem dormimos nos mais variados tipos de lugar e cada dia tinha a sua história.

Assim, é indispensável citar aqui que, sem as várias ajudas que recebemos, dificilmente passaríamos do começo da travessia. Até porque nunca havíamos feito uma viagem desse tipo, muito menos com tantas imprevisibilidades, questão que nos deixava muito preocupados, principalmente no início do percurso. Isso nos levou à reflexão de que em nossa sociedade dificilmente nos sentimos seguros ao dormir em lugares públicos, realidade que mostra o quanto somos moldados, em todos os sentidos, mesmo sem perceber, pela necessidade da propriedade privada.

Na primeira noite, muito desconfiados, dormimos atrás de uma delegacia de polícia em Juquitiba. Na segunda, era noite de Natal e, por conta dos imprevistos de um início de viagem, ficamos completamente longe de nossa programação, chegando após as vinte e duas horas em Iguape. Vasculhamos todos os cantos e nenhum parecia ser seguro o suficiente para dormir. O centro histórico da cidade, em alguns lugares parecia iluminado demais e, em outros, demasiadamente escuro. Então, já praticamente desesperados, encontramos uma mulher que nos dá boa noite e pergunta de onde vínhamos de bicicleta. Após conversarmos um pouco ela percebe a nossa situação e oferece, em plena noite de Natal, a edícula da grande casa dela para que pudéssemos dormir e tomar um banho. Nesse dia, tenho para mim que se ela não aparecesse iríamos desistir do projeto. Seria muito difícil que passássemos todos os dias na aflição de conseguir um lugar. Temos muito a agradecer à Bete, que além de tudo enfrentou a sua família para nos ajudar.

A partir daquele momento, criamos uma confiança maior nas pessoas. Porque de onde viemos, a cidade de São Paulo, seria muito raro que acontecesse algo assim, já que as pessoas parecem altamente cercadas pela desconfiança em relação aos outros. No dia seguinte também fomos ajudados pelas donas de um bar em que passamos na Ilha Comprida e que nos deixaram armar as barracas em seu quintal. Na realidade, uma mudança verdadeira de perspectiva passou quando adentramos Cananeia, um lugar essencialmente turístico, com os espaços bastante ocupados pela alta temporada. Ali era difícil que alguém nos ajudasse pelo simples fato de estarmos nos aventurando. Mais uma vez, circulamos bastante em busca de um lugar, mas desta vez ninguém apareceu. Então, depois de conversar com os funcionários

da balsa descobrimos que poderíamos dormir ali, enquanto a balsa estivesse desativada, por apenas algumas horas na madrugada. Se não era o que nós esperávamos, ao menos serviu para descansarmos um pouco e partirmos para mais um dia de pedalada.

Assim, começamos a perceber que mesmo com algumas dificuldades, conseguiríamos nos virar. Além disso, ficou perceptível que pela nossa modalidade de viagem seria preferível fugir de cidades essencialmente turísticas, já que não éramos os únicos forasteiros do local e, normalmente, nesses lugares as relações eram muito mais mediadas pelo dinheiro.

Após Cananeia vieram as Ilhas e, novamente, por encontrarmos pessoas que nos ajudaram, conseguimos hospedagens facilmente. De qualquer modo, nos lugares mais vazios seria mais fácil acampar, mesmo que apenas por uma noite, sem sermos importunados. Assim, por conseguirmos cruzar a divisa de estados, depois dos primeiros dias de maior apreensão, um cotidiano foi sendo criado.

Além das praias e postos, dormimos em muitos lugares distintos. Por exemplo, o Corpo de Bombeiros em Osório, onde ganhamos também o jantar; a associação dos moradores da Ilha das Peças; um lava rápido em Navegantes; um barracão de construção; além de um camping público em Pan de Açúcar, no Uruguai, algo inimaginável no Brasil. Ademais, em cidades pequenas, algumas vezes dormimos em praças públicas. E, além de tudo isso, pudemos ter a experiência inigualável que era dormir ao relento nas praias, o que nos permitia deitar olhando o céu noturno e o quadro de estrelas e nuvens em movimento.

Ainda que a cada noite tivéssemos uma aventura diferente, já estávamos mais ambientados e fomos conseguindo criar os nossos modos próprios de interagir. Por exemplo, muitas vezes, quando não sabíamos para onde ir, parávamos em um bar. Não precisávamos de muito esforço para que puxassem conversa conosco, afinal, as bicicletas extremamente carregadas eram um sinal por si só, que nos ajudava a interagir com as pessoas. Geralmente, elas queriam ouvir nossas histórias, saber de onde estávamos vindo, e também contavam as suas próprias. Além disso, esses encontros também nos ajudavam a nos localizar, pois elas falavam sobre os próximos lugares por que iríamos passar, recomendavam bons locais para pernoite e, algumas vezes, ofereciam hospedagem.

Temos que agradecer mais ainda a todos que nos acolheram em suas próprias casas e nos mostraram os seus modos de vida, mesmo sem nos conhecer. Fato que só ocorreu em cidades de pequeno porte, onde a desconfiança era menor.

Já nas cidades grandes, onde não teríamos facilidade em encontrar um lugar para ficar e que, desse modo, deveríamos evitar entrar, sempre conseguimos previamente uma indicação de algum amigo. O que nos permitia parar por alguns dias no mesmo lugar e descansar da sequência de dias acampando nas praias ou nas estradas. Em muitas dessas oportunidades, podíamos conversar bastante com essas pessoas, conhecer os seus círculos de amigos e compreender, um pouco mais a fundo, a vida nos lugares, ainda que essa relação fosse mediada apenas pelo momento.

Sem essas pessoas dificilmente continuaríamos viajando, já que ficar dias nas estradas dormindo em postos de gasolina ou em praias era muito desconfortável física e psicologicamente. Porque havia uma grande diversidade de dificuldades nesta sequência de dias, afinal não era em todos os lugares que tínhamos acesso à higiene pessoal, além disso, dormir no chão consecutivamente, depois do grande esforço físico da pedalada durante o dia, também não era fácil. Assim, era extremamente importante que interrompêssemos estas sequências, para que o fôlego pudesse voltar e conseguíssemos retomar os ciclos imprevisíveis do deslocamento na estrada.

Nesse caso, independentemente do grau de relação que as pessoas nos proporcionavam, qualquer troca de ideias era importante, dada a nossa situação de desconhecimento dos locais pelos quais iríamos passar. Ainda mais que não havíamos feito um grande planejamento e, mesmo que houvéssemos feito, dificilmente iríamos conseguir abarcar um conhecimento prático sobre um percurso de mais de dois mil quilômetros. Além disso, muitas pessoas que encontramos somaram muito em nossas histórias de vida. Posso citar aqui, por exemplo, o José Nilton, que era um senhor de sessenta anos e que havia pedido demissão de seu trabalho e já havia cruzado o Brasil do Uiramutã ao Chuí. No bagageiro dianteiro de sua bicicleta estava escrito, *Os brasis do Brasil*. Ele tinha alguns cadernos, nos quais havia relatado toda a sua viagem de três anos. Um senhor que possuía um conhecimento geográfico inato, por ter passado por tantos lugares e conhecido tantas pessoas. Era uma figura única, cujo dinheiro, depois de três anos já havia acabado. E que, no momento, viajava com a ajuda das pessoas e a

própria força de seu espírito. Isso, para mim, fez desse senhor, uma das pessoas mais incríveis que já havia conhecido (Figura 13).



Figura 13. Encontro com José Nilton em um posto no entorno de Guaíba, RS (Autor desconhecido, janeiro/2013).

Todavia, a viagem não foi marcada apenas pela solidariedade, porque algumas vezes fomos impedidos de dormir nos lugares que encontramos, como, por exemplo, em Florianópolis, onde fomos retirados do centro acadêmico de jornalismo da UFSC pela polícia federal e tivemos que assinar um boletim de ocorrência interno da faculdade em que estava escrito: “Estudantes supostamente da USP, que supostamente vieram de bicicleta”. Ou seja, sempre desconfiando de quem nós éramos e quais eram as nossas intenções. Mas isso era uma coisa que fazia parte da travessia, já que pela nossa necessidade nem sempre cumpríamos as normas dos locais. Além disso, a brigada militar do Rio Grande do Sul, na cidade de Santa Vitória do Palmar, também nos acordou quando estávamos dormindo na rua, inclusive dando um choque no pé do “D2”, para se levantar. Ademais, é possível dizer que também houve outras interferências de menor magnitude das forças da lei.

Além disso, outro fator que pesava negativamente na relação com algumas pessoas era a de que a nossa aparência, depois de dias na estrada não era das mais aceitáveis pela sociedade. Assim, era possível perceber alguns olhares soberbos para nós e, talvez, esse mesmo fator tenha sido o responsável pelas desagradáveis intervenções policiais. De toda forma, isso nos ajudava a perceber o caráter contestador que o tipo de viagem que estávamos fazendo proporcionava, já que além das questões com a aparência, para ficarmos tantos dias na estrada, precisávamos, também, romper com o tempo do cotidiano do trabalho e com a percepção de que para viajar seria necessário o consumo de um espaço privado para dormir. Porém, os olhares tortos e a repressão representavam apenas a exceção, já que em tantos lugares que passamos a maioria das pessoas se mostrava solidária, simpática e curiosa a respeito de quem éramos nós.

Em toda a travessia, mesmo que encontrar lugares para dormir fosse a nossa maior dificuldade e, portanto, pelos riscos empreendidos, fosse um importante gerador de experiências, também precisávamos nos preocupar com outras necessidades vitais, como por exemplo encontrar uma rotina que permitisse nos alimentarmos com qualidade e, ao mesmo tempo, fazer com que a pedalada rendesse. Assim, no começo da viagem, tivemos grandes dificuldades para encontrar tempo para cozinhar. Comemos pouco e mal. Estávamos sempre atrasados para cumprir a quilometragem que pretendíamos, já que não tínhamos a noção de como seria o nosso verdadeiro rendimento. Isso até o final do trecho em Santa Catarina, enquanto ainda estávamos entretidos com as praias e não tínhamos uma rotina fixa. Às vezes, comíamos pratos feitos em restaurantes; outras vezes cozinávamos mesmo na praia.

Já quando estávamos na estrada era mais fácil parar em um posto e cozinhar grãos, raízes, legumes e carnes defumadas, que podiam ser transportadas por algum tempo sem que estragassem. Após entrar no Rio Grande do Sul, por onde circulamos apenas por estradas, percebemos que era necessário acordar muito cedo, pedalar com o sol mais baixo, para que assim pudéssemos parar para cozinhar, descansar e esperar o sol baixar novamente para voltar ao percurso, aproveitando que os dias iam ficando cada vez mais longos.

Mesmo assim, toda a rotina necessária para que nos alimentássemos ou dormíssemos bem não era uma garantia de que, em todos os momentos, estivéssemos com o máximo de energia. Afinal, em pelo menos algum momento na viagem, cada um dos viajantes passou mal. E isso

decorria do cansaço da viagem. Tanto que não chegamos até o ponto final planejado para a viagem que era em Gualeguaychú, na Argentina, somente de bicicleta, porque no final da travessia, já no Uruguai, tive uma insolação, o que fez com que passássemos três dias parados. A sorte é que, mais uma vez, até mesmo fora de nosso país, fomos ajudados, já que fui atendido e tomei soro em um posto de saúde no Uruguai sem que precisasse passar por procedimentos burocráticos (Figura 14).

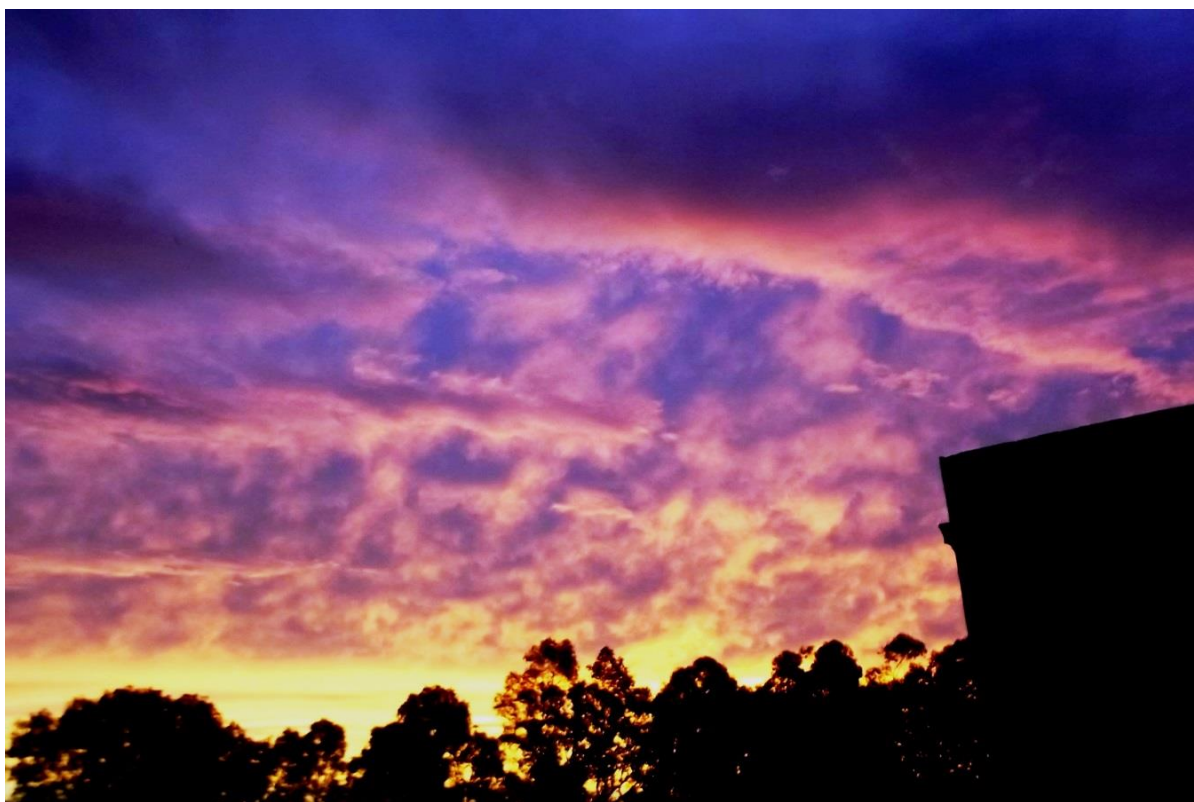


Figura 14. Depois de dois dias passando mal por conta da insolação, tive como consolo o pôr-do-sol mais lindo que já vi. San Luis, Uruguai (foto de Vitor Gabriel Martines, fevereiro/2013).

