

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

Rafael Barbosa de Oliveira

“O ATO DE PEDALAR COMO APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO:
POSSIBILIDADES, RESISTÊNCIA E ESPAÇOS DE ESPERANÇA”

Orientação: Prof. Dr. Rodrigo Ramos H. F. Valverde

São Paulo, 26 de Novembro de 2015

I solemnly swear that I am up to no good.

Resumo: Diante das sujeições oriundas do modo de (re)produção capitalista vigente, este trabalho busca refletir a partir de uma prática socioespacial, do ato de pedalar, as possibilidades de insurgência de uso - enquanto apropriação. Buscando centrar a análise, numa reflexão sobre o corpo – tendo como base a discussão proposta por Henri Lefebvre - enquanto possibilidade de resistência. Na medida que se coloca como uma possível prática da diferença, que pode alterar a forma de apropriação, percepção e uso espacial, e conseqüentemente mudar a relação dialética entre espaço-sujeito, tal ato propõem uma outra produção do espaço. Converging tanto ao Direito à Diferença quanto ao Direito à Cidade, pois apesar de sujeito - o pedalar -, contraditoriamente emerge como uma possível reconquista do corpo, dos sentidos, do tempo, dos desejos. Apontando numa direção à um outro, que não o modelo vigente. Caminhando para o que Harvey defini como, Espaços de Esperança. Neste sentido, tal trabalho busca, através de um pensamento alternativo, colaborar para um modelo distinto de sociedade e de produção do espaço, onde as práticas socioespaciais possam ser governadas por distintas determinações.

Palavras-Chave: Corpo, Espaço, Pedalar, Resistência, Lefebvre, Espaços de Esperança, Direito à Cidade, Direito à Diferença, Bicicleta, Ciclismo

Abstract: In the realm from capitalism system, the subjections are present in all spheres. So this work, intend to reflect from a social practice, to pedal – cycling -, the possibilities of emergence of use – while appropriation. Centering the analyses in the concept of body - proposed by Henri Lefebvre, - as a possibility of resistance. Being like a possible practice of difference, that can change the form we appropriate, perceive and use the space and consequently changing the dialectic relation between, the space and the individual, this action propose another kind of production of space. Converging to The Right to Difference and The Right to the City, because although subjected, cycling contradictorily emerge like a possible reconquest of the body, of senses, of time, of desires. Pointing in direction to another kind of society. Approaching to what Harvey defines by Spaces of Hope. In this way, such work look - through an alternative thinking - to collaborate to a distinct model of society and production of space, where the social practices can be governed by different determinations.

Keywords: Body, Space, Embodiment, Pedal, Resistance, Lefebvre, Spaces of Hope, Right to the City, Right to Difference, Bike, Cycling

INTRODUÇÃO

Este trabalho se coloca como uma tentativa de melhor compressão da essência dos processos socioespaciais, em busca de mudanças, de um pensamento alternativo. Situa-se então na emergência de repensar relações de criação, novos usos (apropriações) do espaço diante da lógica de sujeição vigente - o consumo do espaço - portanto, de se encontrar/visualizar possibilidades de resistência (desalienação), de insurgências do uso diante da realidade atual.

Desta maneira, serão apresentadas algumas práticas socioespaciais que se colocam enquanto possibilidade de instauração de uma nova lógica espacial, que não aquela determinada (concebida) pelo modelo de reprodução capitalista tradicional. Ou seja, práticas que alteram a forma de apropriação, percepção e uso espacial, e consequentemente mudam a relação dialética entre espaço-sujeito.

Tendo a hipótese central de que o ato de pedalar (tendo em vista um foco na ação, na prática, o que não reduz a pesquisa ao objeto pelo qual ela se realiza, a bicicleta) altera o uso, enquanto pratica criadora, enquanto forma de apropriação do espaço - através do corpo -, no sentido de que se coloca como uma possibilidade de resistência através da relação espaço-temporal específica que estabelece em tal ação humana - intermediada pela bicicleta.

A proposição desta pesquisa busca contribuir para um maior entendimento sobre determinadas práticas espaciais, com um foco no ato de pedalar, que (possivelmente) resiste e nega - em certo ponto - a lógica de (re)produção do modelo capitalista vigente, dado a sua relação direta ao modo como o corpo (base do indivíduo) transita nos espaços-tempos de realização da vida cotidiana (permeados por acessos normatizados e submetidos à coação da propriedade privada do solo, sujeitando o acesso e o direito à cidade, a apropriação e o uso, a compra do espaço).

Buscará se questionar como tal práxis instaura - e se realmente instaura - uma relação distinta para com a percepção e apropriação espacial do sujeito perante ao meio. Debatendo se ela altera (ou se pode vir a alterar) efetivamente a percepção e uso, dos indivíduos, sobre o espaço. E discutir ainda como - e se - a atuação do sujeito - enquanto ciclista - perante ao meio se diferencia ao pedalar, colocando efetivamente uma distinta relação espaço-temporal, estabelecendo relações de criação.

No entanto, enquanto prática espacial inserida no modo capitalista de produção, ela pode e é apropriada - tal como outras - pela lógica da reprodução das relações sociais de produção,

entrando na esteira da lógica da acumulação capitalista (através do movimento de “mercantilização do mundo”), e neste ponto tal trabalho também pretende questionar em que sentido e até onde tal prática - o pedalar - se insere a lógica vigente, e até onde se coloca esta possibilidade de insurgência de uso, de reconquista do corpo, do próprio tempo, esta possibilidade de uma distinta apropriação e prática espacial, esta possibilidade de resistir, criar. Estabeleceria, uma nova forma de viver?

A reflexão que se segue - à luz de Henri Lefebvre, de uma elaboração teórica sobre o corpo -, buscará se debruçar sobre estas possibilidades de uso, enquanto apropriação, logo, produção do espaço, que apesar de sujeitadas e muitas vezes apropriadas pelo capital (inclusive pela sua capacidade de “fuga” ao cotidiano, a lógica vigente) emergem, contraditoriamente, em meio a atualidade como uma espécie de reconquista do corpo (dos sentidos), do tempo, ou seja, de certa forma, uma reconquista da própria vida. Um movimento que se coloca como negação a “lógica da privação” vigente. Tendo, no caso, como mote o pedalar.

A presente pesquisa pretende aprofundar esta discussão, para isto no capítulo inicial se apresentará o movimento de embate existente entre o espaço concebido e o espaço vivido, à luz da produção do espaço. Apresentando então as formas de sujeições existentes e em contraposição, as possíveis formas de resistência. Num segundo capítulo, pretende-se situar no corpo e nas práticas corpóreas, estas formas de resistência, centrando no ato de pedalar está discussão. Elucidando a convergência de tal prática tanto ao direito à diferença como ao direito à cidade, no estabelecimento de um espaço da diferença, da resistência - um espaço de esperança. Num momento final, no terceiro capítulo, buscará apresentar e refletir, a partir da discussão teórica apresentada, o resultado obtido de entrevistas com ciclistas, as quais tiverem como elemento central, o itinerário destes entrevistados. Apresentando como os usos - enquanto forma de apropriação -, a partir do conceito de itinerário, se estabeleciam. Apontando numa direção as possibilidades, as diferenças.

1. Da sujeição à possibilidade

Na contemporaneidade, diante do movimento de mercantilização do mundo, o espaço torna-se (mais) uma mercadoria - propriedade -, inserindo-se no âmbito da troca, e desta forma sendo limitado/delimitado, pois tem seu uso (enquanto apropriação) e acesso restringido, sujeitado.

Instaura-se então um Espaço Concebido, Abstrato, Racionalizado (pelo poder político-econômico), ou seja, um espaço de sujeição da vida, dominado, controlado. Nos termos de CARLOS (2014), produz-se um tempo como efêmero e um espaço amnésico, construído sem referenciais práticos, por uma sociedade dominada pela realização da acumulação capitalista, do lucro. Constrói-se o vazio e a identidade abstrata, pulverizando o homem (enquanto sujeito), pois os sujeitos passam a se reconhecer apenas em sua demanda mercantil - um movimento de sujeitos à consumidores.

Cultura, lazer, todos os momentos da vida se inscrevem e se subsomem ao mundo da mercadoria. Por isso parece que a vida cotidiana está tendencialmente invadida por um sistema regulador. E todos os níveis (...) todas as relações estão subsumidas a lógica da mercadoria. E todas elas organizadas pelo estado. (CARLOS, 2014)

O valor de troca passa a permear todas as relações socioespaciais¹, e “a vida nesse processo aparece como fonte de privação, de privação de direitos. (...) O humano vive a despossessão da sua humanidade. Ele é consumidor (...)” (CARLOS, 2014)

Afim de esclarecer a centralidade da questão espacial - e a sua imbricação com o processo de (re)produção da vida - há de se dizer que o espaço adquire um caráter vital no processo de reprodução social atual, visto que é uma nova forma de valorização do capital. Instala-se um movimento que passa a considerar o espaço como um elemento ativo do processo social.

(...) o papel do espaço ganha centralidade, porque o processo que define o processo de valorização do capital, (...) incorpora hoje o processo de produção do espaço. (...) A tendência da queda da taxa de lucro exige novas estratégias, dentre elas o domínio do

¹ “A vida se realiza como uma relação espaço temporal. o que significa dizer que todas as relações sociais se realizam quanto relações espaciais.” (CARLOS, 2014)

tempo e do espaço. (...) como superar os limites do capital pra ele continuar se reproduzindo, no urbano, no espaço e no cotidiano. (CARLOS, 2015)

Diante desse fato, numa busca de repensar a questão espacial contemporânea (central para compreender o mundo moderno), utilizo-me do pensamento do filósofo Henri Lefebvre, como um horizonte teórico-metodológico de descoberta, um ponto de partida. Não como um fim em si mesmo, como uma leitura pragmática. Em primeiro lugar, pois ele pensa a prática (não trabalha na teoria, no plano da teoria, do que é filosófico e epistemológico), ou seja, em sua obra não há uma separação entre teoria e prática. Em segundo lugar, como afirma SIMONSEN (2005), devido a sua ênfase no que define por “*embodiment*”, na relação intrínseca entre espaço e corpo abordada em sua obra. Em terceiro lugar, como diz CARLOS (2015), Lefebvre não “toma a realidade como pronta e acabada. Portanto ele encontra na realidade aquilo que se move e que se move pra frente”. Trabalhando assim na dualidade existente entre a realidade e a virtualidade (um projeto, uma possibilidade no lugar do real). Colocando um desafio em sua obra e em seu projeto.²

Não há nada mais difícil do que reverter a perspectiva. Colocar o possível em lugar do real uma vez que o possível parece bloqueado e o impossível pesa com toda sua força essa história (CARLOS, 2015)

Tomo, como base para o desenvolvimento deste projeto, do mesmo princípio/compreensão de Lefebvre, de que o espaço é profundamente político e ideológico, um produto. No qual o corpo exerce um caráter fundamental, pois em sua análise/compreensão “Lefebvre treats space as a product of the human body, as a perception and as a conception, not simply as the physical imposition of a concept, or a space, upon the body.” (STEWART, 1995: p. 610).

O espaço não está dado, como algo inerte e pronto. Pelo contrário, é um produto, sóciohistórico e contraditório. Pois, como afirma DAMIANI (2012, p.264) “(...) o espaço puro e vazio só pode ser a ausência do corpo e das práticas sociais (...)”. É assim um produto, que

² “A dialética do possível (...) traz a chave para abrir as portas fechadas do presente. O possível se opõe ao real e faz parte do real: de seu movimento (...) O novo romantismo (revolucionário) afirma o primado do possível-impossível e compreende esta virtualidade como essencial ao presente. Ele estima assim transpor o abismo entre o vivido parcial e o presente total.” (LEFEBVRE, 1971: p. 48-49)

emerge diante do movimento dialético entre o produtor e produzido, entre o espaço, o corpo e as relações sociais, como práticas espaciais.

Historicamente, este pensar, é uma inversão/superação da lógica de interpretação formal/tradicional de espaço, é então, segundo DAMIANI (2012: p. 269) a metamorfose da lógica espacial em dialética espacial. O espaço como um produto, uma Produção do Espaço.

A concepção dialética do espaço - de sua produção - e, assim, mais concreta de análise. Conceituando-o de uma forma mais complexa, porém, não exata. Buscando situar e melhor compreender a categoria espaço no processo social contemporâneo, no processo de formação da vida, do homem. Ou seja, um projeto, uma possibilidade de compreensão, como um modo de superar a leitura das aparências e acessar a essência desse processo. Muito bem explicitada, em sua dialética, por David Harvey (2003: p. 939):

(...) we change ourselves by changing our world and vice versa. This dialectical relation (...) We are, all of us, architects, of a sort. We individually and collectively make the city through our daily actions and our political, intellectual and economic engagements. But, in return, the city makes us.