A nossa rotina era moldada pela nossa vitalidade e, para que pudéssemos chegar, tivemos que elaborar uma maneira de passar nossos dias e, ao mesmo tempo, conservar as nossas energias. As mudanças nos ambientes acabavam por conduzir a novas práticas, mas as dificuldades foram aprimorando a nossa forma de lidar com a travessia e criando uma espécie de jogo de cintura, que permitia ficarmos sem estrutura por muitos dias, sendo que tudo isso era dependente de nossas relações sociais, tanto com os outros quanto internamente no grupo.



Figura 15. Trabalho em equipe. Eram necessárias duas pessoas para empurrar as bicicletas em subidas de trilhas muito íngremes. Praia do Rosa, em Imbituba, SC (foto de Vitor Gabriel Martines, janeiro/2013).

Ao mesmo tempo, por causa das divisões de tarefas, do cansaço, das diferenças de humor e da vitalidade de cada um em cada dia, em alguns momentos nos desentendemos o que fez com que quase nos separássemos no Rio Grande do Sul. Porém, por meio do diálogo, sempre reconhecemos ser grandes amigos e, com isso, conseguimos conciliar as individualidades dentro do grupo (Figura 15).

Além disso, com tanta variedade de acontecimentos ao longo dos dias, era mais do que normal a nossa oscilação no humor. E, no caso, tudo isso passava por uma série de sensações, que intensificavam a experiência no tempo e geravam novas e amplas memórias. Às vezes, em um período curto de um mesmo dia, saíamos de um grande desânimo para uma grande euforia, o que faz refletir que, quando se sai de um momento de desânimo, normalmente os momentos melhores que o sucedem parecem ser melhores ainda.

Dessa forma, durante a viagem de bicicleta, foi possível notar que uma série de relações pessoais particulares se formava. E isso estava ligado à rotina e à maneira como nos

locomovíamos, como percebíamos os outros e como os outros nos percebiam. Assim, muitas pessoas importantes fizeram parte dessa história, ensinando por meio de seus modos de vida. Não poderia citar todos aqui, porque seria uma função praticamente infinita. Mas as suas participações foram fundamentais para que a viagem pudesse acontecer. Além disso, uma das coisas mais importantes era a compreensão do espírito de grupo, que revelava à travessia um caráter coletivo, cujos significados estão presentes na memória de cada um através de suas perspectivas. Ademais, cada trecho, cada pessoa e cada lugar, correspondiam a uma singularidade nos modos de interação com o mundo. Os sotaques, a arquitetura, as relações produtivas, os horizontes possíveis, etc., marcavam a essência das pessoas e dos lugares.

3.4. Considerações sobre a análise da viagem

Essa parte do trabalho é uma tentativa de expressar a essência das percepções obtidas na travessia. A escrita mescla o caráter descritivo da experiência com uma forma literária, que restaura alguns momentos e histórias, sem que se pretenda abarcar a totalidade do relato. Esse desenvolvimento mostrou um caráter muito particular acerca das perspectivas sobre os muitos caminhos de aprendizado da viagem, já que cada pessoa é um mundo diferente, e que o trabalho poderia ser escrito de uma maneira muito distinta pelos outros participantes da viagem, que viram as mesmas coisas, mas perceberam através das suas próprias lentes, que davam o significado aos seus mundos.

O conhecimento pela experiência carrega consigo uma rede de relações na memória, com todo o seu peso sensitivo, caracterizado pela interpretação própria que damos a ela. Por isso, a experiência é tão importante, porque ela carrega esse peso, daquilo que não mais está presente, mas que sempre se poderá lembrar. Reviver, não mais. Porque nem o espaço por onde passamos é mais o mesmo e nem nós o seremos. Mas o aprendizado ficará, sendo modificado, lentamente, pelas novas experiências transformadoras. No entanto, ficará para sempre, na compreensão do que é a construção de uma vida.

Por toda a diversidade de contatos que tivemos, pudemos interagir com uma nova realidade, distinta da que tínhamos em nossas relações cotidianas. Assim, pelas novas sensações e sentimentos que a travessia proporcionava, podíamos também, intensificar o tempo, e proporcionar uma nova densidade a cada momento. Nesse caso, a cada nova interação com

uma paisagem ou com uma pessoa, tínhamos uma nova perspectiva possível da relação entre os seres humanos e os seus modos de vida.

E, por não estarmos isolados por uma lataria, tínhamos um contato sensitivo ampliado durante todo o deslocamento, quando comparamos com outras formas de locomoção. Podíamos sentir todas as formas do terreno, os ventos, as marés e os solos, por conta, também, do contato perene com o chão e por ser a própria força a responsável por transpor o espaço.

O próprio meio de transporte que utilizávamos permitia um contato singular com esses novos ambientes. Afinal, a bicicleta não é apenas uma bicicleta, mas um símbolo, com significações próprias na compreensão de cada pessoa. Por muitas vezes representar um símbolo aventureiro, que por si só revelava os indícios de que carregávamos histórias, as bicicletas carregadas eram uma porta para as relações com as pessoas dos lugares pelos quais passávamos. Assim, ainda que por um curto espaço de tempo, muitas relações foram formadas. Muitas ajudas nos foram fornecidas, porque a questão de estarmos sem dinheiro também era um fator de aproximação.

Por tudo isso, essa viagem apresentava um caráter contestador, uma ruptura nas relações habituais mediadas pelo dinheiro, pelo tempo do trabalho, pelo individualismo, pelo que caracterizamos como público e privado, pelas relações impostas de medo pelos grandes meios de comunicação e, além disso, representava uma ruptura com o isolamento da natureza, característico do modo de vida nos meios urbanos.

Mesmo que não conseguíssemos mensurar o que seria percebido na viagem, pudemos contemplar a nossa busca por novos horizontes e aprendemos muito no percurso, ainda que não tenhamos conseguido completá-lo somente de bicicleta, porque quando chegamos a Montevideu a Copa América Alternativa estava começando e, assim, precisamos pegar um ônibus para chegar até Gualeguaychú. Todavia, isso não importava, porque na travessia, muito mais importante do que o destino final, era o percurso e as várias experiências que obtivemos nesse contato. Após quase sessenta dias na estrada, encontramos os nossos amigos de São Paulo na Argentina, o que nos proporcionou um choque, já que eram os velhos amigos, que encontrávamos em um novo lugar, quando nós, depois de tantas histórias, já não éramos os mesmos.

Neste trabalho expressei apenas um ponto de vista sobre tudo o que se passou na travessia. O que na realidade representa apenas uma parte da totalidade da experiência na viagem, limitada pelas palavras, que não conseguem traduzir toda a densidade sensitiva daquilo que vivemos. A viagem representou uma grande amplitude de sentimentos e sensações, ela foi uma intensificação das experiências no tempo, traduzida pela constante alteração dos horizontes e dos ambientes que encontramos (Figura 16).



Figura 16. Chicó envolto pela luz refletida pela areia da praia e o mormaço, impedindo a delimitação do horizonte. Ilha do Cardoso, SP (foto de Vitor Gabriel Martines, dezembro/ 2012).

4. SEGUNDA PARTE – REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

4.1. A viagem de Goethe à Itália

Estar em contato com a natureza. Procurar nossa ligação intrínseca com a Terra, se deslocar e perceber o outro, o tempo e o espaço para nesse instante perceber a si mesmo. São esses, alguns pontos que unem as características de viajar e conectar os sentidos ao mundo (ANDRIOLO, 2011).

Quando viajamos desenvolvemos uma série de conhecimentos ligados às cognições e inspirações poéticas que o novo nos proporciona (ANDRIOLO, 2011). Nesse caso, uma viagem notável e inspiradora para a história do pensamento, que se desenvolve em muitas novas formas de se elaborar o conhecimento é a viagem de Goethe à Itália, transformadora para o autor e para a sociedade, estando profundamente ligada à formação da geografia e da fenomenologia.

Além disso, a travessia de Goethe se conecta com a viagem que é tema do presente trabalho, por retratar o movimento e a percepção da paisagem como grande geradora de experiência de vida e de enlaçamento com o meio geográfico. É por meio desse contato com tudo o que nos cerca que surgem as ideias e que nos transformamos por meio de toda a gama de pensamentos e sentimentos que o movimento nos permite compreender.

Goethe em sua viagem revela: “*A visão da paisagem magnífica à minha volta não desaloja em mim o senso poético; bem ao contrário, acompanhada do movimento e do ar livre, ela o suscita com tanto maior rapidez*”. (GOETHE, 1999, p. 26)

No caso da viagem à Itália, se desenvolve uma verdadeira metamorfose na vida do literato e cientista, que busca a fuga de seu cotidiano em Weimar, no dia de seu aniversário, em 28 de agosto de 1786, para lançar-se no novo e realizar uma série de questionamentos que vão se desenvolvendo no transcorrer de seu deslocamento pelas novas e instigantes paisagens (GUIDOTTI, 2012).

Goethe começa seu empreendimento em busca do anonimato, já que em sua vida cotidiana já havia recebido grande reconhecimento por ter escrito *Os sofrimentos do jovem Werther* (1774). Sem comunicar a nenhum de seus amigos, parte na calada da noite para não provocar alarde e nem gerar comoção (ANDRIOLO, 2011).

O viajante tem já no começo de seu trajeto uma percepção muito nítida dos detalhes que o cercam na paisagem. Assim, vai relatando a experiência de acordo com a velocidade lenta em que vai se transportando e com as consequentes mudanças visuais por onde vai passando.

O fato é que meu interesse pelo mundo se renova; testo meu poder de observação e examino até onde vão minha ciência e os meus conhecimentos, se meus olhos estão limpos e veem com clareza, quanto posso apreender em meio à velocidade, e se as rugas sulcadas e impressas em meu espírito podem ser de novo removidas. Já neste momento, em que estou por minha própria conta, em que preciso estar atento e presente, dão-me esses poucos dias ao espírito uma elasticidade totalmente nova; tenho de me preocupar com o câmbio, trocar dinheiro, pagar, fazer anotações, escrever eu próprio, em vez de, como antes, apenas pensar, querer, refletir, ordenar e ditar. (GOETHE, 1999 p.30)

Após esse começo do trajeto em que pôde perceber os impactos proporcionados pela sua nova interação com o tempo e o espaço, Goethe passa a ter um maior contato com os monumentos e a simbologia da Antiguidade e do Renascimento em sua caminhada. Por algum tempo, para em Veneza, por sua notável beleza, e se deleita com sua arquitetura e sua pintura (ANDRIOLO, 2011).

Quando chega a Roma, relata o seu ‘segundo nascimento’ e vai compreendendo uma nova forma de enxergar o mundo conforme vai conversando com os diversos artistas com os quais faz amizade e, às vezes, até os contrata para retratar algumas partes da viagem. Goethe segue seu itinerário em direção ao sul, passando por Nápoles, Palermo e Sicília dentre outros lugares, até voltar a Roma. Em todos esses percursos, o viajante vai esboçando uma grande quantidade de relatos e desenhos que o ajudam a memorizar as pessoas e os lugares por onde passou, transformando-se e elaborando outras formas de ver a arte e a natureza.

É notável a capacidade de descrição geográfica que Goethe possui. O autor apreende os solos, os vales, a atmosfera, a geomorfologia, as fronteiras estabelecidas por fatores naturais do território, regiões e até mesmo a sua localização pelos paralelos e sua influência no clima e nas espécies locais. Vale lembrar que nesse tempo nem mesmo uma ciência geográfica existia, mas o autor, devido a seu conhecimento holístico, possuía uma grande capacidade de síntese de conhecimentos.

Goethe tinha em seu relato uma grande diversidade de linguagens para descrever as paisagens pelas quais se deslocava. Não apenas as descrevia como também as pintava e, com isso,

acreditava que poderia remontar todos os detalhes visuais do espaço em sua memória e interiorizá-los (GUIDOTTI, 2012).

Aliando todos esses conhecimentos e percorrendo os locais que ia conhecendo com grande curiosidade para realizar as suas observações, Goethe inicia o processo de gestação de um método de conhecimento novo, fomentado pelo ato de viajar e pela posição do olhar frente às paisagens, às obras de arte, aos elementos da natureza e às pessoas dos lugares (ANDRIOLO, 2011).

Segundo Rudolf Steiner (*apud* Andriolo 2011), durante a viagem Goethe concebeu a compreensão da “forma arquetípica”, por meio da qual seria possível a visualização do elemento constante e do mutável no ser.

Esse novo método que estaria sendo gestado é a fenomenologia, na qual Goethe desenvolve uma série de passos para a compreensão de qualquer fenômeno a partir da observação, tendo procedimentos científicos que traduzissem em linguagem humana a linguagem da natureza. Nesse caso o organismo vivo teria uma tradução mais compatível com uma linguagem poética, que retratasse as sensações e sentimentos gerados no contato com o outro (BACH JÚNIOR, 2014).

Sendo assim, as coisas observáveis deixam de ser unicamente um objeto exterior e passam a ser a mediação dos processos de percepção e cognição que o colocam em relação sensível com o mundo (ANDRIOLO, 2011).

A apreciação nascida da experiência é enriquecida pelos olhares, tatos e cheiros, coisas que não poderiam ser apreendidas de outro modo, impossíveis de se converterem em um mero documento abstrato (GUIDOTTI, 2012).