Como base de compressão deste processo, utilizo-me dos pressupostos encontrados no livro “The Production of Space” de Henri Lefebvre, no qual parte de uma tríade conceitual de análise, a qual retoma uma série de vezes em sua obra. Identificando três momentos - interligados - na produção do espaço, possibilitando assim um melhor entendimento sobre esta produção dialética, e conseqüentemente para proposta deste trabalho:

1. Representação do Espaço³ (Espaço Concebido): O espaço concebido é notadamente o da representação abstrata, o espaço abstrato⁴, a produção do vazio, traduzido no capitalismo pelo pensamento hierarquizado, lógico, imóvel, distante do real. Um espaço sujeitado por uma

³ “Representations of space are conceived spaces, born of savoir and logic: maps, mathematics, the instrumental space of social engineers and urban planners.”; “(...) connected to formal or institutional apparatuses of power.”; “(...) abstract space is the codified logic of modern power which has been implemented by specific groups of people - capitalists, bureaucrats, and city planners, for example.” (STEWART, 1995)

⁴ “Henri LEFEBVRE conceitua como espaço abstrato, onde as particularidades naturais do espaço e do corpo vão se esvaindo. Se elas aparecem, na modernidade, são (...) como espaços de representação” (DAMIANI. 2012: p. 264) Ou seja, nos termos de DAMIANI, “A produção do vazio se põe como negação da realidade das práticas sócio-espaciais. (...) na sua particularidade - determinada pela formação econômico-social capitalista - está a potência, prática e teórica, da abstração, em outros termos, a realidade das abstrações concretas, que se põem no vivido, nas relações reais, inclusive sensíveis; a força da abstração, das relações abstratas, definindo a história e o espaço contemporâneos.”

racionalidade hegemônica. Advindo de um saber técnico e, ao mesmo tempo, ideológico. Atrelando-se então as esferas/aparatos de poder (político-econômico). Assim as representações do espaço privilegiam a ideia de produto devido à supremacia do valor de troca na racionalidade geral. “Representations of space, which are tied to the relations of production and to the 'order' which those relations impose, and hence to knowledge, to signs, to codes, and to 'frontal' relations.” (LEFEBVRE, 1991: p. 40)

2. Espaço de Representação⁵ (Espaço Vivido): O espaço vivido denota as diferenças em relação ao modo de vida programado. Enquanto experiência cotidiana (ordem próxima), está vinculada ao espaço das representações através da insurreição de usos contextuais, tornando-se um resíduo de clandestinidade da obra e do irracional, das particularidades. O espaço social, então, configura-se como a expressão mais concreta do espaço vivido, quando entendido pela soberania do homem sobre o objeto, através de sua apropriação pela corporeidade das ações humanas. Atrela-se as resistências, as possibilidades, as diferenças.

“Representational spaces, embodying complex symbolisms, sometimes coded, sometimes not, linked to the clandestine or underground side of social life, as also to art (which may come eventually to be defined less as a code of space than as a code of representational spaces).” (LEFEBVRE, 1991: p 40)

3. Prática Espacial⁶ (Espaço Percebido): Diz respeito a maneira como se usa (enquanto apropriação), percebe e produz efetivamente o espaço, diante da dialética, do embate existente entre o Concebido e o Vivido.

“Spatial practice, which embraces production and reproduction, and the particular locations and spatial sets characteristic of each social formation. Spatial practice ensures continuity and some degree of cohesion. In terms of social space, and of each member of a given society's relationship to that space, this cohesion implies a guaranteed level of competence and a specific level of performance.” (LEFEBVRE, 1991: p 40)

⁵ “Spaces of representation, on the other hand, are lived spaces produced and modified over time and through use; spaces which are invested with symbolism and meaning.”, “(...) sites of resistance, and of counter-discourses which have not been grasped by apparatuses of power, or which "refuse to acknowledge power" (LEFEBVRE, 1991: p. 10).” (STEWART, 1995)

⁶ “Spatial practice denotes the ways people generate, use, and perceive space.” (STEWART, 1995)

Esta tríade, torna-se então fundamental na compreensão de produção do espaço, consequentemente do processo social, na medida em que nos apresenta/desmascara a dialética existente - e subjugada - entre prática (socioespacial) e representação/abstração. Entre o Vivido (Espaços de Representação) e o Concebido (Representações do Espaço). Um processo de “uncovering” essencial, e libertador em certa medida, para um melhor - profundo e real - entendimento dos processos sociais envolvidos no mundo atual. Para compressão da então, síntese, “Prática Espacial” (Spatial Practice, Perceived Space), resultante deste embate.

Podemos situar, e exemplificar, esta questão de produção do espaço com a opção de algumas sociedades pelo rodoviarismo. Quero me ater então a escolha (histórica) pelo rodoviarismo - por esse sistema automobilístico de massa -, pois além de alienar e consumir um grande tempo social do sujeito⁷, (re)produz um espaço em seu detrimento. De acordo com GORZ (2005: p. 40) “(...) a generalização do sistema automobilístico individual pôs de lado os transportes coletivos, modificou o urbanismo e o habitat, e transferiu para o carro as funções que sua própria difusão tornou necessárias.”

No que diz respeito ao espaço - à (re)produção social e espacial - o que se observa na contemporaneidade é que a necessidade do automóvel está inscrita no espaço, pois não há realmente uma opção, “(...) não se é livre para ter ou não um carro já que o universo suburbano é agenciado em função dele - assim como, cada vez mais, também o universo urbano.” (GORZ, 2005: p. 45)

Se clareia que a opção pelo rodoviarismo, por esta concepção de deslocamento, característica de muitas sociedades contemporâneas - incluindo o Brasil -, se faz em grande medida num âmbito político-econômico e ideológico. Ela emerge como uma opção imbricada com o estabelecimento de uma “nova fronteira” de realização da acumulação capitalista - do lucro -, numa tentativa de superação das contradições internas do capitalismo. Assim, tal medida produz espaços, representações do espaço, espaços concebidos e abstratos, em seu detrimento. E por sua vez, produzindo a vida e consequentemente está, (re)produzindo espaços. Ou seja, uma série de consequências no processo social advém destas determinações, destas escolhas, dessa produção espacial, concebida, percebida e vivida.

⁷ “Isso compreende as horas que passa à frente do volante, andando ou parado; as horas de trabalho necessárias para pagá-lo e para pagar a gasolina, os pneus, os pedágios, o seguro, as multas e os impostos (...)” ou ainda “as pessoas trabalham uma boa parte do dia para pagar os deslocamentos necessários para trabalhar” (ILLICH, 1971)

Pra além deste exemplo, como explicitado inicialmente, há de se dizer que diante desta lógica de produção do espaço, vivemos em uma época em que os usos⁸, enquanto forma de apropriação, submetem-se a está lógica de sujeição da vida, nas mais diversas escalas. Consequentemente, os modos de vida alteram-se, impondo uma outra relação com o espaço, com o corpo.

Há cada vez mais o lazer e o flunar; o corpo e os passos são restritos a lugares vigiados, normatizados, privatizados. Esse fato é consequência da “vitória do valor de troca sobre o valor de uso”⁹, isto é, o espaço se reproduz, no mundo moderno, alavancado pela tendência que o transforma em mercadoria - o que limitaria seu uso às formas de apropriação privada. (CARLOS, 1999: p. 178)

Impera uma sujeição/abstração ao nível do corpo¹⁰ - da apropriação, do uso - suprimindo-o de distintas formas. Como define DAMIANI (2012), se estabelece um processo de expropriação do corpo. Em outras palavras, a “(...) destruição do espontâneo e do natural - portanto do uso - não se realiza somente na natureza exterior, mas também na natureza interna do ser humano, o corpo, o sexo”. (LEFEBVRE, 1983: p.185)

Observa-se ainda, segundo o autor francês, a instauração de um cotidiano (sociedade) burocrático, dirigido, normatizado e regulado, que apenas reproduz as relações sociais de produção e a força de trabalho. Ideia que é reforçada pela interpretação de CARLOS (1999: p.180-181), onde o cotidiano, um produto da história - campo de auto regulação voluntária e planificada -, “(...) enquanto construção da sociedade, se organiza segundo uma ordem fortemente burocratizada e preenchida por repressões, coações e pressões em todos os níveis, que incluem a vida familiar, o tempo do não-trabalho e a imposição do que e como consumir.”

Consequentemente, diante do processo de constituição do cotidiano, da produção do espaço e da vida, sob o capitalismo, apreende-se concomitantemente um processo de abstração na formação identitária do sujeito sujeitado, pela lógica da mercadoria.

No entanto, paradoxalmente, como SEABRA (1996) aponta, em Lefebvre a vida cotidiana, a vida imediata, contém o melhor e o pior, constituindo-se como um feixe de

⁸ Remeto aqui ao conceito fundante do pensamento de Henri Lefebvre, tendo uso como: “Uso do espaço, do tempo, do corpo, essencialmente porque abrigam dimensões da existência, os sentidos da vida: o prazer, o sonho, o desejo, o riso!” (SEABRA, 1996: p. 71)

⁹ Apontado por Henri Lefebvre, em muitos de seus livros.

¹⁰ “(...) confined by the abstraction of a space broken down into specialized locations, the body itself is pulverized” (LEFEBVRE, 1991: p. 310)

possibilidades. O cotidiano, seria então "both the parody of lost plenitude and the last remaining vestige of that plenitude" (LEFEBVRE, 1991: p. 24). Isso, dá-se pelo fato de que é no âmbito do vivido - o lugar dos embates -, que emerge o uso, na forma da apropriação do tempo, da vida, através do corpo, num processo que pressupõe a prática/ação, logo um movimento de resistência, uma desalienação a lógica concebida, dado que segundo SEABRA (1996), a apropriação seria o fim da alienação. A vida cotidiana se coloca então como lugar das resistências, da elaboração das estratégias de luta, visto que nela - no plano do lugar e da cidade - as contradições se vivem e se realizam concretamente. Parafraseando CARLOS (2014), a existência de pequenas e múltiplas ações que resistem no espaço público¹¹, indicam a sua potencialidade como espaço da presença daquilo que difere da norma e se impõe a ela.

Assim como anteriormente apontamos, assumimos a partir de Lefebvre a importância da discussão do corpo - neste embate, na vida cotidiana - como possibilidade de insurgência, como possibilidade de criação de espaços diferenciais, de particularidades, nas suas diversas formas de atuar espacialmente. "(...) Porque o corpo seria a última resistência, a mais íntima, a um processo de exteriorização, que é, ao mesmo tempo, de estranhamento."¹² (DAMIANI, 2012: p. 263) Estranhamento ao cotidiano, ao urbano, ao espaço, as determinações, que minam o homem enquanto sujeito.

Como dito, instaura-se um embate (no cotidiano) entre o âmbito do Vivido (momentos da apropriação, do usador¹³) e do Concebido (momentos racionais, do usuário¹⁴). Tal conflito se traduz numa luta pelo uso, pela apropriação. Um movimento de resistência¹⁵ - no âmbito da práxis social - ao domínio da lógica, da razão, "(...) sempre envolvendo as particularidades na direção e com sentido de se firmarem como diferença." (SEABRA, 1996: p. 77) Pois elas se inscrevem e realizam-se no espaço, pois este é o lugar e o meio das diferenças.

¹¹ "A análise do corpo aponta para a da relação entre o espaço privado (da casa, da família) e os espaços públicos, marcados pela centralidade do encontro, que constitui uma identidade e uma história coletiva, realizadas na esfera pública. Essa relação marca o dentro e o fora (...), mas sobretudo, por meio desta relação (do dentro e fora) realizam-se os conteúdos da cidade e da vida de relações na cidade. Assim, essa relação aponta e contém o sentido conferido pela história civilizatória à cidade." (CARLOS, 2014: p. 476)

¹² "O estranhamento é interiorizado como negação sensível do sujeito autônomo e livre, e se torna simbiose e reflexo, esquizofrênico e terrorista, da presença do Outro diante do sujeito ausente, negado em sua possibilidade de ser." (DAMIANI, 2012: p. 263)

¹³ "De modo que para os usuários estão os modos de consumo, com o que se forja a identidade do consumidor, enquanto para o usador estão relações de qualidade que implicam fluxos de sentidos ligados à realização de energias vitais: o espaço do corpo, os alimentos, o sono..." (SEABRA, 1996: p. 78)

¹⁴ Ibidem 13

¹⁵ "O conflito pelo uso do espaço estaria revelando a essência do processo social: a propriedade lutando contra a apropriação." (SEABRA, 1996: p. 79)

(...) é no vivido, como nível da prática imediatamente dada, que a natureza aparece e transparece, como corpo, como uso. É nesse nível que o prazer, o sonho, o desejo se debatem, e que os sentidos da existência propriamente humana, não se deixando aniquilar, podem se insurgir. Possibilidade que se funda nas particularidades. (SEABRA, 1996: p. 75)

Diante destas particularidades, que emergem e resistem - não sem dificuldades e repressões - enquanto possibilidades de insurgências, de apropriação, se coloca o direito a diferença (conceito cunhado por Lefebvre). Situando-se exatamente num momento em que essa sociedade se coloca como uma sociedade que se impõem pra todos. De acordo com STEWART (1995: p. 615) “(...) the abstraction and decorporealization of space brings to the fore the powerful pressure to homogenize not only spaces but people too: differences are discouraged, marginalized, and where possible, demolished.”

O discurso que se faz reside então na dialética dos corpos, um movimento da sujeição à possibilidade. Por um lado, de acordo com HARVEY (2004: p. 139) nenhum corpo humano é isento de processos sociais de determinação. Em contraposição, na direção das possibilidades, o defini como um meio “(...) de oposição a toda rede de abstrações (científicas, sociais, político-econômicas) por meio de que são definidas, representadas e reguladas as relações de poder, as instituições e as práticas materiais.”

E no que diz respeito às diferenças, as resistências, e suas possibilidades, o autor francês, em sua obra “The Production of Space”, numa busca de atrelamento do espaço, da produção do espaço e o corpo, explora a história do corpo humano no sentido de compreender a natureza das resistências. Segundo STEWART (1995: p. 610), numa compreensão de LEFEBVRE, as resistências “(...) has to start with the human body, with its corporeal ability to produce space. This ability to produce space, rather than just to conceive space, is the means by which people can take back power in their everyday lives.”