Assim, Goethe (1999), em sua viagem relata:

Pode-se dizer o que se quiser em benefício das tradições orais e escritas, mas somente em pouquíssimos casos elas serão suficientes, uma vez que são incapazes de transmitir o verdadeiro caráter de seu objeto, e até mesmo nas coisas do espírito. Uma vez, porém, visto o objeto, então se poderá com prazer ler e ouvir a seu respeito, pois a isso juntar-se-á a impressão viva; somente aí é que se poderá refletir e julgar. (p.182).

Dentro desses ideais de observação propostos por Goethe é inevitável que apareça a compreensão da essencialidade que o ato presencial proporciona. É necessário estar nos lugares para se obter uma real dimensão das coisas. É preciso o deslocamento no espaço e no tempo para que se perceba o mundo como novidade, para que se aguce a criatividade e a percepção (ANDRIOLO, 2011).

Conforme o autor revela:

É alegre e instrutivo passear por entre uma vegetação que nos é estranha. Em meio às plantas habituais ou a objetos que conhecemos de longa data, não pensamos coisa alguma, e de que vale a contemplação sem a reflexão? Aqui, diante dessa multiplicidade que me é nova, torna-se cada vez mais viva a ideia de que talvez seja possível remontar todos os tipos de planta a uma única. Somente assim seria possível determinar verdadeiramente os gêneros e as espécies, o que, no meu entender, até hoje se faz de maneira bastante arbitrária. Foi nesse ponto que emperrei em minha filosofia botânica, e ainda não vejo como desenredar-me. A questão me parece tão profunda quanto ampla. (Goethe, 1999, p. 71)

Essa busca pelos estudos científicos na tentativa de encontrar leis como explicações para a natureza indicam o tempo em que Goethe vivia e o consequente impulso modernista presente em sua obra. Todavia, a busca do viajante não era a mesma mecanicista de Newton e tampouco cartesiana, que buscasse a fragmentação entre corpo e mente ou sujeito e objeto. “Para Goethe nada poderia ser exterior a nós, o mundo está refletido no sujeito. Mas os próprios fenômenos objetivos também devem se manifestar nele” (GIANOTTI, 2013, p.41). Dessa forma, a busca por uma planta primordial, além de antecipar o evolucionismo de Darwin, que também foi influenciado por ele, é uma busca pela própria natureza humana (FALCÃO, 2016).

Além disso, conforme cita Simmel (*apud* GIANOTTI, 2013):

Para Goethe, o princípio vital da natureza é, ao mesmo tempo, o da própria alma humana, ambas tendo a mesma igualdade de direitos, mas procedentes da unidade do ser, que, na diversidade de suas configurações, desenvolve a igualdade do princípio criador, de sorte que o homem pode encontrar em seu próprio coração todo o segredo do ser, e talvez também a sua solução (p.41).

A viagem à Itália revelou em Goethe uma série de ideias como a da planta primordial ou a busca de uma compreensão não mecanicista das cores, que se tornaram estudos posteriores de

grande valia para toda a evolução dessa nova maneira de fazer ciência. Ademais, suas maneiras de olhar e interpretar o espaço vão sendo aprimoradas com todos os contatos que realiza, por meio das ideias que troca com guias e artistas. Maneiras estas que modificam a sua compreensão da paisagem e que em muito influenciam Humboldt na construção de um método de observação e em uma nova ciência crítica ao mecanicismo: a geografia (FALCÃO, 2016).

Aqui, porém, está-se numa escola muito grande, na qual cada dia tem um tanto a ensinar que sequer nos é permitido ousar dizer algo acerca do que aprendemos no seu decorrer. Na verdade, faríamos bem em, mesmo passando anos aqui, observar um silêncio pitagórico (Goethe, 1999, p. 155)

O que é possível apontar nesse trabalho é que a viagem foi um ponto fundamental de ampliação do olhar e da curiosidade do poeta e cientista. Todas as questões que envolvem o deslocamento e o contato com o outro permitiram aprimorar o autoconhecimento do viajante. Durante a travessia foi sendo desenvolvido um novo método que posteriormente se expressou em um novo modo de ver o mundo. Um modo que persiste até hoje em diversos pensadores e que está diluído nas mais diversas ciências.

Todavia, para modificar e inserir todo esse universo, o pensador necessitou passar por uma metamorfose pessoal, questionar tudo aquilo que já sabia, para construir uma nova consciência. O autor, por muitas vezes, faz alusão a essas modificações dizendo “*ter mudado até os ossos*” (GOETHE, 1999, p. 173), ou então, “*ou você era louco antes ou tornou-se agora*” (GOETHE, 1999, p. 247). Quando chega a Roma alude até a um novo nascimento.

A metamorfose de Goethe foi uma metamorfose na consciência humana sobre a Terra e tudo isso foi ajudado pela apreensão do movimento na viagem. A modificação das paisagens é transformadora da capacidade que temos de perceber o mundo. Nesse ponto, a viagem de Goethe, divisora de águas para o conhecimento, nos permite refletir sobre a indivisibilidade entre o olhar e o viajar (ANDRIOLO, 2011).

4.2. A dissociação entre ser humano e natureza

O movimento da estrada, sentido pelo ritmo lento da pedalada, permite longos momentos de reflexão devido ao fluxo das imagens que vão constantemente mudando ao seu redor. Numa

hora se está no litoral pedalando em praias largas e baixas com a areia dura, e apreciando o movimento das ondas, observando a restinga ou uma pequena falésia. Em outra, embora em um espaço construído, que é o asfalto lateral da rodovia, se está no meio da Mata Atlântica imerso nas suas bordas e no seu barulho meditativo constante. Como também pode-se estar num terreno mais plano, ligeiramente ondulado, que permite a visão do horizonte, muitas vezes monótono por causa da monocultura, mas que permite um belo horizonte contemplativo ao pôr-do-sol.

Há uma diversidade gigantesca de paisagens e percepções que são apreendidas nesse tipo de viagem, não há barreiras que separem o seu corpo do contato direto com os locais percorridos. Em muitos desses instantes, quando vividos com tranquilidade, era permitido pensar na vida e no mundo, no ponto onde chegamos coletivamente e no tratamento que damos à Terra. Quando em situação de perigo, a experiência era transformadora e o conhecimento efetivo era refletido em prática.

Além disso, em toda a diversidade de momentos e aprendizados era permitida a conexão e uma imersão no tempo e no espaço da natureza. O sol, a lua, as marés e o movimento do vento e das nuvens eram o que ditava a rotina e os tempos da pedalada.

Um tempo diferente daquele produtivista e cronometrado da grande cidade, racionalizado pelo trabalho, controlado e constrangido pelo poder e pelos deslocamentos da população apressada e sofrida nos transportes públicos. Ficamos, no meio urbano, perdidos pela contínua falta de horizonte mais longínquo. Somos tocados por todos os sentidos no cotidiano quando enxergamos a miséria e não sabemos como ajudar. Por outro lado, percebemos tanta riqueza e ostentação em outros lugares, até mesmo coladas nas regiões de pobreza, marca que revela que essas são duas faces de uma mesma moeda.

A metrópole, ponto de partida de minha reflexão, onde vivi grande parte de minha experiência geográfica em vinte e oito anos, é o lugar onde a poluição afeta a saúde respiratória e onde o sufocamento se faz persistente. Lugar do barulho incessante, advindo do ruído das máquinas em frequência contínua, e da perda da paz, por onde não se anda tranquilo na escuridão, onde, em todo canto, acaba por surgir a falta de reflexão por conta do excesso de informação.

A luz, nesse espaço, nunca cessa, como pode ser visto até mesmo em fotografias provenientes do exterior do planeta. O que culmina em ser o ponto máximo da compreensão da Terra como

objeto, alcançada em sua totalidade pela triangulação de satélites, que ampara o discurso científico de domínio sobre a natureza. Porém, nosso planeta é muito mais que uma imagem. Ele não é apenas a sua representação, é a fonte da vida que permite a nossa existência.

Pedalando nos conectamos com a Terra em uma forma distinta daquela que temos no cotidiano urbano, mediada pelo transporte majoritariamente automotivo e pelo consumo e, em vários aspectos, temos tempo para refletir sobre ela. A experiência da alteridade espacial nos permite refletir sobre quem somos, através de quem não somos, pois, ainda que de maneira não totalmente nítida, os espectros percebidos pelo movimento no espaço permitem uma interpretação mais ampla que em relação a uma atitude perceptiva cristalizada de uma rotina monótona. Isso nos leva a pensar, posteriormente, no quanto o projeto consciente de nosso mundo nos influencia e em como podemos influenciá-lo. Somos natureza, além de tudo, porque somos compostos da mesma estrutura física e atômica daquilo que nos cerca.

E, ao final de todos esses pensamentos, porque nos desviamos de nossa essência e enxergamos a natureza e a nós mesmos como objetos? Por que viramos utensílios do sistema de produção? Por que cristalizamos nossas experiências vivendo para o trabalho?

A investigação sobre o assunto pode partir de tempos muito distantes, já que é a busca da interpretação acerca do que construímos como mundo, das nossas antigas cosmologias, que pode elucidar o ponto em que se insere a produção do conhecimento atual e a leitura que temos da vida, tanto individual quanto coletivamente.

Podemos pensar em algumas formas pelas quais um dia já enxergamos para apontar alternativas em relação ao paradigma dominante. Tentamos, assim, brevemente, buscar as raízes que levaram o homem a essa separação tão drástica em relação à experiência e à natureza.

Nesse caso, é possível partir de uma percepção do espaço remontando ao tempo em que a sua interpretação era mítica, o ponto em que homem e natureza ainda pareciam muito mais fortemente integrados. Segundo Dardel (2015):

A geografia é mais do que uma base ou elemento. Ela é um poder. Da Terra vêm as forças que atacam ou protegem o homem, que determinam sua existência social e seu próprio comportamento, que se misturam

com sua vida orgânica e psíquica, a tal ponto que é impossível separar o mundo exterior dos fatos propriamente humanos (p.48).

Sendo assim, o homem está submetido às forças da natureza, se sentindo e se enxergando como *objeto* da externalidade, mesmo em seus estados emocionais ou afetivos, que são parte de sua vida interior. Porque essas forças manifestadas internamente lhe aparecem como algum poder difuso de seu entorno e que do exterior o invade (DARDEL, 2015, p. 50).

Segundo Veiga (2001):

O mito não é um conceito, mas sim, essencialmente, uma imagem. Sob forma simbólica, representa seres e forças sobre-humanos como responsáveis tanto pelos processos e fatos na natureza como por ocorrências na vida interna, na alma do homem (p.41).

Os mitos sinalizam uma confluência entre a alma e a natureza, pertencentes ao universo e não apenas a um indivíduo, já que os mesmos seres divinos estão transitando em ambas as esferas e são apresentados em estado onírico, ou seja, num estado de consciência que carece de contornos exatos (VEIGA, 2001).

Segundo Veiga (2001), o fenômeno do conhecimento, advindo dos conceitos e da racionalização acerca da natureza, surge exatamente com o declínio da antiga consciência mítica e imagística, substituída paulatinamente pelos conceitos que fazem oposição às imagens. É a substituição do mito pelo logos que possibilita o distanciamento da natureza, que agora necessita de uma explicação de ordem sensorial, não mais onírica, para poder ser compreendida. O ser humano passa, assim, aos poucos, a se compreender como um ser pensante autônomo, sendo esse o ponto de partida da busca cognitiva humana, no confronto com uma natureza antes mitificada.

A filosofia surge nesse momento, da fragmentação da percepção do homem em relação à natureza atingida pelo conceito como meio de expressão. E vai seguindo esse caminho mais lógico de interpretação do mundo, em busca das relações de causa e efeito para a nossa condição ambiental (VEIGA, 2001).

Em contrapartida, com a mudança na forma dominante acerca das concepções de mundo, temos uma alteração importante proveniente da filosofia escolástica, que compreende o

período medieval, no qual, por mais que a instrumentalização do espaço ainda tenha perdurado, ela é afirmada em torno da autoridade e do dogma. E como a vida no corpo era considerada pecaminosa, a natureza apresentava-se como negação de Deus e até mesmo como algo demoníaco. Mesmo assim, nesse período o ser humano seguia cultivando uma interioridade, ainda que baseada em pressupostos teológicos (VEIGA, 2001).

Em todo caso, a grande transformação que perdura em muitas de nossas concepções atuais é o surgimento do pensamento moderno, o qual, antes de tudo, pretende se desprender das concepções religiosas e passa a valorizar o pensamento sobre o homem. A autoridade e o dogma são substituídos pela evidência racional e a percepção sensorial (HARVEY, 1992).

Segundo Habermas (*apud* HARVEY, 1992) o projeto da Modernidade:

Entrou em foco durante o século XVIII. Esse projeto equivalia a um extraordinário esforço intelectual dos pensadores iluministas 'para desenvolver a ciência objetiva, a moralidade e as leis universais e a arte autônoma nos termos da própria lógica interna destas'. A ideia era usar o acúmulo de conhecimento gerado por muitas pessoas trabalhando livre e criativamente em busca da emancipação humana e do enriquecimento da vida diária. O domínio científico da natureza prometia liberdade da escassez, da necessidade e da arbitrariedade das calamidades naturais. O desenvolvimento de formas racionais de organização social e de modos racionais de pensamento prometia a libertação das irracionalidades do mito, da religião, da superstição, liberação do uso arbitrário do poder, bem como do lado sombrio da nossa própria natureza humana. Somente por meio de tal projeto poderiam as qualidades universais, eternas e imutáveis de toda a humanidade, ser reveladas (p.23).

O pensamento iluminista abraçou a ideia do progresso acreditando libertar os seres humanos dos poderes externos religiosos. Era uma emancipação que buscava o homem como um ser autônomo, desenvolvendo novas forças cognitivas, que geravam valores e perspectivas em sua vida, proporcionando uma nova existência individual e social. Para romper com o pensamento medieval, de obediência e submissão religiosa, foi necessária a criação de uma nova forma de interpretar o mundo, de modo que tudo aquilo que fosse considerado supersticioso, ou seja, que não pudesse ser evidenciado de forma sensorial visível e racional estaria excluído do novo paradigma dominante, o científico. Era necessário romper com todas as estruturas anteriores do pensamento, destruir aquilo que era conhecido, para se formular o novo (HARVEY, 1992).

Nesse período fundamentam-se leis universais e matemáticas sobre a natureza. Tudo poderia ser calculado e evidenciado por meio de fórmulas que expressassem a realidade. O espaço foi quantificado e geometrizado pelas leis de Newton. Nesse movimento, perdeu-se o sentido de interioridade, a partir do momento em que passou a ser valorizada a explicação universal, ou seja, tudo aquilo que pudesse explicar o mundo exterior e geral e ser demonstrado empiricamente seria científico. As questões interiores com respeito à alma seriam pertinentes à metafísica e/ou aos dogmas religiosos (VEIGA, 2001).

A forma de engrenagem e de máquina passou a traduzir a natureza e os corpos humanos. Como explicita Descartes, a mente poderia ser interpretada isoladamente, revelando duas naturezas distintas entre o corpo físico e a realidade intelectual. Ocorre a cisão entre corpo e mente, entre espírito e matéria e entre homem e natureza. O intelecto científico torna-se eficiente na análise e na exploração da parte física da realidade, mas produz também uma tendência dissociativa (VEIGA, 2001). Esboça-se uma compartimentação do conhecimento em diferentes áreas, através da decomposição de suas partes, mas se perde a noção de totalidade quando se tenta reconectar os conhecimentos (SANTOS, 2017).

Outra importante questão levantada nesse período é aquela que diz respeito à experiência, que foi exatamente a condição metodológica para que se criasse essa universalidade científica que afastava o ser humano de sua interioridade.

De alguma forma criou-se a noção de que o empirismo científico daquela época estava ligado à descoberta de diversos fatores universais através da experiência. Larrosa (2002) aponta que é importante distinguir a noção de experimento e de experiência. A experiência em sua origem etimológica, tanto germânica quanto latina, carrega a dimensão de travessia e de perigo. O sujeito da experiência é individual e passivo, pois alguma coisa acontece com ele e cada indivíduo enxerga da sua própria forma o ocorrido. Ou seja, uma experiência é irrepetível, ela não será vista da mesma forma nem por sujeitos distintos e nem pelo mesmo sujeito em uma nova ocasião. No caso da lógica acerca dos experimentos, que se tornou uma conotação metodológica do paradigma científico, o experimento produz acordo, consenso ou homogeneidade entre os sujeitos, sendo desta forma uma antítese da experiência, pois ele é repetível. Assim, a objetividade com que a experiência passa a ser enxergada leva também à generalização e à uniformização dos homens.

Nesse caso há uma objetificação do espaço devido a sua tendência dissociativa, ou seja, ocorre a criação de uma realidade pensada como exterior ao ser humano. A natureza é materializada e interpretada através de um olhar distante e causal, o que permite a sua exploração em busca de uma melhor condição de vida aos homens, gerando um poder científico sobre os recursos naturais e evidenciando o seu uso como ferramenta de poder. Sendo assim, cria-se uma visão, nos moldes em que *“Bacon propunha: ‘saber é poder’, onde a ciência deveria ser útil para converter-se em realidade”* (VEIGA, 20011, p. 65).

Toda essa tendência dissociativa entre homem e natureza e o uso dos recursos naturais para apropriação do poder, acabaram por traduzir o desenvolvimento tecnológico científico como fator fundamental na eclosão do aprimoramento dos meios de produção que culminaram no capitalismo como sistema dominante no planeta. Conforme explicita Harvey (1992, p.97) *“Essa dominação foi feita a um alto custo: violência, destruição das tradições, opressão, redução da avaliação de toda atividade ao frio cálculo do dinheiro e do lucro”*. A formação da realidade que temos hoje é produto do pensamento humano dominador da natureza e opressor da cultura de outros povos, que tinham essa concepção de viver muito mais integrada com o planeta, apresentando uma relação de mutualidade com a Terra.

Segundo Miklós (2001) o desaparecimento de 95% das aldeias indígenas em duzentos anos causou grande perda da diversidade gênica das plantas. Enquanto isso, houve uma monotonização das paisagens naturais devido à monocultura, uma redução na qualidade alimentar gerada pela diminuição no número de espécies cultivadas e pelo aumento no uso de agrotóxicos e de transgênicos.

Aquilo que se enxergava como progresso foi o processo precursor de grandes guerras, desde o seu surgimento. É importante lembrar que a própria revolução industrial somente foi possível pelos cercamentos, que expulsaram violentamente a população das áreas rurais para gerar o excedente humano e o consequente exército de trabalhadores de reserva nas áreas urbanas. Uma situação na qual o homem é objetificado, controlado no espaço e transformado em mercadoria através de sua mão-de-obra (MARX, 1985).

Desde então, a vida passou a ser dominada por critérios econômicos. O indivíduo humano passou a ser sacrificado pela economia, numa relação em que há uma inversão de valores sem precedentes, já que a maioria dos homens tem de servir à economia e não a economia servir

ao homem. Ao mesmo tempo em que a promessa iluminista de igualdade de direitos na prática se tornou ilusória, perante o poder econômico e a influência política, mostrando na realidade haver uma grande diferença entre os indivíduos de acordo com a sua condição social (VEIGA,2001).

Ainda segundo Veiga (2001):

A escravidão foi abolida, mas em contrapartida sobreveio a alienação e a subordinação da vida inteira ao processo econômico, com o surgimento dos grandes centros de produção e consumo (metrópoles) e sua consequente massificação: viver para sobreviver ou, no máximo, para enriquecer e garantir a fruição do consumo, depois das horas dispensadas com o necessário mal chamado trabalho. Assim, o outro acaba tornando-se o concorrente, a fraternidade converte-se em adversidade e o pretense progresso econômico esvazia-se de sentido e faz dos antigos escravos, que obedeciam a seus donos munidos de chicotes, novos escravos subordinados ao desgaste das grandes cidades, à concorrência e ao frenesi do consumismo ditado pelas leis do mercado (p.72).

Da mesma forma que há uma concorrência entre os indivíduos, há também uma concorrência entre empresas, países, regiões, cidades, etc. O equilíbrio econômico não acontece, produzindo-se lugares de muita riqueza e outros de extrema pobreza, nos quais as pessoas encontram mais dificuldades em seus percursos. Nesse caso, como a riqueza material foi elevada pela racionalidade moderna como o maior valor dentre as aspirações humanas, ao mesmo tempo foi gerada uma grande instabilidade político-militar entre as nações, já que as questões de hierarquia e submissão econômica entre as mesmas foram decididas, em grande parte, na base da força.

A tecnologia também evoluiu ancorada à indústria armamentista, permitindo o domínio entre nações e até mesmo entre indivíduos. Com isso, grandes guerras foram realizadas com intuítos econômicos. Foram produzidas, nesses períodos, armas que possibilitariam até mesmo o extermínio da humanidade. Tudo isso amparado ideologicamente pela destruição crescente da natureza e pela sucessiva desumanização da sociedade industrial (VEIGA, 2001). Nesse contexto, os recursos naturais, como o petróleo, por exemplo, sempre foram objeto de disputa pelo poder, em uma sociedade em que o automóvel representa de maneira substancial o valor das pessoas devido à materialidade que o sistema filosófico representa.

Atualmente, o capitalismo se reproduz por meio de uma grande movimentação de valores especulativos e dívidas mundiais de equilíbrio frágil, em que as grandes corporações ditam as

regras do jogo. Nesse grande cassino da vida, o dinheiro que promete tanta segurança é hoje um bem inseguro, podendo perder grande parte de seu valor de uma hora para outra, sem contar a insegurança pessoal (VEIGA, 2001). A virtualidade passa a ser uma condição fundamental na simulação de uma reprodução da vida ligada à especulação. O isolamento do homem com as suas condições de sobrevivência naturais tornou o homem tão distante de sua realidade que, nessa ilusão, dificilmente consegue se perguntar como o dinheiro passa a valorizar a si mesmo, sem que haja uma produção condizente para isso. Ele se esquece de ver os produtos de seu trabalho inseridos no tempo e no espaço.

Nesse caso, a dissociação entre o homem e a natureza acaba por gerar, em grande parte, seres humanos urbanos, que não conseguem mais entender-se como pertencentes ao meio natural. São especializados em alguma área do conhecimento e não saberiam sobreviver por meio de suas próprias forças. Trabalham para poder consumir em mercadorias aquilo que é necessário à vida. Sua forma de existir se enquadra diretamente ao modo de produção, mediante a divisão do trabalho responsável pela alienação de sua natureza. O mundo que lhe é negado aparece por meio de representações, nas quais a vivência é substituída pela mediatização do mundo, por imagens e informações que o separam da experiência (LARROSA, 2002).

A globalização gerou uma contração na percepção do espaço e do tempo. A instantaneidade virou a marca da “sociedade da informação”, que, na realidade, segundo Larrosa (2002), através do periodismo (aliança perversa entre informação e opinião) destrói a experiência:

A velocidade com que nos são dados os acontecimentos e a obsessão pela novidade, pelo novo, que caracteriza o mundo moderno, impedem a conexão significativa entre acontecimentos. Impedem também a memória, já que cada acontecimento é imediatamente substituído por outro que igualmente nos excita por um momento, mas sem deixar qualquer vestígio(...) Ao sujeito do estímulo, da vivência pontual, tudo o atravessa, tudo o agita, tudo o choca, mas nada lhe acontece. Por isso, a velocidade e o que ela provoca, a falta de silêncio e de memória, são também inimigas mortais da experiência (p. 23).

Assim, a Modernidade, que tinha como objetivo a transformação da qualidade de vida pelo uso da tecnologia, acabou, por causa de seu modo de produção de larga escala e de sua mentalidade objetivadora do espaço, produzindo, na maioria das vezes, o seu sentido inverso. Mesmo para criticá-la, temos uma dificuldade imensa para formularmos uma nova linguagem que seja reconhecida em um meio científico e que não seja estritamente objetiva.

Nesse sentido, o ser humano acabou por apropriar-se da natureza, mas aos poucos perdeu a ancestralidade do contato com a mesma. Perdeu a capacidade de analisar os seus tempos e os seus ciclos e a capacidade de reconhecer-se como parte integrante dessa mesma realidade que atualmente enxergamos como externa.

Não se trata de dizer que tudo na Modernidade foi em vão. Há que se reconhecer a sua importância em um determinado estágio de consciência pelo qual a sociedade ocidental passou. Mas, neste momento, precisamos reconhecer outros valores que foram abandonados quando passamos a dar um foco excessivo à objetividade e nos esquecemos da interioridade pertinente a cada ser. *“Há que se buscar uma metodologia cognitiva capaz de redescobrir a dimensão espiritual de nosso ser e de levar a uma forma de consciência integradora”* (VEIGA, 2001, p.76).

Temos hoje uma carência no sentido de proporcionar uma reaproximação do homem à natureza, decorrente principalmente do modo de vida relacionado à mentalidade objetivadora e ao modo de produção capitalista. A educação moderna nos ensinou apenas uma abstração geral da vida compartimentada pelas disciplinas. É preciso reaprender o modo prático de lidar com a Terra, ou seja, plantar, construir, pescar, etc., ter o máximo de contato com as atividades naturais e o mínimo de dependência do sistema monetário, ou seja, buscar autonomia. É nessa direção que podemos caminhar para reconstruir o caminho da experiência e da integração entre corpo e matéria.

A viagem de bicicleta caminha na direção desse encontro, ou seja, ajuda na busca do saber da experiência, associado à dimensão prática e efetiva de seu movimento integrador relacionado a um modo de vida mais natural, principalmente quando esse tipo de viagem está acompanhado da falta de dinheiro, que obriga a fazer e não simplesmente consumir. Cria-se, também, uma necessidade de comunicação com o outro, para descobrir o que de fato é perigoso naquele ambiente e o que as pessoas enxergam no seu mundo, apreendendo, desse modo, um pouco da experiência do outro, já adaptado àquele ambiente.

Nesse sentido, a viagem de bicicleta pode ser uma verdadeira geradora de experiência, porque é uma travessia e porque envolve riscos; permite um contato distinto com a natureza por ser um meio de transporte que não impõe barreiras à pele e à visão durante o seu deslocamento; permite questionar a sociedade moderna que gira em torno do *status* de ter um automóvel,

causador de tantas guerras e de poluição. Ela também permite que o seu próprio esforço seja convertido em energia, gerando maior autonomia em relação ao sistema e uma qualidade de vida real associada a uma melhora da saúde. Permite ainda um contato maior com as populações locais e um questionamento do turismo enquanto mercadoria.

Nesse caso, a viagem de bicicleta, proporciona uma nova forma de encarar a realidade, que está longe de ser a única e também de resolver os problemas aqui relatados. A grande questão aqui é a de que ela aponta uma direção, e assim, segui-la pode ser um caminho de grande aprendizado.

4.3. A geografia fenomenológica e as viagens

A geografia, por ser uma disciplina que tem como objeto de estudo o espaço, teve em toda a história de sua formação uma relação com as viagens, que permitiram ao ser humano, por sua curiosidade, explorar e sistematizar um conhecimento acerca dos domínios naturais e da sociedade. Nesse sentido, a humanidade possui relato de grandes deslocamentos para que pudessemos chegar à atual configuração de sua distribuição no planeta. Desde os tempos mais remotos, o ser humano muda de lugar no espaço em busca de melhores condições de vida. E, para tanto, em deslocamento ou não, precisou do conhecimento da natureza e da Terra para que pudesse sobreviver.