A emergência ao direito à diferença se revela em meio a produção do espaço na sociedade contemporânea, pois ele faz os direitos entrarem na prática e assim permite resgatar tudo aquilo que resiste na nossa sociedade. “Que resiste no cotidiano. Que resiste nos interstícios da vida. A diferença diz respeito ao possível, e ela é um flecha pra mostrar uma saída.”, nos diz CARLOS (2015)

Neste contexto, se coloca a análise das práxis - mais especificamente do ato de pedalar, no caso deste trabalho - que convergem a diferença, que em meio a dialética em que atuam, podem nos mostrar uma saída, um caminho num sentido de mudança, como uma alternativa. Resistindo, em certa medida - na vida cotidiana -, exatamente pela capacidade do corpo em produzir espaço. Tais práxis se tornam chaves para uma melhor compreensão do processo de produção socioespacial contemporâneo.

2. O ato de pedalar: Do corpo aos direitos (à diferença e à cidade)

Como já nos indica os estudos de LEFEBVRE, CARLOS, DAMIANI e HARVEY, o corpo possui um caráter fundamental no processo de (re)produção espacial e social contemporâneo, e por sua vez, na criação das particularidades, das diferenças. Porém, sob “ataque”, através de um crescente processo histórico de abstração do corpo por meio de uma abstração do espaço, um processo de “*descorporealization of space*”¹⁶ (atrelado as teorias marxistas de alienação, referenciadas na alienação do trabalho). Ou seja, por intermédio de uma abstração do espaço (criação de representações do espaço, espaços concebidos, e atingindo, segundo Lefebvre, três níveis/facetas da modernidade: o urbano, o corpo e o cotidiano), o espaço vivido (o qual contém a prática, as resistências, a possibilidade de criação de espaços da diferença), que é o espaço do uso, da apropriação, do corpo, acaba então, sofrendo um processo de supressão, porém, não total.

Just like the fleshly body of the living being, the spatial body of society and the social body of needs differ from an 'abstract corpus' or 'body' of signs (semantic or semiological - 'textual') in the following respect: they cannot live without generating, without producing, without creating differences. To deny them this is to kill them. (LEFEBVRE, 1991: p. 396)

Aqui cabe definir que o uso, a apropriação da vida, “(...) realiza-se enquanto expressão do corpo, isto é, o espaço é vivenciado pelo corpo com emprego dos sentidos, dos membros, que formam a base prática da percepção do mundo exterior.” (CARLOS, 1999: p. 184) Ou seja, ele é a mediação necessária a partir da qual nos relacionamos com o mundo e com os outros – uma relação com os espaços-tempos definidos no cotidiano. Isso significa que há uma relação imediata entre o corpo e o espaço, entre o deslocamento no espaço e a ocupação do espaço. A presença real do indivíduo se concretiza, realiza-se, inicialmente pela sua corporeidade e apropriação nos espaços-tempos da vida, ou seja, no conjunto de relações definidos no cotidiano.

¹⁶ “Second, Lefebvre's 'histories' seek to chart the increasing dominance of representations of space through time. (...) increasing abstraction, a history of the decorporealization of space.” (STEWART, 1995: p. 611-612) “Lefebvre believes that whereas spatial practice is a constant in social life, there has been a shift in the conceived and lived moments. (...) now representation precedes, and is distinguishable from, practice (...)” (STEWART, 1995: p. 610)

No que diz respeito a produção espacial a partir do corpo, Lefebvre, defende a existência de um corpo espacial, ao mesmo tempo produto e produtor do espaço. “A body so conceived, as produced and as the production of space, is immediately subject to the determinants of that space (...) the spatial body’s material character derives from space, from the energy that is deployed and put to use there.” (LEFEBVRE, 1991: p. 195)

Nesse sentido, reafirmando esta questão dialética - e sua relevância - da corporeidade de nossa existência, ou seja, seu papel no processo de (re)produção socioespacial (passividade) e na criação de particularidades (subversão), se defini sua dimensão social:

(...) numa dialética da passividade (associada a formas de apropriação privada da riqueza gerada na sociedade, que impõem limites e criam barreiras ao livre acesso dos sujeitos aos espaços-tempos da vida cotidiana, submetidos à representação que sustentam a fim de legitimar essa desigualdade) e a consequente subversão que o corpo impõe ao apropriar-se do espaço público. Isto é, o modo como o corpo transita nos espaços-tempos de realização da vida cotidiana permeados por acessos normatizados como produtos das cisões que marcam a vida em espaços diferenciados, submetidos à coação da propriedade privada do solo urbano, traz em seu âmago aquilo que nega essa situação (CARLOS, 2014: p. 474)

Podemos ainda, referenciar a discussão do corpo no processo de produção social e do espaço, em duas proposições fundamentais de HARVEY - levantadas em sua obra “Espaços de Esperança” - que caminham conjuntamente as descritas até então:

1. Primeiro, “(...) o corpo é um projeto inconcluso, de certo modo maleável histórica e geograficamente. (...) continua a evoluir e a se modificar de maneiras que refletem tanto uma dinâmica transformadora interna como o efeito de processos externos.” (HARVEY, 2004: p. 136-137)
2. Segundo, “(...) o corpo não é uma entidade fechada e lacrada, mas uma “coisa” relacional que é criada, delimitada, sustentada e em última análise dissolvida num fluxo espaço-temporal de múltiplos processos. Isso implica uma visão relacional-dialética em que o corpo (concebido como uma entidade semelhante a uma coisa) internaliza os efeitos dos processos que o criam, delimitam, sustentam e dissolvem.” (HARVEY, 2004: p. 137)

Desta maneira, esclarece que o corpo - aberto e poroso - não é independente do ambiente tecnológico, físico, social, político e econômico que tem o seu “ser”. Estabelece com este, uma relação dialética, mutável, sendo ao mesmo tempo produtor e produto das relações que estabelece com o espaço. Um corpo socialmente e espacialmente produzido, pois o modo de produção do espaço-tempo tem vínculos inseparáveis com a produção do corpo. No entanto, ao contrário de uma posição passiva a este processo, enquanto “maquina desejante”, imbuída de interesses e vontades, nos termos de HARVEY (2004: p. 138) “(...) o corpo humano é ativo e transformador em relação aos processos que o produzem, sustentam e dissolvem. Logo, pessoas corporificadas dotadas de capacidades semióticas e vontade moral tornam seu próprio corpo um elemento fundacional naquilo que há muito chamamos de “o corpo político”.”

E sob uma visão política, não há como conceber o corpo como lócus da ação política sem uma noção daquilo que os “indivíduos”, as “pessoas”, os sujeitos ou os movimentos sociais podem querer ou ser capazes de fazer no mundo. Eles detém em si, ricos pensamentos e possibilidades de ações políticas. Pois, apesar das esferas de dominação:

(...) as capacidades transformadoras e criadoras do trabalhador sempre trazem em si a potencialidade (por mais inimaginável que possa ser nas atuais circunstâncias) de moldar um modo alternativo de produção, de troca e de consumo. (...) Isso traz agudos problemas para a manutenção da autoridade do capitalismo, ao mesmo tempo que proporciona aos trabalhadores múltiplas oportunidades de afirmar sua capacidade de ação e sua vontade. (HARVEY, 2004: p. 161)

Numa releitura de Marx, Harvey nos mostra que tais características indicam onde está a força da vida e o poder subversivo para a mudança, no trabalho (“vivo” nas palavras de Marx) incorporado à circulação de capital variável (o qual se instaura no corpo). Assim, corpos imersos num processo social como a circulação do capital - através do corpo - variável nunca devem ser concebidos como dóceis ou passivos.

Diante disso, parto do pressuposto de que determinadas práticas socioespaciais - no caso deste trabalho, mais especificamente o ato de pedalar, enquanto uma prática corpórea - detém a possibilidade de resistirem e negarem (em certo ponto) a lógica de reprodução do modelo capitalista vigente. De emergirem enquanto particularidades, podendo instaurar assim espaços diferenciais (da diferença), dado as suas relações direta ao modo como o corpo (base do indivíduo) transita nos espaços-tempos de realização da vida cotidiana (permeados por acessos

normatizados e submetidos à coação da propriedade privada do solo). Assumo, então, a proposição, tal como CARLOS (2014), de que o corpo é a expressão de relações sociais assentadas na dialética subordinação/subversão.

Tais atividades detém em seu cerne esta distinta relação espaço-tempo, se levado em conta os usos concebidos pelo cotidiano, que por sua vez podem possibilitar uma nova apropriação do espaço, dando a ele um novo sentido, um novo uso, que não aquele - concebido, racionalizado - estabelecido pela lógica de acumulação do capital.

O ato de pedalar, enquanto experiência, enquanto práxis - tal como outras - detém em si possibilidades de redesenhar e resignificar o espaço. Pratica então, em certa medida, subversiva. Como nos esclarece PETERSEN (2007: p.36), “This and other experiences of urban exploration (...) it can be claimed through subversive habitation. Bicycling provides us with an unbuffered range of sensory experiences of the monumental urbanity we have created, and a view into the spaces of hope in its cracks, fissures, and contradictions.”

Possuindo um forte caráter corporal, o indivíduo ao pedalar estabelece então, através do corpo, uma nova lógica espaço-temporal. E aqui remeto a RECLUS (2010: p. 34), referindo-se a escalada, mas que no caso, poderia ser em relação ao ato de pedalar:

Em seguida, tornamo-nos senhores de nós mesmos e responsáveis por nossas próprias vidas. Aquele que escala uma montanha não está entregue ao capricho dos elementos como navegador aventureado nos mares; bem menos ainda como o viajante transportado por ferrovia, um simples pacote humano tarifado, etiquetado, controlado, depois expedido a hora fixa sob a vigilância de empregados uniformizados, tocando o solo, ele retomou o uso de seus membros e de sua liberdade.

O caminhar exige uma lógica, o pedalar outra, o escalar uma outra, e todas elas distintas - em certa medida, pois também podem e são sujeitadas/delimitadas de certa forma - da relação espaço-temporal imposta, homogênea, do trabalho, do cotidiano (normatizado, burocrático, do consumo dirigido). Mas com algo em comum, são práticas que retomam o uso do corpo, do tempo, dos sentidos, da autonomia¹⁷ do sujeito, aparecendo aqui como uma possibilidade de resistência, ao cotidiano formal dos indivíduos enquanto viventes nesta sociedade capitalista.

¹⁷ Na filosofia, autonomia é um conceito que determina a liberdade do indivíduo em gerir livremente a sua vida, efetuando racionalmente as suas próprias escolhas, de acordo com suas vontades. Tal como uma paixão ou uma inclinação afetiva incoercível. Neste caso, a autonomia indica uma realidade que é dirigida por uma lei própria - livre de qualquer fator estranho ou exógeno com uma influência subjugante -, que apesar de ser diferente das

Como contraposição (à estas práticas socioespaciais que considero distintas), a fim de uma melhor compreensão, tomemos o exemplo da lógica - imposta - do automóvel. Ao circular num automóvel, “Você está colado na rua (ou na estrada) tão inexoravelmente quanto os trens estão nos seus trilhos. Você não pode, não mais que o viajante ferroviário, parar espontaneamente em algum lugar, e deve, assim como num trem, avançar numa velocidade determinada pelos outros.” (GORZ, 2005: p. 44) Eis então uma característica base deste modal, da opção político-econômica por esta lógica de circulação: a sua aparente autonomia.

Mais especificamente, como uma escolha político-econômica, o sistema automobilístico de massa advindo desta lógica de circulação (e por sua vez, produtora de espaços) representa um triunfo absoluto da ideologia burguesa no nível da prática cotidiana. Na medida em que, de acordo com GORZ (2005: p. 40-41), “(...) pela primeira vez na história, os homens se tornariam, para sua locomoção, devedores de uma fonte mercantil de energia. (...) toda a população se tornaria cliente dos petroleiros.”, sob um discurso de que um privilégio da elite estaria bem ao alcance de todos. Não obstante, num processo de alienação, afirma também que pela primeira vez “(...) os homens montavam veículos individuais cujos mecanismos de funcionamento lhes eram totalmente desconhecidos, cuja manutenção, e mesmo a alimentação, deviam ser por eles confiadas a especialistas.” Vê-se então um movimento, uma mudança na relação estabelecida com o deslocar-se, de sujeito autônomo à usuário/consumidor. Questão bem definida por GORZ em seu paradoxo do carro automotor:

(...) na aparência, ele conferia aos seus proprietários uma independência ilimitada, permitindo-lhes deslocarem-se por horas e em itinerários de sua escolha, numa velocidade igual ou superior à da estrada de ferro. Porém, na realidade essa autonomia aparente tinha como inverso uma dependência radical: diferentemente do cavaleiro, do charreteiro ou do ciclista, o motorista iria depender, para a alimentação de energia ou para o reparo da menor avaria, de vendedores e de especialistas em carburação, em lubrificação, em ignição e na troca das peças. Diferentemente de todos os outros proprietários de meios de locomoção, o automobilista iria ter uma relação de usuário e de consumidor – e não mais de possuidor e de mestre – com o veículo do qual formalmente será o proprietário. Dito de outra forma, esse veículo obrigaria a consumir e a utilizar uma grande quantidade de serviços e de produtos industriais que

outras, não é incompatível com elas. "Etimologicamente autonomia é a condição de uma pessoa ou de uma coletividade cultural, que determina ela mesma a lei à qual se submete". (LALANDE, 1999: p. 115)

somente terceiros poderiam lhe fornecer. A autonomia aparente do proprietário de um automóvel escondia sua radical dependência. (GORZ, 2005: p. 41)

Indo numa direção contrária a esta lógica prescrita - e as determinações em geral - tais práticas, enquanto possíveis práticas diferenciais, como o pedalar, o caminhar, etc, convergem (ou detém a possibilidade) em meu ponto de vista, tanto ao “Direito à Diferença” como ao “Direito à Cidade” - ambos os termos cunhados por Henri Lefebvre - colocando-os em prática.