Essa necessidade de conhecimento acerca das propriedades da Terra permitiu relatos sobre os lugares mais remotos e proporcionava nas sociedades um contato com aquilo que lhe era desconhecido, distante do imaginário permitido pela sua vivência, proveniente de sua integração com o mundo. Esses discursos produzidos por aqueles que se aventuravam, não estavam separados da compreensão pessoal da realidade de cada um que buscava essa possibilidade de conhecimento. Nesse caso, a alteridade de espaços e o risco empreendido nas travessias sempre proporcionaram experiências de vida, que se traduziam, em grande parte, no conhecimento da diversidade de nosso planeta (DARDEL, 2015).

O saber geográfico, muito antes que se pretendesse uma geografia científica, era presente na relação do homem com a Terra. O modo de vida e as interpretações provenientes desse contato mostram o espaço como “uma base” a partir da qual a consciência do ser humano se desenvolveu (DARDEL, 2015). Nesse contexto, para que chegássemos às atuais concepções de pensamento objetivas acerca da Terra, foi necessário o domínio de suas dimensões, por

meio de uma determinada concepção da natureza. E o seu conhecimento, em determinados aspectos, permitiu que novas formas de organização social pudessem se desenvolver.

A busca da compreensão deste impacto das viagens na compreensão do ser humano remonta ao conhecimento da geografia “das velas desfraldadas”, termo cunhado por Lucien Febvre (1878-1956) que, segundo Dardel (2015), é a geografia oposta à de “gabinete” ou de laboratório. Mas que proporcionou a condição para que esta fosse criada. No caso, a geografia “das velas desfraldadas” corresponde a um conhecimento que provém do risco empreendido por aqueles que viajam, que experienciam o mundo em busca de novos significados, que transformam a realidade através da vivência e da existência no espaço.

Essa geografia cobre grandes períodos da história universal, mas é observada em grande parte no começo da Modernidade, e é um capítulo da geografia heroica, termo de Dardel que está ligado principalmente ao tempo em que a forma da literatura de viagens manifesta o gosto pela liberdade e pela aventura no mundo legendário. Nesse tempo, a natureza não era obediente às leis invariáveis e demonstradas pela razão. O conhecimento e a percepção ainda carregavam muito dos mitos, sendo que, como exemplo disso, temos os próprios grandes navegadores que misturaram bastante ficção e realidade. “*Não podemos suprimir da história dos descobrimentos essa exploração maravilhada da Terra, em que o fantástico e o prodigioso penetram a imaginação e a vontade dos homens de se lançar por novas rotas marítimas*” (DARDEL, 2015. p.77).

Por forte influência das relações mercantis e políticas, ainda que essa não seja a única característica presente nesse momento, já que existe também nessas expedições um viés ideológico e cultural, passa a surgir certo domínio do homem sobre a Terra. Para que isso fosse possível, esse conhecimento só pode ser desenvolvido quando o ser humano domina técnicas que permitem a saída de seus territórios conhecidos e se arrisca viajando. A partir dessa produção de conhecimento começa-se a realizar um inventário dos recursos naturais do planeta (DARDEL, 2015). Há também uma expansão da cartografia e das técnicas de apreensão do espaço, que passam a buscar a compreensão da Terra em sua dimensão total, ao mesmo tempo em que começa a se reconfigurar a política do espaço e se dá uma expansão na interpretação de que território é poder.

Desta maneira, as viagens proporcionaram um conhecimento inicial necessário à formação da ciência moderna, e assim, no momento em que a natureza passa a ser desmitificada, começa a ocorrer uma separação entre sujeito e objeto, que possui origens na matematização galileana, tendo seu ápice na revolução newtoniana e na filosofia cartesiana que conferem ao mundo uma representação espacial baseada na mecânica dos corpos (VITTE, 2007).

Na constituição desse novo mundo há um contato com uma nova humanidade descoberta, muito diferente das sociedades ocidentais e, nesse contexto, surge um choque de culturas que proporciona muita violência, devido às visões ideológicas e religiosas ocidentais, paralelamente à sua mentalidade de dominação. Todavia, há uma curiosidade que impulsiona alguns, críticos a esses modos violentos, que puderam participar dessas experiências e buscaram compreender as diferenças, ainda que através de sua própria visão de mundo, e tentaram apreender as concepções tão singulares e tão diversas de outras sociedades. Assim, apesar de suas concepções ancoradas na crença do progresso pela civilização, iniciam-se as expedições científicas, na busca da interpretação de todo esse “novo mundo” recém-descoberto e tão distinto (DARDEL, 2015).

A realidade das velas desfraldadas habituou os homens a observar as realidades do mundo circundante, a contemplar as cores de um céu tropical e a ouvir os silvos de uma tempestade. Incitou o homem a 'sair', a deixar os salões e as ruas, para se arrojar além dos arrabaldes (...) para viver 'ao ar livre' e, nesse 'retorno à natureza', renovar sua sensibilidade, revigorar sua energia, para melhor compreender sua condição terrestre. (Dardel, 2015, p.83)

Segundo Dardel (2015), para estes que se puseram em contato com a alteridade, foi necessária uma imaginação que estivesse,

além das realidades positivas, e isso foi, sem dúvida, um dos móveis da descoberta geográfica e que, temperada por uma civilização humanista e pelas tradições literárias, suscitou nas classes cultas do século XVIII o gosto pelas viagens e pelo exotismo (p.78).

Nesse sentido, o homem que está decepcionado com a sociedade e que enxerga uma relação com a natureza para além da visão mecanicista começa a buscar novos contatos e a gerar novos discursos acerca da realidade produzida em seu tempo, começando a se preocupar com

os modos de produção do conhecimento, analisando a percepção, o intelecto e os sentidos, no contato entre o mundo exterior e interior dos seres humanos (SILVEIRA & VITTE, 2010).

É nesse contexto que se elabora uma primeira geografia científica, quando se busca uma contestação da visão de natureza então existente, através de uma nova linguagem, amplificada pela imaginação, sentimental e emotiva, que tendia para a expressão literária, mas que procurava a mescla com a linguagem científica que lhe desse o reconhecimento para tal (SILVEIRA & VITTE, 2010). Era na linguagem das viagens científicas e artísticas aos confins do mundo, dos alpinistas que se arriscavam para estudar a geologia e a atmosfera, que se criou um grande arcabouço de dados disponíveis para que surgissem as primeiras sociedades geográficas (RECLUS, 2015).

Alexander Von Humboldt, considerado o pai da geografia científica, foi um grande viajante, que esteve em contato com essas novas realidades e que buscou compreensões para além do modo mecanicista de se interpretar o mundo. O autor buscava uma visão acerca da totalidade da natureza, organizada por leis eternas, sendo que em todas as partes seria possível enxergar a totalidade, que seria mediada pela estética e pela linguagem poética. Humboldt ao referir-se à criação de *Cosmos*, o livro de sua vida, afirma que quer representar em uma obra tudo o que conhece sobre os fenômenos do céu e da terra e que nela há de aparecer a conexão de todos os fenômenos. (MASSA, 2010).

Humboldt estava inserido no contexto das grandes narrativas explicativas da modernidade. Havia uma tentativa de abarcar uma totalidade que analisasse a epiderme da Terra, em fatores tanto físicos quanto humanos, e a diferenciação na superfície terrestre resultaria da dialética entre as forças endógenas e exógenas. Assim, o conhecimento da superfície da Terra implicaria necessariamente em estabelecer as relações e causas entre os grupos humanos e a epiderme da Terra, definindo a paisagem como objeto de estudo da geografia (VITTE, 2007).

É importante lembrar que em muitas dessas concepções, Goethe foi um grande influenciador de Humboldt, tendo uma importante contribuição na história da geografia. Por meio de sua visão fenomenológica, procurando entender a natureza como atividade e processo, criou um método que buscava a essência do fenômeno, tendo como passo inicial a observação. Goethe também introduziu o conceito de morfologia nas ciências naturais (VITTE 2007).

É dentro dessa sua forma de conceber o mundo, através de uma percepção estética e espiritual, que buscava uma conexão humana com o entorno da paisagem, que Goethe influenciou na maneira como Humboldt fazia as suas descrições do espaço em seus trabalhos de campo. O objetivo era escrever como se pintasse um quadro daquilo que era visto, sendo que, para isso, o observador deveria dar uma imagem unitária da natureza, em que cada fragmento deveria se relacionar ao todo (MASSA, 2010).

Enfim, a relação entre os dois foi de grande compartilhamento entre suas obras, até o fim da vida de Goethe, enquanto ainda trocavam correspondências e faziam comentários acerca da troca de informações do expressivo conteúdo gerado em suas experiências de vida, dentre elas as grandes viagens que ambos protagonizaram e que em muito colaboraram com os seus empreendimentos científicos. Como cita Humboldt: “*O sentimento da grande influência da sociedade de Jena persegue-me por todas as partes, já que as ideias de Goethe a respeito da natureza, por assim dizer, dotaram-me de novos órgãos*”. (HUMBOLDT *apud* FALCÃO, 2016: 1243).

Entretanto, os dois divergiam em alguns pontos, pois tinham diferentes métodos de investigação nas ciências naturais. Goethe possuía observações que partiam das formas, enquanto Humboldt partia dos elementos e dos fins e possuía uma tendência à observação experimental, algo que Goethe sempre rechaçou, já que para ele era muito mais importante quem observa e interpreta do que os fins em si (MASSA, 2010, p.133). Humboldt acreditava no progresso advindo da modernidade como possibilidade de melhora das condições de vida para todos os povos. Goethe, apesar de também acreditar na Modernidade, fazia uma série de críticas a esse projeto. Em sua obra, temos como exemplo *Fausto*, que até hoje é considerada por muitos como uma das maiores críticas já realizadas à Modernidade (HARVEY, 1992).

Humboldt pretende descrever a natureza e, por conseguinte, sistematizar a geografia, mesclando recursos metodológicos mecanicistas e a concepção fenomenológica fisionômica que advém de Goethe. Duas perspectivas que, em si, são contraditórias. Todavia, essa ligação se apresenta sob o seu conceito de paisagem, que busca não só essa união, mas também um novo saber que fosse capaz de convergir todos os ramos de conhecimento, todos os campos metodológicos que o compõem e, na mesma medida, oferecer uma resposta científica para o impasse entre as cosmovisões materialista e idealista (VITTE, 2007).

No entanto, ao longo da história da geografia, a concepção de paisagem foi sendo transformada e considerada como sendo o resultado da inter-relação entre a esfera da natureza e a da cultura, mediadas pelo trabalho. Essa concepção partia de uma visão dualista, que considerava como separadas a lógica da natureza e a lógica da cultura (VITTE, 2007), pensamento que tem influência de Immanuel Kant (1724-1804), cuja interpretação da totalidade também se baseava na análise da epiderme, mas a perdia na medida em que partia desses pressupostos fragmentários dualistas e, ao mesmo tempo, negava o conceito original de paisagem na ciência geográfica, que segundo Vitte (2007):

foi desenvolvido, inicialmente, com a intenção de ser um conceito totalizante e transdisciplinar, no qual a identidade de uma paisagem não ocorreria apenas por mera sobreposição lógico-matemática entre as esferas naturais e culturais, mas antes, a paisagem seria o resultado de uma conexão entre as várias esferas (p.75).

Todavia, o conceito de paisagem na geografia passa a se desmembrar em várias interpretações de análises possíveis, por conta da especialização de seus ramos de saber. Tudo isso advém da aceitação do positivismo Comteano, que passa por um bom tempo a dominar o discurso geográfico. A análise empírica e não-dialética passa a dar ênfase ao objeto, enquanto a natureza é reificada em relação ao ser humano. Em contrapartida, sob o ponto de vista da geografia humana, o homem passa a ser quantificado por estatísticas econômicas, as quais adquirem relevância nas análises espaciais (CAVALCANTE & OLIVEIRA, 2009).

Nesse ponto, como crítica a uma geografia que, muitas vezes, se põe a serviço da exploração dos recursos naturais da Terra e da exploração do trabalho humano, que geometriza o espaço, tirando a significação do mesmo e trata os sujeitos como objeto de sua análise espacial, surge, a partir da metade do século XX, uma geografia crítica. Essa corrente enseja uma liberdade maior de reflexão e criação, cujo engajamento permite a realização de novas propostas para a compreensão do espaço geográfico, que cada vez se torna mais complexo devido às mudanças espaciais na estrutura econômica global, em uma ordem na qual os antigos métodos da geografia tradicional perderam a capacidade de explicação, por estarem completamente descolados da filosofia e da transdisciplinaridade exigidas em qualquer análise acerca do espaço (MORAES, 2007).

Surge, então, como geografia crítica, uma ideologia de viés marxista, que busca uma transformação da realidade social e da estrutura de classes na sociedade capitalista; passa-se a ter como objeto de estudo geográfico o modo de produção no espaço terrestre, e procura-se uma construção que abarque toda a sociedade em sua análise (MORAES, 2007). Esse pensamento busca também o rompimento com a análise não-dialética do espaço e expressa um importante pensamento no rompimento com a geografia positivista. Mas essa concepção de pensamento geográfico não consegue romper algumas barreiras epistemológicas requeridas para uma nova construção de conhecimento que abarque a necessidade da transdisciplinaridade na explicação do espaço, já que, na maioria das vezes, por meio desse discurso, ainda enxergamos a separação entre natureza e sociedade (CAVALCANTE & OLIVEIRA, 2009).

Dessa maneira, o materialismo histórico muitas vezes ignora as relações não-materiais do ser humano e, pretendendo ser total, acaba por fragmentar a dimensão espiritual do sujeito e a sua abordagem particular em relação ao mundo. Todavia, enquanto o capitalismo for o sistema dominante no globo, o marxismo ainda será bastante importante em sua dimensão crítica, porque o próprio poder e as representações sociais modernas construídas em nosso modo de vida são essencialmente materialistas (SARTRE, 2017).

É necessário, no entanto, buscar novas formas de abordagem, também críticas ao modo de desenvolvimento da sociedade, mas que, ao mesmo tempo, deem conta de uma visão mais abrangente sobre o espaço e os indivíduos. É necessária a construção de uma abordagem multiescalar, que contemple as realidades dos seres humanos por diversos focos, sendo possível achar as intersecções entre as interpretações dialéticas de mundo e buscando não fragmentá-las (CAVALCANTE & OLIVEIRA, 2009).

É nesse sentido que a fenomenologia tenta ser mais próxima de uma compreensão mais integral do ser humano, por se aproximar do sujeito a partir de sua escala de interpretação, contemplando o seu mundo vivido e as suas experiências, englobando na realidade do sujeito a interpretação da constituição de seu universo por diversas escalas (CAVALCANTE & OLIVEIRA, 2009).

A fenomenologia geográfica busca compreender o ser humano e o espaço de uma maneira que rompa com as formas atomizadas e desarticuladas das geografias predominantes

atualmente no mundo acadêmico. Dessa forma, procura-se entender as linguagens acerca da interpretação da natureza como processo, proporcionando, na unicidade do ser humano, uma totalidade que fuja das dicotomias clássicas da ciência moderna, por exemplo, corpo e alma, sujeito e objeto, homem e natureza. Para que isso seja possível, é necessário enxergar a realidade existencial espacial do homem, que em sua vida não pode ser isolado de seu entorno e enxergado de fora como um objeto de estudo (CAVALCANTE & OLIVEIRA, 2009).

A fenomenologia geográfica também conecta a linguagem da perspectiva cosmológica da paisagem, centrada na observação e no aprimoramento dos sentidos para a percepção espacial. Para Besse (2015), é a sensibilidade que torna possível o acordo do homem com o movimento do mundo, uma expressão da alma que o concilia com o seu entorno. Ele analisa a compreensão de Dardel, que enxerga uma verdade nas aparências, não como ilusões, mas como a fisionomia do fenômeno e compara essa visão com os grandes filósofos da natureza, Goethe e Humboldt, dentre outros. Em sua interpretação, a paisagem se apresenta com uma tonalidade expressiva que é atravessada por um “espírito”, não sendo uma simples justaposição de elementos disparatados, e se apresenta como uma “impressão de conjunto”, como uma totalidade, que somente é acessível através dos sentidos, ou do sentimento, enquanto para compreender uma paisagem é necessário “ser-na-paisagem”, estar inserido e ser atravessado por ela (DARDEL, 2015).

Nesse sentido, Nogueira (2010) analisando Merleau-Ponty, corrobora com o pensamento de que é necessário enxergar o lugar como o mundo da vida, ao considerar que é nele que se entrecruzam as experiências vividas, percebidas de vários outros lugares. Afinal, todo ambiente é único para cada indivíduo, pois, cada um apresenta uma forma particular de concebê-lo.

Por isso, não devemos olhar como se estivéssemos fora dele, e, sim, como condição de sujeito inserido e que possui uma experiência através de seu contato. Ao mesmo tempo, para Dardel (2015, p. 92), há a compreensão de que o homem é *“mais do que aparece a uma ciência da qual é objeto, ele é sujeito, capaz de liberdade, de projetos novos e de empreitadas imprevisíveis”*.

A fenomenologia, dessa forma, pressupõe uma crítica à ciência moderna com sua pretensão em procurar revelar uma verdade absoluta através de uma linguagem abstrata que aniquila as

diferenças, apaga as cores do mundo e proporciona um “desencantamento do universo” (DARDEL, 2015, p. 96). Mais do que isso, através dessa pretensão, ela acaba por excluir diversas formas de interpretação do mundo. E Merleau-Ponty (*apud* NOGUEIRA 2010, p.221) complementa a crítica: “*não se tem o direito de nivelar todas as experiências em um só mundo, todas as modalidades de existência em uma só consciência*”.

O lugar, então, deve ser pensado em todas as suas dimensões, dos significados míticos, simbólicos, até a sua dimensão material visível (NOGUEIRA, 2010, p. 221). Nesse caso, a geografia deve ser uma ciência de interpretação, em que o conhecimento está mais contido em sua preocupação de ligar a consciência de suas leis à realidade da experiência vivida do homem do que propriamente em fundamentar essas leis objetivas, inserindo-as na relação com o mundo, na qual elas adquirem sentido (BESSE, 2015). Afinal, para Merleau-Ponty, o mundo está sempre ali, antes da reflexão, e a sua linguagem deve expressá-lo não como ele é, mas como está sendo. (NOGUEIRA, 2010) Ou seja, em movimento e não separado de sua totalidade.

Dardel (2015) exemplifica essa proposição:

Estudar a nebulosidade e as precipitações atmosféricas com o único fim de determinar os tipos de nuvens, é trabalhar para a meteorologia ou para a física, todavia esse não é o interesse da geografia das nuvens. Porque as nuvens jamais se apresentam como tipos puros ou isolados. O que se encontra de fato são conjuntos de nuvens apresentando muitas variedades. A geografia das nuvens nasceu, há uns trinta anos, com os trabalhos de Schereschewsky e Wehle, atentos a essas aglomerações de nuvens que efetivamente originam as chuvas ou são obstáculos duradouros para a insolação (p.88).

A geografia não pode considerar a natureza isolada, mas as suas relações com o homem, relação existencial simultaneamente teórica, prática, afetiva, simbólica e que delimita o que é um mundo. “*Ela é uma experiência, um choque sensível, um reencontro do ser, que é experimentada em múltiplas direções e se encontra com o homem ao deparar-se com elementos significativos*” (BESSE, 2015, p. 114).

Dessa maneira, a fenomenologia tem como conceito basilar a experiência, que de maneira substancial afeta a relação dos corpos com o mundo através da percepção. Experiência, para Tuan (1983), é um termo que abrange as diferentes maneiras pelas quais uma pessoa conhece e constrói a realidade, ao mesmo tempo em que indica uma conotação de passividade, porque

a palavra sugere o que uma pessoa tem suportado ou sofrido. Experienciar é aprender, na medida em que significa atuar sobre o dado e criar a partir dele.

Merleau-Ponty, em sua fenomenologia da percepção, também discorre sobre a experiência do espaço, que é dada na relação do corpo com o mundo e com os outros a partir da intersubjetividade. Para ele, não há um mundo objetivo independente da existência humana, já que todo conhecimento resulta do mundo da experiência, mesmo a filosofia (NOGUEIRA, 2010).

Será preciso despertar a experiência do mundo tal como ele nos aparece enquanto estamos no mundo por nosso corpo, enquanto percebemos o mundo com o nosso corpo. Retomando assim o contato com o corpo e com o mundo é também a nós mesmos que iremos reencontrar, já que se percebe com nosso corpo, e o corpo é um eu natural, é como que o sujeito da percepção, do conhecimento (MERLEAU-PONTY, apud NOGUEIRA, 2010, p. 222)

Uma importante perspectiva fenomenológica, acerca das percepções e dos sentidos, parte de Rudolf Steiner, no seu livro “*Os doze sentidos e os sete processos vitais*”. Que enxerga a organização perceptiva distribuída em doze e não cinco principais sentidos. O autor divide os sentidos entre as percepções internas e externas do organismo, segundo uma divisão em três partes: o espírito, a alma e o corpo. Dessa forma, os sentidos pertinentes ao espírito são o do eu, o pensamento, a linguagem e a audição. Eles estão ligados ao pensar, à consciência e à aprendizagem, fazendo parte da percepção sócio-cultural do indivíduo. Os sentidos pertinentes à alma são o sentido térmico, a visão, o paladar e o olfato, que estão ligados à percepção do meio ambiente, ao gostar e às simpatias que desenvolvemos. Já os sentidos do corpo são o equilíbrio, o movimento, o vital (sentido interno de percepção da vida no corpo) e o tato, que estão ligados às vontades do corpo e aos impulsos do inconsciente.

Essa compartimentação difere bastante das compreensões tradicionais acerca dos sentidos e das percepções, porque conecta as relações interiores e exteriores dos indivíduos, ampliando assim, uma perspectiva fenomenológica mais totalizante, que não visa apenas à objetividade encontrada no mundo exterior.

Outro autor que realiza uma importante análise dos sentidos e suas conexões com o espaço é Yi-Fu Tuan (1983), que em sua leitura realiza a compreensão de que cinestesia, visão, tato,

paladar, audição e olfato permitem ao ser humano experienciar o mundo. Assim, esticar os braços e pernas pode ser um simples exemplo cinestésico da nossa consciência sobre o espaço, já que essa compreensão assume uma coordenação rudimentar centrada no eu, que se move e se direciona. O próprio deslocamento do corpo no espaço, quando mudamos de um lugar para o outro, permite que se adquira um senso de direção. Dessa forma, o espaço pode ser experienciado de várias maneiras: como localização relativa dos objetos ou lugares, como distâncias e extensões e, até mesmo, mais abstratamente, como uma rede de lugares conhecidos. Para ele, a mente extrapola a evidência sensorial e, para demonstrá-la, exemplifica a noção que temos de vastidão.

Ainda segundo Tuan (1983), o visual é o principal sentido espacial, que nos permite compreender as localizações, as formas, as cores e imaginar e abstrair o espaço. Os demais sentidos enriquecem a perspectiva espacial. O som aumenta a consciência, incluindo áreas atrás de nossa cabeça que não podem ser vistas. Dentro das noções de espaço auditivo podemos perceber, por exemplo, as distâncias.

O autor ainda interpreta, em seu livro *Espaço e Lugar*, as concepções de habilidade espacial e conhecimento espacial. Nesse sentido, corrobora para a leitura de que a habilidade espacial, em um sentido mais restrito, é o que podemos realizar com o nosso corpo, tendo um sentido próximo ao de agilidade. Numa leitura mais ampla, a habilidade espacial é aparentada por conta de nossa capacidade de libertar-nos dos laços que nos prendem a um lugar na amplitude e velocidade de nossa mobilidade (TUAN, 1983). A habilidade espacial se desenvolve lentamente nas crianças, sendo que o conhecimento espacial vem bem depois, já que a mente aprende a estabelecer as relações espaciais muito depois que o corpo tenha dominado o seu desempenho. A habilidade espacial somente se converte em conhecimento espacial a partir do momento em que os movimentos e as mudanças de direção podem ser intuídos (TUAN, 1983).

O conhecimento espacial, apesar de ser uma etapa posterior no desenvolvimento da cognição, também amplia a habilidade espacial, considerando que essa habilidade pode se apresentar de diferentes maneiras, variando desde a destreza atlética até aspectos da cultura, como a navegação oceânica e cósmica. Dessa maneira, assim que a mente passa a aprimorar o seu desenvolvimento espacial, do físico-motor ao sócio-cultural, ela cria condições para a

realização de grandes esquemas espaciais, que podem ir até mais adiante do que o indivíduo consegue apreender através da experiência direta, porque os mundos mentais aprimoram a relação das experiências cinestésico-sensoriais (TUAN, 1983).

Tuan explora ainda os aspectos mentais da percepção do espaço diante de uma paisagem, quando a mente está livre para devanear e explorar os limites do horizonte, proporcionando, nessa situação, uma locomoção mental no espaço. Quando ocorre esse movimento mental é possível que avancemos e retrocedamos no tempo, o que corresponde, assim, à produção mental de ilusões semelhantes ao movimento físico corporal. (TUAN, 1983).

A humanidade, pela simples presença, impõe um esquema no espaço, embora, na maioria das vezes, não esteja consciente disso. Essa dimensão da apropriação dos espaços e da identificação de padrões geométricos na natureza cria espaços abstratos na mente, além de aproximar uma materialização de seus sentimentos, imagens e pensamentos, que na maioria das vezes está situado em algum lugar (TUAN, 1983).

Nossa percepção e a interpretação que temos do mundo exprimem frequentemente o que há de mais profundo em nosso interior, como cita Dardel, (2015, p. 96) “*‘Cada alma’, disse Amiel, ‘tem seu clima’*”, já que, as próprias formas físicas da Terra podem despertar sentimentos humanos e isso se torna implícito na linguagem que usamos para descrevê-las.

A oposição entre a dimensão horizontal e a vertical, por exemplo, comumente são a antítese entre a transcendência e a imanência, entre a espiritualidade celeste e o ideal de identificação terrestre. A verticalidade traz um sentido de esforço, de desafio à gravidade, enquanto os elementos horizontais lembram aceitação e descanso (TUAN, 2012). Dardel (2015), na mesma direção afirma:

a montanha ou o mar não são a montanha ou o mar de modo abstrato. Elas o são como tal para o homem. Além disso, elas revelam alguma coisa do homem. A montanha causa no homem certas modificações corporais e reações psicológicas, um certo movimento do ser que forja o montanhês ou o alpinista (p.87).

Podemos acrescentar a isso, mais uma série de expressões que espacializam a nossa dimensão vivida com relação ao corpo e servem como exemplo da relação que temos com a Terra. Segundo Dardel (2015):

Nós falamos de 'via fácil, rude, direta' ou 'tortuosa', da 'via do prazer' ou 'do sacrifício', das 'etapas' da vida, de 'perdas' e de 'erros', de 'desvios', de 'descaminhos', de 'obstáculos' a vencer; nós às vezes nos 'desorientamos', é necessário nos 'remetermos ao bom caminho'; há as 'más inclinações' e as 'ascensões' morais. Enfim, nós sofremos o 'distanciamento' de certas pessoas; nós as sentimos 'próximas' ou 'distantes', ou mesmo 'inacessíveis' (p.12).

Os valores de aproximação e de afastamento são elos comunicativos fundamentais, que determinam a direção e a situação. O perto, o longe, a direita, a esquerda, são elementos que nos permitem encontrar as coisas no espaço e nos situam, sem se tratar de uma simples localização topográfica, mas o que corresponde ao ser humano uma apropriação mental e sensitiva de um ponto na Terra (BESSE, 2015).

Segundo Besse (2015), a percepção que temos das imagens com as quais temos contato não são excessivamente arbitrárias e subjetivas ao ponto de confundir as explicações e descrições geográficas porque é justamente nesse encontro que há o poder de juntar o ser e a linguagem. Nesse caso, a compreensão geográfica advém da possibilidade de se ordenar as diferentes variáveis da paisagem sob uma imagem, ou seja, sob uma atitude “melódica” implícita ou explícita, que nos fornece o lugar através de uma perspectiva geral (BESSE, 2015).