Lefebvre chama atenção para o fato de que muitos direitos existem, mas existem por escrito. E preciso que esses direitos entrem na prática. Uma delas é entrar na prática social, mudando as relações, mudando o cotidiano em direção a uma nova vida. Trazer pra práxis tanto o direito a cidade quanto o direito a diferença. O que foge completamente ao discurso do Estado. (CARLOS, 2015)

Segundo o autor francês, a fase atual da produção socioespacial será aquela do conflito entre as potências homogeneizantes do capital e as potências diferenciadoras. Desta forma as diferenças aparecem como um movimento de negação, em oposição dialética ao homogêneo. Emergem no horizonte como um momento de afirmação e construção do ser humano. Instaurando-se assim, o que define por “Direito a Diferença”.

Enquanto que o “Direito a Cidade” se realiza através de uma sociabilidade alternativa à da sociedade burocrática. Utilizando-me das palavras de TRINDADE, o direito à cidade, para Lefebvre, refere-se, sobretudo, ao direito de experimentar e usufruir da centralidade urbana no ritmo do valor de uso em oposição ao valor de troca, o que exige necessariamente o rompimento com a lógica capitalista de produção do espaço, portanto, seria o direito:

(...) à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais, etc. (...). A proclamação e a realização da vida urbana como reino do uso (da troca e do encontro separados do valor de troca) exigem o domínio do econômico (do valor de troca, do mercado e da mercadoria) (...) (LEFEBVRE, 2008: p. 139)

Segundo o autor francês, o direito a cidade seria como um momento radicalmente diferente da práxis capitalista, como apropriação. E para um melhor entendimento, utilizo-me ainda da interpretação de HARVEY (2012: p. 74), a qual caminha na mesma direção. Enquanto

um direito ativo, “(..) está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. (...) A liberdade de construir e reconstruir a cidade e a nós mesmos é, como procuro argumentar, um dos mais preciosos e negligenciados direitos humanos.” Neste sentido, seria então uma retomada, por parte dos sujeitos, de práticas socioespaciais (usos), exercendo suas capacidades enquanto ser humano, como donos de seus atos, de seu tempo, de seu corpo, de sua vida, numa busca por redefinir um espaço - e eles próprios - de acordo com seus interesses e desejos. Afirmo, que “A cidade que queremos não pode ser divorciada do tipo de laços sociais, relação com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos que desejamos.”.

Observa-se então, que tanto o direito à diferença, como o direito à cidade, nos encaminham na direção de uma via, de um projeto possível/impossível, que tem como ideia “(...) encontrar, ao prolongar a utopia do Marx, aonde, em que direção pode caminhar essa sociedade. O direito a cidade tem uma radicalidade. Deve-se caminhar em direção a uma sociedade outra que não a capitalista (...) e traz esta questão para o cotidiano, como o plano da prática.” (CARLOS, 2015) Prática a qual, torna-se o ponto central, e de partida, deste trabalho, que busca refletir sobre uma práxis já existente, o pedalar. A qual vai de encontro aos direitos supracitados, em parte pela sua capacidade de “estabelecer” o que HARVEY define por “Espaços de Esperança”. Ou ainda de acordo com (CARLOS, 2014) “Os espaços de resistência são os lugares da esperança, pois surgem da necessidade de mudar a vida real, concreta que nós vivemos (...)”

Numa releitura de HARVEY, os Espaços de Esperança são vistos, “(...) enquanto potente, na subsunção das diferenças (...), ao mesmo tempo, considerar essas diferenças como sugestivas da reconstrução de maneiras distintivamente capitalistas. (...) corpo como lócus de resistência política e não estritamente a das adequações diversas ao capital” (DAMIANI, 2012: p. 265)

Diante do explicitado, é relevante - para uma melhor compressão deste trabalho - se dizer, que numa tentativa de não reduzir o fenômeno tratado apenas ao âmbito da cidade e do urbano - como normalmente se interpretam, a apenas uma delimitação física, localizada -, considero nesta reflexão que o processo de urbanização - lógica que traz consigo incriveis transformações nos estilos de vida - já se tornou genuinamente global (permeando todas os âmbitos e espaços sociais). Expandindo então, de certa forma, tanto o sentido de direito à diferença como do direito à cidade utilizado por LEFEBVRE e HARVEY, me aproximando mais de um

direito ao urbano¹⁸ em si, partindo do pressuposto de sua mundialização. Ou seja, o direito de produzir o espaço da vida através de novos usos, ações/práticas, de uma nova práxis. O que considero então como um direito à vida.

O fulcro do nosso problema continua sendo o de verificar a oportunidade de o uso estabelecer-se superando a lógica, o instituído e mesmo as instituições. A possibilidade de o uso ganhar presença, de permitir apropriações. Essa possibilidade situa-se no âmbito de práticas criadoras, e pressupõe relações de criação. (SEABRA, 1996: p. 84)

Visto que, nas palavras de (CARLOS, 2015), que o processo de realização tanto do direito à cidade quanto do direito à diferença se encontram no processo de produção do espaço, ele - o espaço - contempla uma prova concreta ligada a prática e a totalidade do possível. E o pedalar em si, como um uso, uma prática socioespacial - criadora - dotada de uma relação espaço temporal específica, converge para esta ideia, para estes direitos, detendo a possibilidade de uma insurgência ao uso, de uma resistência. Atuando nos “Espaços de Esperança”, apesar das sujeições e normatizações da qual está sujeita.

¹⁸ “(...) o urbano se refere à constituição de uma ordem distante que aponta para a constituição da sociedade urbana num contexto mundializado e, com isso, acentua a necessidade de se refletir no modo como se realiza o processo de reprodução socioespacial hoje.” Ou seja, ele vai além da cidade que “(...) se prende a sua materialização concreta e no plano do próximo (...)” (CARLOS, 1999: p. 177)

3. Itinerário: Espaços de esperança e as possibilidades

No social order, said Saint-Simon, can change without the lineaments of the new already being latently present within the existing state of things. (HARVEY, 2003: p. 941)

Diante da proposta colocada, para auxiliar-me no desenvolvimento desta análise, desta reflexão, a cerca de uma práxis já existente, do ato de pedalar - enquanto possibilidade de insurgência de uso - e suas correlações com uma distinta apropriação e pratica espacial, busquei até aqui formular uma estruturação teórica clara e objetiva, apropriando-me dos conceitos que são a base de minha hipótese - e de interpretação desta práxis. Neste movimento, me utilizo das palavras de HARVEY (2004: p. 178) para melhor justificar e situar minha reflexão do ato de pedalar, a partir do corpo.

(...) O estudo do corpo tem de basear-se na compreensão das relações espaço-temporais concretas entre praticas materiais, representações, imaginários, instituições, relações sociais e estruturas vigentes de poder político-econômico. Pode então ver o corpo como um nexos por meio do qual abordar possibilidades de uma política emancipadora. (...)

Porém, como teorizar e obter dados sobre algo que se dá, em certa medida, no campo da subjetividade do sujeito? Assim, a maior dificuldade desta pesquisa residiu exatamente em seu objetivo central, obter dados e explanar - a luz de uma reflexão a respeito do corpo - sobre o uso, enquanto forma de apropriação espacial, tendo o ato de pedalar (o qual realiza-se por intermédio da bicicleta) como mote.

Diante deste desafio, esta pesquisa teve como base metodológica (como ponto de partida) o conceito de "*itinerary*"¹⁹ - termo desenvolvido e aprofundado por Sylvie Miaux²⁰ em suas pesquisas - e se operacionalizou, através da realização de entrevistas, por intermédio de uma adaptação deste conceito, pois permite uma abordagem de aspectos qualitativos do ato de

¹⁹ Considero, para termos desta pesquisa, a tradução do conceito de "*itinerary*" como itinerário.

²⁰ MIAUX desenvolveu sua reflexão sobre o ato de caminhar, e a partir do conceito de itinerário - o qual leva em consideração o percurso realizado em sua totalidade -, analisando os deslocamentos dos sujeitos no espaço a partir de entrevistas que se realizaram durante o decorrer da própria ação do caminhar, pois lhe permitia obter uma série de aspectos qualitativos desta prática, correlacionando-os com o itinerário escolhido pelos indivíduos e suas razões, desejos e interesses.

pedalar, superando o simples deslocamento entre A-B - recaindo sobre a experiência (de pedalar), sobre o indivíduo e sua interação com o meio, com o espaço. Assim convergindo para uma possível resposta à pergunta/hipótese central deste trabalho. “The itinerary, as concept, is not merely a route from A to point B - it thus covers the pedestrian’s experiences along the way, emphasizing the depth of feeling in the individual, both spatially and experientially.” (MIAUX, 2010: p. 1167)

E aqui reside a adaptação do conceito, pois tal como o ato de caminhar (ação abordada nas pesquisas de MIAUX e que permitiu a formulação do conceito), considero o pedalar como um “igual”, pois apesar de suas especificidades, também se realiza - no espaço - através do corpo, dos sentidos, enquanto uso (forma de apropriação). Utilizando-me das palavras de MIAUX (2010: p. 1167), o pedalar, tal como o caminhar, “(...) not only provides a vista for the eyes but also awakens the senses when the body moves through space.” São práticas que se realizam de forma ativa, como um deslocamento ativo, corporal, sendo que a própria energia despendida no deslocamento, na ação, advém daquele que se desloca. E ambos atos são, em certa medida, autônomos, dado o empoderamento possibilitado (do corpo, da vida, dos interesses dos sujeitos).

Nesta direção, para efetivamente compreender a experiência do ciclista²¹, tal como do caminhante, deve-se examinar a experiência do corpo em movimento e assim seus sentidos e percepções que emergem durante tais práticas. E também, levar-se em conta como se relacionam com o espaço em seus deslocamentos, remetendo aqui ao que MIAUX (2010: pg. 1167) define como “*otherness*”:

Through the relationship of one to another (object, person, place) during the movement, we should be able to locate the elements that pedestrians may encounter that would decrease or accentuate the feeling of well-being in a place, with another person, in a situation, etc.

Visto a existência de uma relação imediata entre o corpo e o espaço, tal conceito de itinerário dialoga e se atrela, tanto ao “Direito à Diferença” quanto ao “Direito à Cidade” pelo fato de atuar no plano das resistências, na medida em que permite através da práxis cotidiana, dos deslocamentos e do deslocar-se - da ocupação do espaço -, visualizar a ação, a prática in

²¹ Para efeitos desta pesquisa tomo a definição de ciclista como o usuário que se utiliza da bicicleta, veículo de duas rodas não motorizado, ou seja, aquele que anda, se locomove de bicicleta, independente de suas razões.

lócus, no âmbito do vivido e do percebido. Olhar efetivamente como se dá a relação do sujeito, do corpo, com o espaço, sob a luz da tríade interpretativa sobre o espaço fornecida por Lefebvre. Buscando compreender e identificar, em meio ao itinerário dos sujeitos, as possibilidades, as particularidades colocadas nesta ação, no pedalar. Num diálogo com este conceito e a sua possibilidade de resistência, como afirma PETERSEN (2007: p.36) “Choosing to know a place differently, in ways more expressive of humanistic values, invites a different, clearer-eyed urbanity to shape the individual.”

Reiterando o que havia levantado, a presença real do indivíduo se concretiza, realiza-se, inicialmente pela sua corporeidade e apropriação nos espaços-tempos da vida, ou seja, no conjunto de relações definidos no cotidiano, incluindo aqui, a relação colocada pelos ciclistas com o espaço pelo qual ocupam, pelo qual se movimentam - em seus itinerários. Distintas, percepções e apropriações são advindas/disparadas por esta práxis corpórea, pois “Movement, after all, is a basic expression of freedom, and a deliberate modal choice is an essential way to claim that freedom - a basic right to the city.” (PETERSEN, 2007: p. 36)

Assim, partindo deste profícuo conceito de base geográfica, itinerário, e seu imbricamento com o arcabouço teórico explicitado até então, trago minha análise/reflexão ao campo da práxis - tal como MIAUX - através da realização de entrevistas com um variado grupo de ciclistas (e no caso de alguns entrevistados, obtive redações como resposta ao meu convite para a entrevista, as quais também me utilizo como material de apoio na reflexão).

No caso, buscando analisar um grupo heterogêneo de indivíduos (dado que há uma infinidade de razões e sujeitos praticantes do pedalar) - no sentido de não enviesar a pesquisa para um tipo de resposta -, foram delimitados 4 grandes grupos de ciclistas/entrevistados, de usos majoritários, dado que os usuários - em geral - fazem distintos usos de suas bicicletas, ou seja, não pedalam apenas para um uso específico, normalmente:

- 1.Commuter: Pedala para ir e voltar de seu trabalho/estudos, ou seja, seria o ir e vir das atividades diárias/rotineiras (compras, lazer, etc).
2. Treino: Faz um uso específico para treinar, utilizando-se do pedalar como um esporte apenas, onde o ato é um fim em si mesmo. Incluo aqui os esportistas profissionais, que no caso, tem este esporte como fonte de rendimentos.
- 3.Lazer: Pedala majoritariamente por lazer - em grande parte aos finais de semana - em parques, ciclo faixas, etc. Incluo ainda aqueles que também fazem uso para ciclo viagens.

4. Trabalho: Utilizam-se da bicicleta como ferramenta de trabalho (meio necessário para realização da ação) - vide “Bike Messengers/Couriers” e entregadores em geral - onde o pedalar não é um fim em si mesmo.

Os grupos também se estabeleceram no intuito de buscar dentre as distintas respostas - e sujeitos -, não só as diferenças e as especificidades, mas as semelhanças. Descobrir talvez, as formas de uso, enquanto formas de apropriação, ou seja, de resistência, possibilitadas pelo ato de pedalar em si, independente da origem/tipo do ciclista, de seu uso majoritário. Buscar as características que atravessam tais especificidades desta prática, do ato de pedalar.

Assim, as entrevistas - foram dezesseis (16) ao total - se efetuaram por intermédio de uma conversa com os entrevistados (com duração média de 35 minutos), partindo de um roteiro - mas não me reduzindo a ele - com algumas questões norteadoras (ver anexo) que buscavam perpassar de alguma maneira suas percepções e apropriações do espaço enquanto pedalam (atuam), ou seja, sobre suas apropriações/usos/percepções do espaço, da cidade, do urbano, em meio aos seus itinerários.

Deste total de entrevistados, com idades entre 23 e 39 anos, há de se dizer que a maior parte (15) possui formação superior completa ou em andamento, o que de certa forma limita - mas não invalida - os resultados, dado que o grupo de entrevistados não conseguiu abordar uma grande variedade de sujeitos. Foram: seis (6) ciclistas que fazem uso majoritário para comutar, sendo que destes, três também se utilizam de suas bicicletas para outros usos, como treinos e ciclo viagens; quatro (4) ciclistas que pedalam majoritariamente por lazer, sendo que destes, dois também comutam esporadicamente; três (3) ciclistas que trabalham pedalando, sendo que um destes também pedalava para comutar e todos pedalavam por lazer esporadicamente; e três (3) ciclistas que pedalam majoritariamente para treinos, sendo que um destes, também pedala para comutar para seu trabalho (dado a proximidade de sua residência ao local de trabalho) e outro pedala por lazer aos finais de semana esporadicamente.

Um detalhe importante, é que ao menos uma mulher foi entrevistada em cada grupo majoritário, com o intuito de obter ao menos uma resposta do gênero feminino, em busca de possíveis disparidades de gênero (e distintas respostas), dado que o ciclismo historicamente foi uma prática majoritariamente masculina, mas fato que vem mudando nos últimos anos²².

²² “Estatisticamente há pouquíssima – ou nenhuma – diferença na cultura do uso de bicicleta entre os gêneros. Seja no tempo de deslocamento, nas distâncias ou mesmo na frequência com que usa bicicleta como meio de

Tais informações confirmam o que havia sido dito anteriormente, que os usos não se limitam a apenas uma categoria. O pedalar, a bicicleta, se abre para uma série de possibilidades e rearranjos de acordo com as necessidades e desejos dos usuários. Por exemplo, houve um entrevistado - praticante de Triathlon - que apenas transportava, em seu automóvel, sua bicicleta até seu local de treino (cerca de duas a três vezes por semanas) e logo ao término deste, à recolocava em seu veículo motorizado. Prática esta, muito comum - em geral por questões de segurança, dado o alto valor monetário das bicicletas, mas em parte também pela fragilidade delas - em torno dos ciclistas que apenas treinam com suas bicicletas, segundo as palavras de outra entrevistada, a qual já havia inclusive realizado muito isso, porém, hoje em dia não mais, dado que atualmente se sente “a vontade” para pedalar nas ruas. Ou seja, o pedalar desta forma se limita a uma função/apropriação mais restrita, digamos assim.

Em contraposição, houveram aqueles - contidos no grupo de Commuter - que se utilizavam de suas bicicletas, que pedalavam, pelas mais diversas razões. Fosse para comutar, treinar, viajar ou apenas por lazer. Estes, liberavam assim, de certa forma, outras possibilidades de interação, de apropriação do espaço, pois há um “maior” encontro com o meio.

Fato que vai em direção ao que PETERSEN (2007: p. 36) afirma. “Travel by two human-powered wheels is an active choice to encounter urban elements that often go unnoted and unappreciated (...)” Ou seja, o ato de pedalar em suas palavras, “(...) gives access to a completely unfiltered and breathtaking view of a quintessential monument to modernity - the Brooklyn Bridge - stretched out in masoned extravagance.” E aqui, não apenas me restrinjo a cidade ou ao urbano - reduzindo-os aos seus limites físicos -, mas aos espaços em geral, passíveis de pedalar. E não me restrinjo ainda apenas as “vistas” possibilitadas, mas as “ações” que o meio “provoca/causa” ao pedalar, fato recorrente nas entrevistas. Você está aberto, tanto as interações boas quanto as ruins que este espaço pode lhe oferecer - no entanto, ao real, “(...) do que está acontecendo realmente na sua cidade.” (ERIKA, 2015) -, como afirmaram muitos dos entrevistados, o que automaticamente altera sua conduta, sua sensibilidade ao espaço, ao mundo. Ou como afirma RAFAEL (2015), “Eu me interajo muito mais com o entorno, infinitamente.”, pois em suas palavras, “A bolha é menor né”

“Essa relação que você estabelece com o ambiente de troca, que eu sinto que é de troca (...) Você está de fora, você está no mundo. Você está na cidade entendeu. E ele (se

transporte durante a semana.” Vide a pesquisa promovida pela CICLOCIDADE, “Perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo”, de 2015

referia aos motoristas dos automóveis) não está na cidade, ele está numa capsula, isolado de você. Então ele te corta e ele mal sente. Ele tem menos sensibilidade em relação as coisas que ele faz. Essa questão da sensibilidade que você tem em relação a tudo. Daí as coisas... Daí eu acho que... dessa sensibilidade que você tem mais acesso as coisas boas e as coisas ruins. Mas isso de forma geral é bom, porque você tem mais acesso ao que é real, ao que está ali.” (BRUNO, 2015)

Vantagens, que em geral, compensam as negatividades advindas da escolha de pedalar (violência no trânsito e disputa pelo espaço, por exemplo), tanto que, os entrevistados continuam com suas práticas.

No que diz respeito a outros dados mais objetivos dos entrevistados. Daqueles contidos no grupo de “trabalho”, nenhum possuía automóvel, sendo que apenas um tinha Carteira de Habilitação (CNH) e utilizava esporadicamente o carro de seus pais emprestado quando necessário. Porém, o interessante neste grupo é que suas faixas salariais estavam em valores menores que 2Mil reais, característica esta, que se restringiu apenas a este grupo. E quando questionados sobre os motivos que os levaram a trabalhar como entregador/bike messenger, todos em certa medida mencionaram que iniciaram o trabalho por questões monetárias, porém, tendo em conta de que era uma prática que lhes agradavam. Nas palavras de uma entrevistada, além de gostar muito de pedalar, começou a trabalhar “(...) porque dava um pouquinho de dinheiro e eu estava zerada assim. Daí foi isso. Como eu posso unir o útil ao agradável.” (ESTELA, 2015) Outro afirmou ter iniciado seu trabalho “(...) porque eu estava meio apertado também. Daí foi o jeito escolher esse. Só que apesar, bicicleta é bom que faz exercício bom né.” (JOSÉ, 2015) Ou ainda nas palavras de outro entrevistado:

“Eu comecei a pedalar por causa do trabalho, pedalar tipo muitos Km por dia, durante muitas horas por dia. Tipo, na minha cabeça não faz sentido fazer aquilo se não for, sei lá, se você não tiver treinando como ciclista ou tiver que fazer uma viagem. Não é normal todo dia você ter que pedalar 80Kms no meio da cidade, pra tirar lazer, ninguém faz isso.” (VICTOR, 2015)

Ou seja, tais falas nos apresentam dois fatos relevantes e imbricados. Primeiro, que diante das condições sociais destes indivíduos (somado ao apreço por pedalar), o trabalho com a bicicleta emergiu como real possibilidade, mas dadas as condições de trabalho, e incluo aqui a condição para trafegar/pedalar na cidade de São Paulo - apesar do prazer em pedalar, era um

fator de stress aos entrevistados -, não me restringindo apenas a questão salarial e os direitos trabalhistas, a permanência em tal condição era colocada em xeque. E assim, diante destes fatos (somados a questão da sujeição do trabalho), dois dos entrevistados já haviam trocado de emprego e um, caso conseguisse uma oportunidade melhor, trocaria.

Em contraposição, todos os indivíduos contidos no grupo majoritário de “treino” possuíam carta (CNH) e carros (sendo que um dos ciclistas - o mesmo que comutava ao trabalho - utilizava um carro compartilhado quando necessário), apresentando ainda uma faixa salarial maior do que 5 Mil Reais, o que pode nos remeter aos altos custos do ciclismo enquanto esporte. Assim, de forma geral restringiam - se comparado ao grupo que “comuta” - em grande parte seus deslocamentos à outros modais que não a bicicleta, utilizando o automóvel quando necessário, transporte público em alguns casos e também caminhavam (fato que pode se atrelar em parte a boa localização de suas residências no que diz respeito as infraestruturas). E aqui o ato de pedalar emergia como uma opção pessoal, uma escolha por um esporte que lhe trazia benefícios, prazer.

Estes fatores se assemelham em certo ponto aqueles que pedalam majoritariamente por lazer, pois destes apenas um não possuía nem carta e nem carro, se deslocando apenas com transporte público durante os dias úteis e aos finais de semana buscava utilizar a bicicleta sempre que possível. Os demais, acabavam em maior ou menor grau (ao ponto de evitar o seu uso, restringindo-o apenas quando estritamente necessário, ou utilizando-o todos os dias) se deslocando com seus automóveis ou motocicletas, por questões de praticidades e segurança (fator muito recorrente, em praticamente todos os ciclistas entrevistados, nos motivos para não se pedalar tanto, nas razões que influenciavam o seu pedalar e inclusive lhe faziam - no caso do grupo majoritário por lazer - optar pelo automóvel para seus deslocamentos, pois sentiam-se menos expostos e mais seguros, o que faziam relevarem as negatividades do carro). No que diz respeito a faixa de renda, foram variadas, o que nos permite inferir de certa maneira, que enquanto lazer, o pedalar atingi as mais diversas classes sociais. Aqui o pedalar se atrelava em grande medida a ideia de prazer.

O grupo majoritário que Comuta também se apresentou variado em certa medida e tal como o lazer, e aparenta atingir as diversas classes sociais. Me utilizando da fala de um dos entrevistados: “A bicicleta é democrático cara. É barato. Da autonomia pra pessoas. Sabe...” (FRANCISCO, 2015) Desta forma, metade dos ciclistas possuíam Carteira de Habilitação, porém, independentemente deste fato, nenhum dos indivíduos deste grupo tinham veículos

motorizados (exceto um entrevistado, que utilizava raramente um carro compartilhado, quando necessário) ou se deslocavam majoritariamente de carro/motocicleta em seus deslocamentos diários. Optavam sempre que possível por pedalar, optando pelo transporte público ou taxi quando necessário. Característica curiosa se contrapormos com as faixas salariais, que ficavam entre 2 a 5Mil Reais ou salários maiores que esses valores (era o caso de três destes ciclistas). Apenas um entrevistado possuía renda menor de 2Mil reais. Ou seja, apesar da - teórica - possibilidade de terem um veículo automotor e se deslocarem com outros modais, optavam pela bicicleta, por pedalar. De certa forma como uma escolha política, ideológica, vide as respostas obtidas nas entrevistas. E aqui neste grupo, o pedalar se atrelava a ideia de prazer, de possibilitar escapar do trânsito, ser prático, rápido, otimizando o tempo.

Diante do método dialético de argumentação colocado desde o início deste trabalho, pretendo então expor e discutir os resultados das entrevistas numa contraposição entre a sujeição e as possibilidades.

3.1. SUJEIÇÃO

A sujeição das representações do espaço, do trabalho, se inferem em todos os níveis. Apareceram em todos os grupos de entrevistados, das formas mais sutis as mais explícitas, sendo talvez a forma mais nítida, aquela posta pelo trabalho, principalmente se colocado em contraposição ao lazer, a práticas atreladas ao tempo do não trabalho. Contraposição feita muitas vezes pelos próprios ciclistas que trabalhavam ou trabalharam de bicicleta, como entregadores e mensageiros. Evidenciando as determinações do trabalho em suas vidas, em seus deslocamentos, em seus corpos.