Podemos pensar que é a ligação linguística e sensitiva que possuímos que nos permite delimitar o que é um mundo, e isso carrega a influência de uma linguagem herdada de Goethe, de uma expressão poética e artística que permitia identificar a natureza em movimento, considerando a maneira como o sujeito se depara com os fenômenos ao enxergar a realidade natural como uma totalidade, que não poderia ser separada e classificada para que depois se juntassem as partes, mas a sua percepção deveria ser realizada através da conexão proporcionada pela interação sensitiva dos sujeitos. Assim, é importante perceber a capilaridade dessa linguagem, tanto na elaboração da fenomenologia quanto da geografia (SILVEIRA & VITTE, 2010).

A geograficidade, conceito de Dardel, é fundamental para a compreensão dessa junção entre geografia e fenomenologia, já que realiza uma conexão existencial, por meio de uma visão em

que nem o humano e nem o terrestre podem ser considerados um sem o outro. Sendo assim, o mundo geográfico deve ser primeiramente acessado a partir do nível da experiência vivida, escala que redimensiona o terrestre e o humano a uma medida original ((GALVÃO & MARANDOLA JR, 2017).

Após a apresentação desses conceitos da geografia fenomenológica e da breve exposição das viagens na história da geografia, como podemos relacionar o ato de viajar com a produção de conhecimento geográfico? Viajar expande a percepção do espaço?

Tuan (2013), faz uma importante crítica com relação ao viajar contemporâneo:

Viajar realmente amplia a mente? Todos conhecemos pessoas - aquelas que têm dinheiro ou se aposentaram – que gastam seus anos de lazer viajando pelo mundo para se divertir. Podemos considerá-las sábias, ou mesmo divertidas? Não ficamos frequentemente entediados com suas histórias? Por que a viagem não instrui necessariamente? A resposta é que não ficamos tão à vontade como gostamos de pensar. Protegemo-nos contra o choque do novo viajando com a bagagem do velho e do conhecido, especialmente das ideias bem estabelecidas. Equipados desta forma, podemos ir até o fim do mundo e ainda assim não sair de casa (p.6).

Nesse sentido, é possível pensar que não é a viagem por si só que aumenta o contato do homem com a Terra, já que grande parte das pessoas carrega consigo, além das crenças já estabelecidas, a falta de abertura para a percepção da alteridade e, principalmente, quando levamos em conta o turismo de massas, é possível perceber a predisposição ao consumo dos serviços prestados, que são semelhantes aos dos meios urbanos de onde provém a maior parte desses turistas (TUAN, 2013). Ou seja, a sociedade contemporânea e as formas de relação estabelecidas pelo consumo excluem boa parte da possibilidade de experiência no viajar. Além disso, os roteiros já construídos, a forma como se denominam os lugares como turísticos, o exibicionismo nas redes sociais, o fetiche e a alienação dos caminhos e do espaço por conta dos meios de transporte modernos, são fatores a se pensar nessa perda de experiência (GALVÃO & MARANDOLA JR, 2017).

É preciso refletir, para analisar o contexto da produção de conhecimentos em uma viagem, “que a forma como o ser humano se dirige à Terra influencia de maneira significativa em como ela se apresenta a ele” (GALVÃO & MARANDOLA JR, 2017 p.35). O conhecimento que criamos do mundo em que vivemos é dependente do grau de interpretação das percepções

que temos. Dardel (2015, p.35), complementa que *“a ‘cor’, sob a qual nos aparece a realidade geográfica é dependente do interesse e da preocupação dominantes que nos levam ao encontro dos existentes particulares”*. Assim o olhar geográfico e a sua intensidade na maneira de se relacionar com o espaço passa a ser enxergado, de uma forma decisiva, no conteúdo que será produzido pelo sujeito ao se deslocar.

“Dessa forma, podemos pensar que o nosso conhecimento geográfico é permeado por saberes e ignorâncias, luzes e sombras, medições e imaginações que nos guiam e orientam o nosso ser-e-estar-no-mundo” (GALVÃO & MARANDOLA JR, 2017 p.35), podemos refletir que quanto mais abertos estivermos ao novo, quanto maior for o contato com os outros, maior será a abrangência da percepção em relação ao mundo em que as pessoas vivem. Assim, a forma como se viaja está diretamente ligada com a maneira como se dará o encontro com os outros e com a Terra, e isso expressa, conseqüentemente, a forma de lidar com as experiências, o aprendizado. O que confere ao meio de transporte a função de ser praticamente um órgão perceptivo de interação, por realizar a função de mediar o contato do deslocamento com o nosso corpo.

Além disso, se uma viagem tem grande parte de sua experiência adquirida pela forma como interpretamos esse contato, é permitido pensar, também, que uma viagem não é apenas uma ação, porque ela apresenta um conteúdo político e pessoal, o qual é exposto mediante a forma que se viaja (AMARO & BRANDÃO, 2014). Uma travessia, por exemplo, produz uma crítica à lógica do trabalho abstrato, por pressupor uma ruptura no tempo produtivo, carregando consigo uma nova ética lúdica, expressa através do desejo da errância como uma rebelião contra a funcionalidade e a especialização descomunal a transformar todos numa simples peça de engrenagem na mecânica do sistema (AMARO & BRANDÃO, 2014).

Considerando, portanto, a travessia como um tipo de viagem que permite uma própria cronologia, transgressora ao tempo cronometrado da realidade urbana voltado à produtividade, podemos pensar que ela é transgressora também do espaço produtivo, no sentido em que nega a rotina circular e os lugares repetidos pelo cotidiano. Assim, pelo movimento lento na transição dos cenários, os viajantes carregam outras percepções, como a troca porosa sentida na pele, pelo contato com ar e solo diferentes, como pulmões que se

acostumam com diferentes densidades no ar e criam uma espécie de recordação dos lugares passados (AMARO & BRANDÃO, 2014) dentre outras acentuações perceptivas.

Dessa forma, é mais fácil saber realizar diferenciações entre as coisas no mundo quando se tem a compreensão dessas distinções adquiridas por uma memória que têm um peso sensitivo. Recordamos não apenas visualmente os lugares, mas carregamos cheiros, sabores, texturas, temperaturas. Além de sentimentos como adrenalina, aflição, vertigem, empatia, desconfiança, completude (TUAN, 2013).

Quando se pode trazer de volta as recordações de uma viagem significativa através de relato, fotografia, pintura, vídeo, etc., a memória relatada reconstrói os espaços vividos através de um mapa afetivo, uma biocartografia, carregada da construção individual daquele que interage no deslocamento, por ser possível reconstruir e mapear pessoas, lugares e seus modos de vida, sempre de acordo com a subjetividade daquele que experiencia (GALVÃO & MARANDOLA JR, 2017).

Assim, em movimento, o viajante se põe em contato, em meio a tantas andanças, com o contexto de variadas culturas, dentro das quais, deve procurar transformar, através das relações presentes, as formas anteriores de estar-no-mundo (AMARO & BRANDÃO, 2014). Cada interação proporciona um novo contato, com uma nova subjetividade pertinente a cada indivíduo, relacionada culturalmente com a intersubjetividade daqueles que o cercam. O viajante, nesse caso, se transforma e transforma o entorno participando dessa intersubjetividade. Porque a viagem tem a característica de fazer, na interação dos sujeitos, um reconhecer no outro as possibilidades de terem sido outros, caso tivessem feito escolhas diferentes na vida. Já que a viagem, muitas vezes, afrouxa os laços que normalmente cercam com firmeza os indivíduos. Ela cria um vazio, uma disponibilidade, e convida à mudança (CLAVAL, 2015)

Segundo Claval (2015),

A experiência geográfica é a diversidade de lugares e de homens. O que se passa noutro lugar não se parece com o que se passa aqui. O tempo não passa da mesma forma, ali o ritmo das estações é diferente, as estiagens mais longas, o frio mais intenso, os ventos mais violentos (p.51).

Ainda segundo o autor, localmente os sujeitos têm um papel designado, vivendo em um feixe de relações restrito e possuindo obrigações para com os seus parceiros. Quando se põe a viajar, os vínculos se dispersam através do isolamento de seu cotidiano. Mas, enquanto a paisagem muda sem cessar, é mais fácil desprender-se daquela realidade, porque o viajante sempre irá passar por novas experiências, que lhe abrem novas possibilidades (CLAVAL, 2015).

Assim, devido as transformações que vai conhecendo e, ao mesmo tempo em que vai se mesclando ao que vive, fica impossível ao viajante discernir aquilo que sabia antes e o que passou a saber depois da viagem. A intensificação da experiência proporcionada pela viagem mistura e presentifica as memórias, adensando a nossa própria experiência de mundo e nosso sentido de identidade. Nessa direção, quando se passa a buscar as significações de uma viagem, pode-se ir além de uma trajetória de começo, meio e fim, por conta da inteireza disforme da natureza espaço-temporal da experiência (GALVÃO & MARANDOLA JR, 2017).

O mesmo movimento que permite essa relação cronológica não-linear do viajar é descrita por Flusser que interpreta a percepção do tempo através do olhar:

Ao vaguear pela superfície, o olhar vai estabelecendo relações temporais entre os elementos da imagem: um elemento é visto após o outro. O vaguear do olhar é circular: tende a voltar para contemplar elementos já vistos. Assim, o 'antes' se torna 'depois', e o 'depois' se torna o 'antes'. O tempo projetado pelo olhar é a imagem do eterno retorno (FLUSSER apud AMARO & BRANDÃO, 2014, p. 54)

No entanto, apesar de a travessia ser uma das ações que mais proporciona uma abertura para o mundo, o próprio movimento no lugar pode ter um grande papel no desenvolvimento da consciência, porém de um modo distinto. Os atenienses, com a escola peripatética, já desenvolviam a ideia de que o caminhar poderia estimular o pensamento. Aristóteles caminhava com seus alunos e acreditava numa espécie de aula em movimento para estimular o aprendizado (TUAN, 2013).

Essa prática também era incentivada pelos romanos e, posteriormente, em um período mais recente, os europeus adicionaram como argumento à prática, os benefícios à saúde. Caminhar não desobstruía apenas o pensamento, mas também os fluídos corporais. Kierkegaard, por

exemplo, pensava que quanto mais uma pessoa ficava parada, mais perto estava de sentir-se mal (TUAN, 2013).

A partir desse ponto de reflexão, acerca do movimento, e das implicações que ele reserva ao pensamento, podemos analisar a percepção geográfica através das novas tecnologias, cuja dissolução do espaço e do tempo permite que se percorram muitos lugares de maneira virtual, o que pode aguçar a nossa curiosidade, porém nos possibilita um conhecimento superficial. Porque a linha tracejada na geometria dos mapas, não substitui a percepção do espaço além de sua representação, o espaço da relação dos seres humanos, que é o da dimensão de sua totalidade (AMARO & BRANDÃO, 2014).

A invisibilidade do volume real, da linha tracejada na geometria dos mapas, convida a curiosidade do homem a ver as paisagens que beiram as estradas, a densidade das matas nas trilhas – o espaço além de sua representação (...). Observar um mapa é fazer um sobrevoo pelos lugares em miniaturização. Percorrer centenas de quilômetros com as pontas dos dedos. Um atlas é uma abertura à viagem da imaginação. Mas, de que modo dizer o mundo com um mapa, posto que o mapa se contenta tão somente em representá-lo e reduzi-lo a convenções? Afinal, quem determinou o que é o Norte ou o Sul, com todas as consequências que essa implicação acarreta? A geometria dos territórios e seus perímetros sequer consegue abarcar a dimensão de suas totalidades, dos interstícios da relação dos homens com eles, a dimensão do sagrado que há em alguns espaços (AMARO & BRANDÃO, 2014, p.51).

É por isso que o trabalho de campo é uma parte dos métodos fundamentais dos geógrafos. Porque o contato com o mundo não pode ser suprimido ou mediado, pelo menos não de maneira completa, já que a distância total da vida apaga as cores da realidade e ignora a parte da realidade mais sensível (DARDEL, 2015).

Dessa maneira, podemos refletir que o ato de viajar traduz uma possibilidade de descoberta através das experiências que a viagem proporciona. Como diz Dardel (2015, p. 29), “a estrada reconstrói o espaço dando-lhe um ‘sentido’, na dupla acepção do termo: um significado expresso em uma direção”. Assim, as construções humanas, o modo como nos deslocamos e a forma como percebemos o espaço, participam de nossa natureza existencial, de nossa integração com o meio, que o geógrafo descobrirá como um conjunto de valores frente aos quais se elevarão os problemas de interpretação e diálogo.

Nesse caso, a viagem participa desse processo como um florescimento do conhecimento daquilo que somos em outras paisagens e lugares, proporcionando experiências que mexem

com todos os sentidos desde que estejamos abertos a esse acontecer, trazendo à tona nossas geograficidades interiores (GALVÃO & MARANDOLA JR, 2017, p. 38).

Como diz Dardel, (2015, p. 93) “*a experiência geográfica se produz muitas vezes voltando as costas à indiferença da geografia acadêmica, sem cair, no entanto, no absurdo*”. Dessa forma, é importante ressaltar que a geografia leve adiante a sua tarefa de produzir cartas mais precisas, estatísticas mais aproximadas, à imagem mais completa e exata o possível da Terra. Mas sem nos esquecermos de que se nos abandonarmos a ela sem reserva ela falha, já que ela tem a sua objetividade retirada de sua subjetividade (DARDEL, 2015).

Como explicitado por Galvão & Marandola Jr (2017, p.33), citando Keighren “*A geografia não é somente definida pela disciplina, profissão ou método, mas preferencialmente, pode ser manifestada pelo ato de pensar geograficamente*”.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho teve como objetivo analisar a produção de conhecimento geográfico através da experiência. Relatou-se, então, as percepções em uma travessia de bicicleta, de São Paulo a Montevideú, como fonte geradora de aprendizado no contexto da interação entre ser humano e paisagem. Para isso, utilizou-se do método fenomenológico para interpretação da essência da viagem.