“A diferença que eu vejo assim com o trabalho é que você tem que se impor muito mais e aguentar muito mais violência no trânsito do que você pedalando, mais pra você mesmo assim. Eu tinha que cumprir alguns horários, entregar algumas coisas (...) Eu acho que pedalar mais por lazer ou pra se locomover, mais pra você, sem que, sem ter uma meta assim, você consegue fazer caminhos mais alternativos, parar se for preciso, ter mais cuidado. (...) Eu acho que tinha trajetos que eu fazia (...) que era a coisa mais insuportável do mundo (...) e nossa, teve várias semanas que eu fui, vários dias da semana, em chuva, em... pela chuva, não era nem garoa, era plena chuva (...) Eu jamais pegaria minha bike pra fazer aquele trabalho que eu faria, aquele trajeto que

eu faria trabalhando pra fazer só de lazer assim. Pra treinar. Não tem como.”
(VICTOR, 2015)

Ou ainda nas palavras dos outros entrevistados: “Trabalho e trabalho em qualquer lugar. Tem responsabilidade e tem uma autoridade ali também. Quando você está pedalando por você, é você por você. Você vai até o seu limite. Você sabe o que você pode, o que você não pode, quanto tempo você vai gastar (...)” (ESTELA, 2015) e “Porque a gente não pode deixar de entrega. Tem que ser sempre no mesmo... na mesma potência. (...) Com chuva, com sol não tem que parar. (...) Tem que ser sempre... pra entregar rápido igual carro. Porque a pessoa vai divagar, junta muita entrega. O encarregado vai começar a chamar atenção, dizer que tem muita entrega. Você sabe como é que é, né.” (JOSÉ, 2015) Ou seja, diante destes excertos e do material coletado, foi recorrente a perda de autonomia dos sujeitos diante das determinações do trabalho, em detrimento da lógica posta, das obrigações, dos tempos do capital. Sujeitavam-se a riscos, a condições que por livre e espontânea vontade não se sujeitavam. Mas automaticamente a esta situação surgia um contra discurso em suas próprias falas, evidenciando um outro, uma outra possibilidade de atuar, de pedalar.

Havia ainda as sujeições mais sutis, indiretas pode-se dizer: “Mesmo assim, no trabalho eu tinha várias opções. Não exigia um trajeto certo. Mas eu sabia que tinha o trajeto que seria mais rápido e eu sempre optava por esse, mas não era uma coisa imposta.” (VICTOR, 2015) Fato que também se colocou nas outras falas dos entrevistados deste grupo majoritário: “Quando eu pedalava pra trabalhar também sempre tinha aquela “noinha” na cabeça de ir rápido. Vai rápido, vai rápido, vai rápido.” (ESTELA, 2015) A questão do tempo do capital, do trabalho, do produtivismo emerge, porem de forma implícita, quase como uma lógica a priori, invisível. E não apenas enquanto o ato se realiza como trabalho, mas também nos deslocamentos em geral - independente da forma - sob o título de “pressa” ou “atraso”, afetando diretamente sob o corpo, sob a vida e apropriação espacial do sujeito. Fato que se observa, por exemplo, nos seguintes excertos, um referente ao pedalar e outro ao caminhar:

“Adoro pedalar com sol e no frio. Na chuva eu espero ela passar um pouquinho (...) se eu não estou trabalhando ou atrasada eu não preciso me arriscar. (...) Eu evito muito as avenidas. Sempre vou pra uma alternativa. Mas se não tiver jeito. Se for mais rápido e eu tiver com pressa. Ai eu vou pela avenida.” (ESTELA, 2015)

“(...) sempre estou andando a pé com um destino com um objetivo, então muitas vezes eu estou concentrada na onde eu quero chegar, no horário que eu tenho que fazer as coisas e acabo não prestando muita atenção. Já com a bicicleta que eu associo muito com o lazer, mais até que caminhada. Da pra ver mais coisas.” (LIGIA, 2015)

Desta forma, mesmo nesse outro, neste momento de não trabalho, de um lazer, um comutar ou até mesmo um treino, as sujeições (automaticamente direcionando a uma outra apropriação espacial) emergiam, talvez com uma menor potência - principalmente nos momentos de lazer, pois as vontades e interesses dos sujeitos são aparentemente mais presentes neste tipo de deslocamento -, mas lá estavam.

Algo interessante, que pode se entrever num destes excertos supracitados, e que apareceu em outros momentos das entrevistas, foi a dualidade entre “Lazer X Trabalho/Obrigações”, onde colocavam-se duas formas distintas de atuação, de uso, de apropriação espacial e do corpo. Porém, ainda dentro da lógica do trabalho, das sujeições, a potência de uma outra apropriação também se colocava presente.

“Como eu uso o patins, a bicicleta normalmente pro lazer... é... acho que eu sempre associo isso a uma sensação de prazer, de relaxamento, de desencanar, de não estar correndo pra uma obrigação, não estar estressada, preocupada. (...)” (LIGIA, 2015)

“É porque querendo ou não eu tenho usado a bike como meio de transporte querendo chegar num lugar em tal hora. Talvez se eu fosse passear de bicicleta eu poderia usufruir dessa liberdade um pouco mais né. Mas não é muito. 8h eu tenho que estar no trabalho. Se eu vejo uma praça e eu sei que eu posso parar. Mas eu não paro ou não pego outra rota porquê... eu só não pego outra rota porque eu tenho horário e é tipo o que eu conheço e acabo otimizando, né.” (BLUMA, 2015)

“(...) quando você pedala pra se locomover no dia, você tem... é uma coisa menos relaxada, você tem que chegar, tem horário. (...) A forma é muito melhor. O meio. Importa muito mais o meio, que simplesmente o fim. Você vai chegar no seu destino tendo passado por coisas e isso é muito legal. Mas você tem que chegar no horário, não vai poder experimentar outro caminho, porque você tem horário. Você não pode ir muito rápido porque talvez você chegue muito suado. Sei lá, você não pode parar pra tirar uma foto do pôr do sol, porque você tem essa coisa do horário pra chegar, do compromisso, você já está pensando no compromisso (...) Acho que é bem diferente. Quando você sai pra pedalar a lazer você está despreocupado (...) está ali só

preocupado em curtir, não tem hora, você faz o caminho que você quiser, você muda de rota, muda de caminho, você vai rápido ou não (...) você está ali só por pedalar, não utilizando o pedal como meio pra chegar a algum lugar necessariamente.” (BRUNO, 2015)

Dentre as sutis formas de determinações - os fatores relevantes para os entrevistados, que alteravam o sua prática ciclística e consequentemente sua apropriação espacial - pode-se citar ainda a “simples” falta de infraestrutura, tanto na cidade como um todo (por exemplo nas vias de circulação) - que se atrela a questão da segurança -, como aquelas oferecidas pelos estabelecimentos/locais de trabalho (vide locais destinados para prender suas bicicletas de forma segura, vestiários para troca de roupas e banhos, etc). Ou ainda o próprio trânsito, que limita por exemplo, não só a escolha dos itinerários, mas a escolha dos parques à se pedalar, vide uma entrevistada (LIGIA, 2015) que opta por pedalar no parque mais perto de sua casa pra não perder tempo no trânsito. Ou ainda, nas palavras de uma entrevistada (BLUMA, 2015) pela simples rotina de trabalho, de deslocamento, o apropriar-se e as interações se reduz.

3.1.1. Normatização/Subversão

Distintas são as formas de institucionalização/normatização do ato de pedalar, as quais tendem a ir aumentando conforme a prática se afirma. Ciclovias, ciclo faixas, leis de trânsito, áreas delimitadas/ruas fechadas aos finais de semana para circulação, etc. Formas estas, que contraditoriamente, detém em si uma forma reguladora de uma lado. Porém, do outro, uma maneira de incentivo a prática do pedalar, que por sua vez, pode levar à uma possível direção as particularidades, as práticas da diferença. Além de que, não é apenas um incentivo a determinada prática socioespacial, mas um incentivo aos corpos estarem nas ruas, ocupando espaços que de fato são seus por direito. Fato que se reafirmava nas falas dos entrevistados.

“E não é só bike né, incentiva as pessoas a saírem, então tem skate, as pessoas andando no meio da avenida (...) eu acho muito legal as pessoas se apropriarem de um espaço. Pow, tem uma via ali e eu também posso andar, então acho que isso é bem interessante.” (ESTELA, 2015)

Em linhas gerais, todos, sem exceção eram a favor das políticas de incentivo do uso de bicicletas, no sentido de que possibilita novos ciclistas a surgirem. Porém, todos também tinham

suas ressalvas a forma como foi implementada, com críticas positivas e negativas ao processo de instauração destas políticas (Ciclovias, Ciclo faixas, etc). E algo interessante, não visualizavam - ao menos de forma clara - que por detrás das aparências destas ações do poder político-econômico, se escondia um braço regulador desta prática, impedindo, em certa medida que ela se efetivasse em sua plenitude. Tal contradição fica evidenciada nas falas dos entrevistados.

“Uma coisa que eu acho foda na ciclovias é que ela dá vazão pro cara de carro não te respeitar quando você não tiver na ciclovias. (...) Essa coisa de ciclovias também limita muito o trajeto. A pessoa vai andar só onde tem ciclovias. Ela vai achar os outros trajetos perigosos. (...) No meu plano ideal a ciclovias serviria pra quem quisesse usá-la e a rua continuaria servindo pra quem quisesse usá-la de bike. Não precisaria andar só na ciclovias (...) Sei lá, eu acho que o certo, já que é pra ter ciclovias, ter em todas as zonas e todos os bairros possíveis, na mesma proporção de carro. Pra que as pessoas vissem mais sentido andar de carro.” (VICTOR, 2015)

“Então, hoje não mudo mais, porque é majoritariamente por ciclovias. E ciclovias é naturalmente agradável né. Então eu acabo fazendo sempre o mesmo caminho. Mas é... quando eu tinha um trajeto muito maior pra fazer e não tinha ciclovias em São Paulo ainda, eu fazia vários caminhos diferentes até pra sair da rotina, porque você acaba enjoado do mesmo caminho.” (VLADMIR, 2015)

Porém, normatizações estas, passíveis de subversão, digamos assim. No caso das ciclovias - e sua possível limitação levantada nestes excertos -, em contraposição, outros ciclistas entrevistados alegavam: “Pra mim não, não limita. Seria mais um incentivo, uma forma de eu estar mais segura na ciclovias né.” (ESTELA, 2015) ou ainda “Pra mim a ciclovias, ela está lá. Traz segurança, mas não necessariamente vai me limitar. Se ela está lá eu uso ou não. Eu me sinto à vontade de estar fora da ciclovias num lugar que ela exista.” (HENRIQUE, 2015). Porém, a segurança - como fator de relevância na circulação de todos os ciclistas -, que no caso é teoricamente maior numa ciclovias, impele que se pedale por ela, ao menos, que o ciclista se sinta seguro de pedalar nestas vias, ainda mais num ambiente com o trânsito hostil, vide a cidade de São Paulo. Por exemplo, “Aqui em São Paulo sempre os mesmos né (seus caminhos). Por causa das ciclo faixas, ciclovias. (...) Em Minas ai eu vou pra qualquer lugar. Por qualquer lugar. (...) Lá eu nem penso.” (ALEX, 2015)

Outro exemplo, em grande maioria, todos os ciclistas entrevistados afirmaram não respeitar a totalidade das leis de transito, por questões de segurança na maioria das vezes, por exemplo: “Eu prefiro furar o sinal e sair na frente dos motoristas que estão atrás pra eles poderem me enxergar, ter tempo de me enxergar, do que sair junto com eles e ter que disputar a minha aceleração com a deles, que não é justa. Então eu prefiro sair na frente. Ah o cara furou o sinal. Ah mas ele já está me vendo, sabe. Acho isso muito mais importante.” (FRANCISCO, 2015)

O fato é que de forma majoritária, os entrevistados apresentavam, curiosamente, uma espécie de código de ética próprio quanto ao trânsito, quanto as leis e seus deslocamentos. Formulavam, de certa forma, as suas próprias leis. Colocando sua autonomia em atuação, aproveitando-se deste caráter ambíguo e mutável da bicicleta, do ciclista. Fato que se observa na fala dos entrevistados: “Mas é engraçado, é meio híbrido, tem horas que eu sigo o pedestre e tem horas que eu sigo o carro. Mas sempre, até onde eu consigo entender, não deixando o bom senso só porque é uma vantagem pra mim.” (RAFAEL, 2015) Ou seja, em parte pedestre, em parte veículo, atuando numa aparente “zona de sombras”.

“(...) eu não me sinto obrigado a cumprir as regras de trânsito do carro. Parar no sinal vermelho. Tipo, eu acho que o sinal vermelho só existe porque o carro fez, exigiu que existisse, porque o carro é tão irresponsável, permite ao humano ter condutas tão irresponsáveis que foi necessário instalar o sinal vermelho. O semáforo. Se fosse bicicleta não ia precisar. Eu não acho que precisaria. A bicicleta se coordena melhor, porque as pessoas estão mais sensíveis ao ambiente.” (BRUNO, 2015)

Foi comum, ao questionar se respeitavam as leis de transito, escutar frases como: “Pra ser sincero, durante o treino, todas não.” (FÁBIO, 2015); “Tudo certinho eu não fazia. Eu não respeitava 100%. Mas eu acho que eu era até bem honesto com as leis de transito.” e de qualquer forma “A bike possibilita sair da bike, atravessar uma rua e já estar na sua mão” (VICTOR, 2015); “Se não tiver muito pedestre a pessoa vai furando.” (JOSÉ, 2015); “Cara, eu respeito as regras do bom senso.” (FRANCISCO, 2015); “Meu código é meu bom senso. (...) É difícil parar num farol vermelho. A bike dá uma sensação de liberdade muito grande né.” (BLUMA, 2015).

De forma geral, não buscavam um embate, ou uma afronta aos demais veículos e pedestres, mas atuavam de acordo com seus parâmetros, de acordo com as melhores atitudes para sua segurança e com o bom senso, com sua ética, com sua sensibilidade ao espaço, ao

meio. “Você pode até ir contra lei, mas você... é muito difícil você lesar alguém com bike assim.” (VICTOR, 2015) Atuavam pode-se dizer, numa dialética de “respeito/desrespeito”, coordenando-se de uma forma fluída com o meio. E segundo um entrevistado, prática diferencial que se dá em parte, pela velocidade e porte do veículo utilizado: “(...) outra coisa que dá pra sentir numa bicicleta. Como você está numa velocidade diferente. Como o porte do teu meio de transporte é completamente diferente. E a resposta que ele dá aos seus comando também é diferente de um carro. Eu acho que você acaba tendo uma liberdade um pouco maior.” (HENRIQUE, 2015)

3.2. POSSIBILIDADES

“Pedalar é uma forma de apropriação e experimentação absoluta do espaço e, como você disse, um movimento de resistência contra a lógica da velocidade, do consumo e da expansão de não-lugares. Hoje em dia, depois de alguns milhares de km rodados em SP, majoritariamente como deslocamento pendular casa-trabalho-casa, vejo que pedalar é uma questão de posicionamento, um confrontoamento contra o *modus operandi* rodoviário implantado décadas atrás. Mas é um confrontoamento pacífico, onde cada indivíduo deve cumprir o seu papel sem ferir a liberdade de deslocamento escolhida por outrem, seja veículo automotor ou propulsão humana. Tenho plena convicção de que a velocidade do pedestre e das bicicletas transformam a cidade, mas tenho mais convicção de que o respeito, com toda a sua abrangência, transforma mais do que a escolha do modal.” (UEHARA, 2015)

Num movimento de negação, as particularidades, as possibilidades de insurgência do uso - contraditórias a lógica vigente - estão postas simultaneamente a lógica da sujeição, da representação dos espaços. Como ficou exemplificado no caso das normatizações e institucionalizações. Porém, que não pode ser restrito apenas a este âmbito.

Em todos os níveis (inclusive na sujeição direta ao trabalho) desta prática, do pedalar - e de outras como o caminhar -, situam-se possibilidades de uma nova prática socioespacial. Pois, segundo uma entrevistada (LIGIA, 2015), "Te empoderam, por te dar outras possibilidade de viver." E o carro, por exemplo, te limita as possibilidades.

Desta forma, tal como PETERSEN (2007: p. 37), considero o ato de pedalar como uma resistência, a “Consciously seeking new perceptions of urban spaces literally changes our base of local knowledge, redirecting our attention to views not sanctioned by planners or

cartographers of political and economic districts” Uma possibilidade de resistência, com um potencial transformador. E diria, uma busca/resistência não apenas consciente, mas inconsciente, na medida que esta prática não necessariamente pode ser “disparada” por tais razões apontadas pelo autor, e muito menos mantida de uma forma clara e racional pelos motivos explicitados - tal como as entrevistas apresentaram. No entanto, após questionados, literalmente todos entrevistados detinham uma percepção/uso espacial distinto - porem com suas nuances.

“(…) nesse período que eu comecei a trabalhar com a bicicleta, apesar dela ser o principal objeto de trabalho que eu tinha, ela me proporcionava muitas coisas que eu vejo que eu não posso deixar de lado. Como por exemplo a noção de cidade que a bicicleta me deu, pedalando. Antes eu não conhecia nada de São Paulo, eu conhecia o caminho que ônibus fazia da minha casa pra vir pra faculdade, ou pra vir pro centro. Eu não tinha noção. E sabia quais eram tais e tais metros, avenidas principais. Mas a noção que a bicicleta dá, você expande muito a noção geográfica, eu acho... noção de tempo, distância, trânsito. (...) Mesmo trabalhando eu reparava muito mais na cidade. (...)” (VICTOR, 2015)

Aqui fica claro como se altera, por intermédio desta prática, a forma como sujeito se apropria e usa o espaço. E o mesmo se verificou com os demais entrevistados, independente do grupo majoritário, pois, por exemplo, a apropriação da região de seus deslocamentos era muito mais efetiv. Nas palavras de um entrevistado, “Vou a qualquer lugar aqui, conheço todas as ruas.” (JOSÉ, 2015) Relevo, condições do asfalto/pavimento, clima, segurança das vias, arborização das ruas, fluxo de automóveis, entre outros, todos eram fatores/características consideradas pelos ciclistas em suas escolhas, em seus itinerários. “É umas escolhas bem mais poéticas, bem mais subjetivas de caminhos que você escolhe.” (RAFAEL, 2015) Ao mesmo tempo, escolhas randômicas também aparecem entre os entrevistados, justamente pelo fato de permitirem a descoberta e o encontro com o novo, com outros espaços não planejados. “Mas é meio randômico e eu acho que é bom que seja randômico, quase, sei lá, situacionista assim.” (RAFAEL, 2015)

“Sim, o relevo é um aspecto muito importante. A beleza da paisagem, no caminho. Eu prefiro fazer um trajeto mais longo que seja mais agradável ao passeio do que um trajeto que seja mais curto mas que não seja tão agradável aos olhos. Qualidade de pavimento, isso é muito importante. (...) Eu começo a reparar em qualquer buraco (...)

você começa a decorar os buracos (...) o buraco pode ser a diferença entre você continuar o seu caminho ou cair.” (VLADMIR, 2015)

Tal prática socioespacial, e sua apropriação possibilitada, aliou-se ainda - nas palavras dos entrevistados - ao conceito de cidadania. O pedalar, assumindo-se a posição de ciclista (o que leva um tempo), como um exercício de cidadania.

“Você se sente muito mais parte da cidade. É meio que uma apropriação. (...) Eu percebi que a... eu tava me apropriando dum espaço. Eu tenho o direito de estar aqui e eu estou exercendo esse direito. É cidadania. Eu me sentia e me sinto hoje exercendo hoje plenamente minha cidadania. (...) pois você está lá, na rua, você faz parte do trânsito, as pessoas tem obrigação de lhe respeitar (...)” (VLADMIR, 2015)

Tais possibilidades de uso distinto aparecem, e estão presentes, em diversas outras instâncias, as quais pretendo me ater. No entanto, deixando claro que dialogam entre si, mas para fins de compreensão, as apresento de forma separada.

3.2.1 Autonomia (Liberdade)

“Eu acho que é super importante eu poder ter autonomia em todos, vários momentos das minhas atividades, inclusive no meu transporte.” (VICTOR, 2015)

O pedalar dialoga em vários momentos com a autonomia do sujeito, principalmente na medida que lhe dá possibilidades de escolher seus itinerários e automaticamente seus pontos de parada, de descanso, seus ritmos. Lhe permitindo atuar em certa medida, de acordo com seus intuitos, com seus interesses. Nas palavras de um entrevistado, “(...) no quesito autonomia, quando eu estou com a bicicleta... (...) eu me sinto eu mesmo. Eu tenho o controle daquilo que eu vou fazer.” (HENRIQUE, 2015)

Permite-se atuar de forma distinta, pois com a bicicleta, outros caminhos são possibilitados (caminhos que não são dados ou possíveis com outros meios de transporte, vide o itinerário fixo de ônibus e metros, ou as vias de acesso destinadas a automóveis - limitadas a regras claras de circulação). Consegue-se, a partir do pedalar, explorar novos caminhos (fato recorrente em alguns entrevistados, que utilizavam-se da bicicleta como meio de explorar o espaço, a cidade) Ou seja, ela lhes geravam autonomia, pois seus itinerários eram (ou podiam

ser) flexível, entre A e B eles poderiam incluir C, D e talvez E (por exemplo, parar na praça e tomar uma água de coco, como exemplificou um entrevistado), além de que, nas palavras de HENRIQUE (2015), lhe leva diretamente ao seu destino, caso que muitas vezes não ocorre nos transportes públicos (o ponto de parada não necessariamente é onde necessita).

“(…) a diferença de apropriação do espaço, nesses casos é que você pode... você pode mudar seu itinerário mesmo. Você pode chegar e se dar a liberdade de fazer uma coisa que não estava prevista. Ou seja, por exemplo parar nunca porque nem que seja 5 minutos pra fumar um cigarro ou uma loja de sorvete. Torna a cidade mais interessante, aprendendo mais sobre os lugares, sobre a lógica própria da cidade, você começa a ter uma apreensão dos lugares, das fachadas, dos números, dos nomes das ruas, das caras das pessoas.” (GUILHERME, 2015)

Poder parar pra um descanso, pra um café, se espreguiçar, ver algo legal ou ainda fotografar, etc. Características que foram levantadas diversas vezes pelos entrevistados. Segundo UEHARA (2015), o pedalar - ou ainda andar de Skate - é completamente distinto dos outros deslocamentos, pois se tem uma autonomia/liberdade, sendo o “senhor de si mesmo” - fato que lhe dá muito prazer. Por exemplo, ao parar num farol (ou enquanto pedala) e de repente ver algo bonito na calçada, ou algo numa praça ou uma loja que lhe interessa conhecer, você simplesmente para a bicicleta na calçada, tranca (em qualquer lugar) e vai ver. Não se está preso a uma máquina, à um carro (que no caso teria de procurar estacionamento ou pagar por um, dar uma volta no quarteirão, etc). Não torna-se refém do veículo, e suas imposições, dialogando aqui com as afirmações - já explicitadas - de GORZ (2005).

“Eu acho que a bicicleta te dá muito mais autonomia no trajeto que você vai fazer. (...) Você escolhe seu ritmo. Você escolhe a força que você está fazendo, você não fica passivo né. No transporte público você é passivo. (...) A bike te dá autonomia, depende do quanto você está disposto a encara os ônus, né. Porque pode parecer confortável você não pedalar, não suar, só que as vezes está deixando de viver um monte de coisas que a bike proporciona como a paisagem, condicionamento físico, conhecimento geográfico, localização, mecânica da bike.” (VICTOR, 2015)

A autonomia, a liberdade, aparecia então nos mais diversos discursos, das mais distintas formas. O pedalar inclusive lhe permite inclusive escapar da lógica do trânsito colocada nas grandes metrópoles, caso de São Paulo. O que levou inclusive muito dos entrevistados que

comutam a optarem inicialmente (depois tornaram-se mais ideológicas e políticas suas opções) pela escolha deste modal como forma de deslocamento majoritário. A passividade do transporte público, atrelada ao trânsito, que se converte em stress e à um tempo elevado de deslocamento se traduziu na vontade, por parte dos entrevistados, por optar por outro modal.

3.2.2. Percepção

“(...) a bicicleta foi a maior experimentação que tive com a questão de transição territorial. Buscava isso como estímulo, perdia-me propositalmente para perceber e conhecer novos espaços, pela mera curiosidade de apreensão de novas paisagens. Até hoje me encanto muito quando me deparo com o desconhecido e, quando ando de bicicleta, tenho plena convicção de que estou dando expansão a todos os meus sentidos, compreendendo meu corpo, entrando em sinergia com o ambiente; afinal a amplitude que temos quando pedalamos é muito diferente de quando estamos contidos em um veículo: leia-se carros, ônibus, metrô, etc.” (UEHARA , 2015)

Algo que pode-se notar com as entrevistas, como já mencionei inicialmente neste tópico, foi o fato de que as percepções espaciais dos sujeitos de fato se alterarem com tal pratica. Foi recorrente a percepção do caminho, do movimento, do deslocamento, pra além dos destinos, do ponto de partida e de chegada. Pedalando, segundo os ciclistas entrevistados “Você é obrigado a viver o caminho (...) é obrigado a ver (...) tanto as coisas boas quanto as coisas ruins.” (BRUNO, 2015), você “(...) interage fisicamente com a cidade (...) E quando você está de bicicleta você é obrigado a fazer isso, cara. O tempo todo.” (FRANCISCO, 2015) Você assume uma postura totalmente imbricada ao espaço, ao relevo, ao clima, as interações que lhe são possibilitadas.

A sua sensibilidade ao meio se amplia, “(...) fico muito mais sensitivo. Estar atento toda hora, a todo momento ali. (...) Vejo tudo” (ALEX, 2015), e consequentemente a sua percepção do espaço - da cidade - se amplia e altera-se. Tais falas foram recorrentes, e conjuntamente, uma maior sensação de sentir a cidade, do que faz a cidade ser a cidade, de pertencimento, fazendo parte daquele meio. “Acho que sinto uma integração, você está fazendo parte do meio. (...) Estou tentando achar a palavra para poder lhe dizer isso. (...) Cara não tem como definir isso. Estou fazendo parte daquele meio.” (ALEX, 2015)

Postura contraditória aos outros modais, como o exemplo do carro e seu “modo automático” propiciado, que pode ser melhor esclarecido nas palavras de um dos entrevistados:

“Eu fico desligado assim, nem presto atenção. É muito automático. (...) Totalmente automático. Claro, um ou outro lugar você vê, uma ou outra placa, mas no geral eu fico totalmente desligado assim.” (ALEX, 2015) Ou ainda, segundo as palavras de outra ciclista, em sua fala sobre sua percepção ao pedalar em comparação ao carro.