A linguagem utilizada foi inspirada pelas descrições espaciais de Goethe e Dardel, já que ambos realizavam a compreensão da paisagem por meio de uma conexão sensitiva e afetiva, considerando a dimensão dos sujeitos inseridos na experiência. O conhecimento geográfico se daria pela interação entre os seres humanos e a Terra, em uma visão cosmológica, que abarcasse toda a diversidade de elementos espaciais.

Na produção deste trabalho houve uma dificuldade em adequar essa linguagem descritiva tão abrangente de maneira que não fosse superficial, devido à escala pertinente à viagem estudada. Seria extremamente difícil descrever as paisagens à maneira de Goethe, ou seja, como se pintasse um quadro, tanto no que diz respeito à diversidade de imagens, nos mais de dois mil quilômetros percorridos, quanto pela minha capacidade de descrição dos lugares limitada pelo meu vocabulário e conhecimento geográfico. Além disso, o trabalho tomaria proporções muito maiores do que as exigidas para um trabalho de conclusão de graduação.

Todavia, ao adentrar na interpretação dessa viagem tão extensa, podemos refletir por meio de outras escalas de percepção. Afinal a experiência se adensa em decorrência do tempo empreendido na travessia, deixando marcas eternas na memória no que diz respeito às dificuldades e afetividades proporcionadas pelos incontáveis encontros com o que era novo.

Ao mesmo tempo, por mais que a descrição das interações com a paisagem tenha sido limitada, houve uma sintetização daquilo que foi mais significativo na travessia. Uma tentativa de trazer ao leitor uma memória sensitiva, que carregasse alguns relatos e imagens que dessem peso à argumentação. Para que isso pudesse ser realizado foi necessário que se produzisse um método que estruturasse o trabalho. Assim, a solução encontrada foi utilizar autores que tratassem do tema perceptivo na geografia para saber o que seria útil no relato para resgatar.

Com relação ao conhecimento obtido na travessia foi possível refletir que o choque de realidades que encontramos foi fundamental para a nossa formação. Toda a diversidade de relações das pessoas com os seus lugares faziam com que nos contextualizássemos e compreendêssemos a nossa origem e a relação que possuíamos com o meio, participando do processo de descoberta do que era o mundo para nós.

A rotina empregada na viagem também proporcionava um novo jeito de viver. Uma necessidade de adaptação às mudanças de ambiente, de compreensão rápida do que era aquele lugar, aquela paisagem. Durante a travessia desenvolvemos uma rotina para comer, pedalar e dormir. Dentre estas, o fato de quase nunca sabermos onde iríamos pernoitar foi responsável por gerar incontáveis experiências. Por não termos dinheiro para hospedagens precisávamos nos comunicar, já que havia uma grande diversidade de perigos nos espaços públicos. Algo que escancarava uma realidade óbvia, mas difícil de perceber por estar tão enraizada em nossa cultura, o fato de sermos tão moldados pelas estruturas privadas em nossa vida.

Além disso, a difícil rotina de ficar dias dormindo em postos de gasolina ou em praias gerava um desconforto físico e psicológico. Porém, o aprendizado vinha da compreensão de saber lidar com as adversidades e de entender o momento, afinal, os limites do corpo são muito mais extensos do que normalmente podemos imaginar.

Na viagem pudemos compreender também que os símbolos possuem a sua força nas relações. As bicicletas extremamente carregadas eram uma porta para as relações sociais, já que representavam a dimensão de que estávamos nos aventurando e que, muito provavelmente, teríamos histórias e novidades a compartilhar. Essa porta que a bicicleta simbolizava também era o que nos salvava dos desconfortos citados acima, já que era por meio dos contatos que fazíamos que, muitas vezes, conseguíamos lugares para pernoitar, pratos de comidas ou ajuda para nos localizar.

Foi, acima de tudo, por esses contatos, que pudemos lidar também com outro fator que delimita o que é um mundo: a confiança. Já que no lugar de onde viemos, uma metrópole como São Paulo, dificilmente em nossas relações diárias as pessoas exercem essa relação. Vivemos, de certa forma, isolados em meio a milhões de pessoas e a indiferença predomina, afinal, com tanta gente, ninguém conhece ninguém.

Ainda com relação à confiança, porém em um sentido oposto, é possível dizer que pelo fato de estarmos muitos dias na estrada e a nossa aparência não estar enquadrada nos padrões exigidos pela sociedade, nos chocamos com alguns preconceitos durante o percurso. Fomos, algumas vezes, destratados pelas forças da lei, o que somente mostrava o caráter contestador da modalidade de viagem que fazíamos, rompendo com os padrões da estética e do tempo cronometrado do trabalho.

Além das relações sociais, as quais a viagem de bicicleta permite perceber, há também uma profunda integração com o ambiente. A busca por novos horizontes, quando se utiliza as próprias forças, desenvolve a habilidade corporal ligada ao espaço. Assim, podemos dizer que o movimento da bicicleta permite sentir a geografia com o próprio corpo.

Nesse caso, é possível sentir o relevo pela força da tração das marchas e a textura do piso pelo atrito com a bicicleta, de uma maneira que nem a pé é tão precisa. A interação com o clima é potencializada devido ao contato dos poros diretamente com o ar. A visão da paisagem carrega consigo diversos ângulos devido ao ritmo lento do deslocamento.

A cada ambiente produz-se uma nova relação com o espaço, as quais são percebidas por todo o corpo sensitivo. A memória corporal produzida carrega consigo uma série de conhecimentos espaciais necessários para que possa se aperfeiçoar na prática. Um mapa mental se forma, trazendo não somente as localizações dos lugares, mas também as suas formas, os seus momentos e as suas imagens.

Nesse sentido, foi desenvolvido um aprendizado geográfico por meio da experiência. A travessia, por si mesma, já seria capaz de revelar muito dos conhecimentos obtidos. No entanto, estar de bicicleta trazia um contato distinto com o meio e as pessoas, o que acabava por influenciar de maneira substancial na totalidade do conteúdo produzido.

A revisão bibliográfica desenvolvida no presente trabalho vai em direção de amparar o discurso do aprendizado pela experiência, buscando uma relação prática mais direta com o mundo e rompendo com a fragmentação da ciência moderna, no que diz respeito à forma de obtenção do conhecimento.

A viagem de Goethe à Itália é um excelente exemplo de uma viagem que se traduz em aprendizado. A maneira como o autor produz a linguagem busca uma visão cosmológica, que acaba por influenciar Humboldt na construção do que viria a ser a ciência geográfica. Assim, é possível refletir que a própria ciência que está em debate neste trabalho tem origem na experiência, e isso provém de tempos ainda mais distantes do que a sua formalização acadêmica. O saber geográfico é anterior à ciência geográfica e as viagens tiveram um grande papel na produção desse acúmulo de conhecimento.

Dessa forma, as viagens podem apresentar um caráter transformador na compreensão de mundo, tanto individual quanto coletivamente. A forma como se viaja se liga à produção do discurso e se conecta ao conhecimento obtido.

Após a travessia até o Uruguai posso dizer que depois de tantas histórias, já não era a mesma pessoa. O caráter contestador da viagem aguçava a percepção social. A simbologia da bicicleta e a necessidade rompiam com o individualismo do meio de que viemos. A interação com os elementos da paisagem afluía por meio de todos os sentidos. A viagem de bicicleta, apesar de minha limitação para traduzi-la, representou um marco em minha vida.

6. REFERÊNCIAS

AB'SABER, Aziz Nacib. **Os domínios da natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas**. 7. Ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

AMARO, F. R.; BRANDÃO, C. R. Os verbos e os nomes do viajar: Por uma geografia do deslocamento. **Geograficidade**, Uberlândia, v.4, n.2, p.48-59, Inverno 2014.

ANDRIOLO, Arley. Metamorfoses do olhar na viagem de Goethe à Itália. **Artcultura**, Uberlândia, v.13, n.23, p. 113-127, jul./dez. 2011.

BACH JUNIOR, Jonas. A linguagem da natureza e a fenomenologia de Goethe. **Revista Eletrônica de Mestrado em Educação Ambiental – FURG**, Rio Grande, v.31, n.1, p.76-92, jan./jun. 2014.

BESSE, Jean-Marc. Geografia e existência: A partir da obra de Eric Dardel. In: DARDEL, Eric. **O Homem e a Terra: Natureza da Realidade Geográfica**. Tradução de Werther Holzer. São Paulo: Perspectiva, 2015. p. 111-140.

BONDÍA, Jorge Larrosa. Notas sobre a experiência e o saber da experiência. **Revista Brasileira de Educação**, Rio de Janeiro, n. 19, p. 20-28, jan./abr. 2002. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=27501903>> Acesso em 10 mar. 2018.

CAVALCANTE, T. V.; OLIVEIRA, C.D.M.O estudo da Terra como lar das pessoas. **GEOUSP – Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 25, p. 41-52, 2009.

CLAVAL, Paul. **Terra dos Homens: A Geografia**. Tradução de Domitila Madureira. 1.ed. São Paulo: Editora Contexto, 2015.

DARDEL, Eric. **O Homem e a Terra: Natureza da Realidade Geográfica**. Tradução de Werther Holzer. São Paulo: Perspectiva, 2015.

FALCÃO, C. L. C.; FALCÃO SOBRINHO, J. A obra de Goethe e o viajante naturalista Humboldt: à prática científica do trabalho de campo. **Ciência e Natura – Revista do Centro de Ciências Naturais e Exatas – UFSM**, Santa Maria, v.38, n.3, p.1238-1245, set./dez. 2016.

GALVÃO FILHO, C. E. P.; MARANDOLA JR., E. Geosofia Cartográfica do Viajante: em busca dos sentidos de viajar. In: LOUSADA, M. A.; AMBRÓSIO, V. (Eds.). **Literatura, viagens e turismo cultural no Brasil, em França e em Portugal**. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos; Instituto de Geografia e Ordenamento do Território; Universidade de Lisboa, 2017. p. 29-43.

GIANNOTTI, Marco. Prefácio – 1993. In: GOETHE, J W. **Doutrina das cores**. Tradução de Marco Geraude Giannotti. 4. ed. São Paulo: Editora Nova Alexandria, 2013. p. 37-60.

_____. Apresentação – 1993. In: GOETHE, J W. **Doutrina das cores**. Tradução de Marco Geraude Giannotti. 4. ed. São Paulo: Editora Nova Alexandria, 2013. p. 61-69.

GOETHE, J W. **Doutrina das cores**. Tradução de Marco Geraude Giannotti. 4. ed. São Paulo: Editora Nova Alexandria, 2013.

_____. **Viagem à Itália**. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.

GUIDOTTI, Mirella. A construção do olhar: a Viagem à Itália, Goethe. **Pandaemonium**, São Paulo, v. 15, n. 19, p. 122-136, jul./2012.

HARVEY, David. **Condição Pós- Moderna: Uma Pesquisa Sobre as Origens da Mudança Cultural**. Tradução de Adail Ubirajara Sobral, Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

MASSA, Adriana. Alexander Von Humboldt ante Goethe. Proyección en la segunda parte de *Fausto*. In: HELMUT, Galle; MAZZARI, Marcus (Orgs.). **Fausto e a América Latina**. São Paulo: Humanitas, 2010. p. 129-144.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política**. Vol 1. Editora Cultural, 1985.

MIKLÓS, Andreas Attila de Wolinsk. A Terra e o Homem. In: _____. (Coord.) **A Dissociação Entre Homem e Natureza: Reflexos no Desenvolvimento Humano: Agricultura Biodinâmica**. Botucatu: Antroposófica, 2001. p. 25-39.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Geografia: Pequena História Crítica**. 21. ed. São Paulo: Annablume, 2007.

NOGUEIRA, Amélia Regina Batista. A Geografia e a Experiência do Mundo. In: BOMFIM, P. R. A.; SOUSA NETO, M. F. (Orgs.). **Geografia e Pensamento Geográfico no Brasil**. São Paulo: Annablume; FFLCH-USP; GEOPO-USP, 2010. p. 219-226.

RECLUS, Élisée. **Do Sentimento da Natureza nas Sociedades Modernas e Outros Escritos**. Tradução de Plínio Augusto Côelho. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2017.

SARTRE, Jean-Paul. **O Existencialismo é um Humanismo**. Tradução de João Batista Kreuch. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 2017.

SILVEIRA, R.W.D.; VITTE, A.C. Os Quadros Linguísticos da Paisagem em Alexander Von Humboldt: Correspondência com o *medium-de-reflexão* do Romantismo Alemão de Início do Século XIX. **Floema**. n.6, p. 153-173, jan./jun. 2010.

STEINER, Rudolf. **Os Doze Sentidos e os Sete processos vitais**. Tradução de Christa Glass. São Paulo: Antroposófica, 1997.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e Lugar: A perspectiva da experiência**. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: DIFEL, 1983.

_____. **Topofilia: Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente**. Tradução de Livia de Oliveira. Londrina: Eduel, 2012.

_____. Espaço e Lugar 2013. **Geograficidade**, v.4, n.1, p.4-13, verão 2014.

VEIGA, Marcelo. Desenvolvimento da Consciência Humana. Desintegração intelectual e integração ideativa. In: MIKLÓS, A. A. W. (Coord.) **A Dissociação Entre Homem e Natureza: Reflexos no Desenvolvimento Humano: Agricultura Biodinâmica**. Botucatu: Antroposófica, 2001. p. 61-68.

_____. Filosofia da liberdade e noociência. In: MIKLÓS, A. A. W. (Coord.) **A Dissociação Entre Homem e Natureza: Reflexos no Desenvolvimento Humano: Agricultura Biodinâmica**. Botucatu: Antroposófica, 2001. p. 69-94.

VITTE, A.C. O desenvolvimento do conceito de paisagem e a sua inserção na geografia física. **Mercator – Revista de Geografia da UFC**, Campinas, ano 06, n.11, p. 70-78, 2007.