“(...) ter essa sensação de estar me movendo, de estar indo de um lugar pro outro e ver esse movimento acontecendo quando eu estou de bicicleta ou a pé. Que eu tenho a impressão de que de carro é quase como se fosse um lapso espaço-temporal assim, você sai de um lugar e de repente você está num outro e muitas vezes você não repara no caminho, você vai no automático. Então acho que quando a gente está andando a pé ou de bicicleta, o seu deslocamento, o movimento que você faz, no espaço e tempo são muito mais perceptíveis aí obviamente a gente correlaciona isso com o movimento do corpo.” (LIGIA, 2015)

Este nível de interação não ocorre nos outros modais, ou como dito por mais de um entrevistado, existem graus de interação diferenciados entre os modais. Fato que se esclarece na fala de BLUMA (2015), “(...) não curto mais andar de metrô. Eu prefiro ônibus assim. E eu sinto que são categorias cada vez mais na cidade. Metro é o nível máximo de não ver onde você está. (...) No metro eu me sinto mais ainda só mais um, na boiada assim. No ônibus um pouco menos que eu ainda consigo escolher o que eu estou olhando lá fora.” Ou seja, todos os modais se apresentam com menores níveis de interação se comparados com o ato de pedalar e caminhar (ambos se assemelhavam na opinião de muitos entrevistados, no que diz respeito a percepção do espaço, com apenas a mudança de velocidade de um pra outro). Sendo Metro, o modal com maior nível de abstração espacial, uma cápsula subterrânea que lhe entrega em seu destino. Algo que pode ser visto na fala de FÁBIO (2015): “Com relação a Metro eu não consigo... eu não tenho nenhuma percepção. Você está ali, debaixo da terra, com as pessoas ali em volta. Agora com a bicicleta não. Com a bicicleta é aquela coisa, você passa frio, você passa calor, vai doer a perna, buraco. Sei lá, você passa por muitas situações.”

O pedalar, por sua velocidade, pela sua lógica espaço-temporal de deslocamento, imbricado ao corpo propicia claramente uma outra forma de apropriação, de uso do espaço, do tempo, do corpo, conseqüentemente da vida - fato que se expressou nas entrevistas. O pedalar permite se “(...) mover mais rápido do que andando mas não rápido o suficiente pra perder os detalhes.” (LIGIA, 2015) Através da velocidade possibilitada, nas palavras de um entrevistado:

“(...) você acaba criando essas relações. Igual eu falei, que é uma relação orgânica, porque você começa a viver a cidade, né, de verdade. Você começa a entender, sei lá. Desde as pequenas mercearias ao mercado local, essas coisas. E você só vai perceber essas coisas se você anda a pé, ou se você anda de skate, ou se você anda de patins, se você anda de um modal que é lento o suficiente e que vai te dar tempo pra perceber essas coisas. (...) Ou seja, a velocidade é fundamental pra poder ver as coisas, ser contemplativa.” (FRANCISCO, 2015)

A velocidade apareceu em diversos momentos, em diversas falas, como algo essencial para compreender tal prática, pois permite tempos distintos de apreensão do espaço e automaticamente uma outra forma de agir/relacionar-se. As quais se possibilitam de distintas formas, pelos mais diversos atos (caminhar, pedalar, patinar, etc). Ou seja, o intuito de se atentar a este conceito da velocidade reside em não reduzir a discussão à uma simples oposição entre bicicletas e automóveis (como muito se vê), mas ir além. Atendendo-se ao tempo, a relação espaço-temporal possibilitada em cada ação, em cada práxis distinta. Pois, mesmo pedalando há variações, vide que enquanto treino (ciclismo de estrada, foi o exemplo dos entrevistados) o espaço, “(...) ele volta pro background, talvez. É um segundo plano. Você não vivencia tanto a cidade, porque você começa a entrar assim naquele problema da velocidade. (..) E cara, e tanto isso é segundo plano, a cidade e o entorno, que a gente se sujeita a treinar naquela bosta daquele rio pinheiros, lá.” (FRANCISCO, 2015) Ou seja, não há uma negação do espaço, mas sim uma outra apreensão/apropriação possibilitada em detrimento de velocidades distintas. Algo que se confirma na seguinte fala:

“Acho que todas as formas como andar a pé, andar de patins, andar de bicicleta, que não envolvem estar fechada numa caixa de metal como o carro, o ônibus, um avião, que você pode ir mais devagar e ver as coisas com outros olhos, todas elas tem essa vantagem de... acho que aumentarem sua percepção, fazem a gente estar mais aberto pro que está por perto, pro que está ao nosso redor... é... como eu disse uma relação bem mais próxima com o espaço e as pessoas que te cercam.” (LIGIA, 2015)

Comparativamente, no que diz respeito as sensações, ao se deslocar de carro (modal que muitos já haviam se deslocado ou se deslocavam ainda), que possui suas facilidades e vantagens, “(...) você não está vivendo o momento que eu acho que é muito importante pra você. Que é o lance de você estar pedalando no meio ali. Que o que eu não consigo te passar.

(...) essa sensação de estar ali naquele momento pedalando. Não sei, só quem pedala que sente isso. (...) Não consigo sintetizar isso. (...) Me sinto bem.” (ALEX, 2015)

Esta ausência de respostas ou a presença de uma resposta não muito clara e objetiva era recorrente nos entrevistados quando questionados a dizer o que lhes faziam pedalar, quais as sensações emergiam, no que se diferenciava das demais ações, etc. O que era perfeitamente plausível, dado o fato de ser uma resposta que reside na subjetividade de cada indivíduo, na qual muitas vezes não pensamos, visto que “apenas” agimos. Porém, alguns conseguiram melhor se expressar, vide está fala de uma das entrevistadas, que perpassa todos os pontos elencados até então:

“Comparando com o carro, que é o meio de transporte que eu mais uso. A primeira diferença é que você vê muito mais coisas com a bicicleta. Eu reparo em muito mais detalhes, reparo mais nas pessoas que estão a minha volta, no que está acontecendo comigo. Do que quando eu estou no carro, fico ali numa bolha de metal, isolada do que está passando sem prestar atenção em nada que não seja o trânsito e os faróis vermelhos na minha frente. Então a primeira diferença é essa questão da quantidade de detalhes, do quanto você consegue observar o que você está vivendo, o que está a sua volta, observar a cidade. Que acho que melhora um pouco no ônibus porque não tem a preocupação de dirigir, me dá a possibilidade de prestar atenção em outras coisas mas ainda sim não é a mesma atenção quando eu estou de bicicleta, que eu posso parar onde eu quero, sem me preocupar em estacionar o carro, sem pagar estacionamento, se meu carro vai ser roubado ou não. E pode parar na frente de lojinhas que eu nunca tinha visto, ou andar num bairro que eu nunca andei, que eu não conheço. E ao mesmo tempo é um meio de transporte muito prático, pois não exige tanto esforço quanto o patins e que acho que me permite chegar a muitos lugares, mesmo que eu não use muito, ele me dá essa possibilidade de eu chegar a vários lugares. Lugares que eu também posso ir com o carro, só que... é, podendo ver as coisas com outros olhos.” (LIGIA, 2015)

Como explicitado inicialmente, dado esta obrigatoriedade de interagir espacialmente colocada pelo pedalar, “(...) parece que você abre portas que você tem de percepções, de coisas que você não fazia menor ideia de que aconteciam na cidade. Você começa a sentir cheiro, você começa a reparar na paisagem, você começa a descobrir lugares novos, você começa a olhar pras pessoas, você começa a perceber quantas pessoas passam naquele mesmo caminho.” (FRANCISCO, 2015) E automaticamente fica-se mais aberto, poroso ao espaço, ao meio e suas

influências - o qual por sua vez aparece em resposta mais “aberto”. Consequentemente se percebe diferente o espaço. Discurso recorrente entre os entrevistados, como pode se entrever em alguns excertos já explicitados. Por exemplo:

“Você não tem como se isolar. Você se isola quando você está dentro do carro. Né, porque aí você tem um ambiente controlado. Seu ar condicionado, seu som. Você inclusive pode mexer no seu celular. Mais na rua você está inclusive a mercê do tempo, se está fazendo calor, você vai sentir calor, é isso. Se está chovendo, você vai se molhar. Então você está mais exposto, sobre vários aspectos (...)” (FRANCISCO, 2015)

“Acho que é uma percepção muito mais direta e próxima com o espaço que está ao meu redor, com as pessoas que estão passando por ali. Elas deixam de ser só imagens no olho e passam a se tornar pessoas reais, corpos que tão ali, estão perto, estão passando perto de mim. E que eu com certeza não sinto isso andando de carro.” (LIGIA, 2015)

Outro ponto muito relevante que alterava-se diante ao pedalar, foi a noção de distância, e automaticamente de tempo “Porque pedalar também, as horas passa rápido o tempo.”, afirmou JOSÉ (2015). Ambos emergiram com uma percepção distinta, como uma espécie de compressão espaço-temporal. Nas palavras de BLUMA (2015), “Realmente a cidade é bem menor do que parece.”.

A questão da distância e do tempo, e suas percepções - apropriações espaciais - ainda podem ser reiteradas com algumas falas muito bem elucidativas de outros entrevistados, por exemplo “Tem lugares que eu fazia em 2 horas. Com a bicicleta em meia hora eu chegava no meu destino. (...)” (ESTELA, 2015). Ou ainda, nas palavras de outro entrevistado:

“(...) a cidade parece que encolhe, porque você começa a... você cria outra dinâmica de distância na sua cabeça. (...) Cara, 6Km não é nada. (...) 10Km não é nada. Você roda 20Km pela cidade brincando, sem fazer esforço. Então a cidade encolhe, você tem uma... e como se você tivesse um domínio maior da cidade. Você começa a falar... cara, qualquer lugar que você precisar ir, você pode ir (...)” (FRANCISCO, 2015)

Outra questão atrelada a esta percepção espacial diferenciada, diz respeito ao “mapeamento” da cidade a partir de mapas mentais, o que podemos traduzir como uma apropriação da cidade. Os interstícios entre os destinos começam a ser preenchidos, ganham conteúdo. E não apenas isso, começam a fazer sentido. “De bicicleta eu senti que a capacidade de conectar os pontos da cidade que você já conhecia por manchas assim antes, é maior.” (RAFAEL, 2015)

“(...) você vai criando mapas da cidade. Mapas seus, né. Dizem que você conhece uma cidade quando você começa a conectar pontos e você consegue fazer esses mapas mentais da cidade. Então alguns pontos da cidade eu só fui de bicicleta, então eu só consigo chegar lá de bike e eu só vou entender essa parte da cidade de bicicleta (...)” (FRANCISCO, 2015)

Este processo de significação dos espaços, dos interstícios, podem-se atrelar inclusive a formação da identidade do sujeito, visto a fala de FRANCISCO (2015): “Eu crio, já criei vínculos emocionais com alguns lugares, porque eu costumo ir de bicicleta (...) são caminhos (...) que eu só faço de bicicleta. E mesmo tendo a opção de ir de outros modais eu ainda prefiro ir de bicicleta. Pra mim é mais agradável ir de bicicleta, porque começa a levantar memórias e umas coisas assim.”

Podemos remeter a PETERSEN (2007: p. 37) aqui. “On a bicycle, one traverses, and therefore contends with and comes to know the spaces missing from the mental maps of subway-riders, motorists, and even pedestrians.” Ou seja, a habilidade de criar mapas mentais, e preencher os espaços pelo qual circula, vive, nos apresenta esta outra apropriação possível, esta possibilidade. E não apenas isso, a habilidade de criar mapas em detrimento das necessidades, dos relevos, dos seus desejos. PETERSEN, citando HARVEY, de que forma tal característica levantada, se atrela ao direito à cidade: “A finely tuned textural feel for place reworks the urban cyclist’s mental map and is an important step toward shaping cities “in accord with our heart’s desire”.” Ainda apresenta de forma clara este outro, esta percepção e apropriação possibilitada pelo pedalar, que dialoga com o que foi explicitado até aqui.

For the cyclist, such spaces are gradually transformed into contiguous, demystified places. Furthermore, the urban cyclist develops intimate knowledge of physical impediments to movement by such a vulnerable mode - traffic patterns, poorly maintained asphalt, narrow shoulders, and bad air quality, and the supposed limits and

constraints of given spaces. Knowledge, whether of hidden, beautiful places or particularly oppressive and suffering ones, supplants fear of the unknown. (PETERSEN, 2007: p.37)

Características elencadas por PETERSEN, que foram recorrentes nas entrevistas, dado que o relevo e a fisicalidade da cidade não podia ser abstraída, sim vivida. Desta forma, todos os ciclistas em maior ou menor grau, detinham um conhecimento geográfico sobre o espaço pelo qual circulavam. Tanto relevo, como clima, áreas mais arborizadas, sombreadas, tráfego de carros, tempo de deslocamento pelas vias até o destino, etc. Diversos eram os fatores os quais tinham influência direta na escolha de seus itinerários. Da forma como elegiam deslocar-se, da forma como optavam produzir o espaço.

E não obstante, a (re)produção social e espacial vigente - e desigual -, vinha à tona. As desigualdades sociais, eram percebidas enquanto desigualdades socioespaciais.

“(...) tem coisas que na bike você percebe mais (...) o seu lugar na cidade, muito mais assim, por exemplo você repara muito mais nos bairros que você passa, a qualidade de vida das pessoas que podem ter acesso aquele trânsito, aquela rua mais pavimentada e um trânsito mais calmo, a rua mais arborizada. Quando eu ia entregar (...) eu ficava feliz quando eu tinha de ir no Jardim Europa, algumas coisas assim que eu sabia que ia ter sombra, ia ser bom o asfalto. Quando eu sabia que tinha de ir pra Santo Amaro, ou sei lá, era sempre infernal” (VICTOR, 2015)

3.2.3. Atuação

Segundo os próprios entrevistados, a prática socioespacial analisada permite aos praticantes uma forma de agir, de atuar de maneira distinta (como já pode se entrever no que foi explicitado), através de uma série de ações cotidianas específicas, pois promove o encontro e a interação, seja com outros ciclistas, pedestres ou com o meio. Todas as interações se tornam facilitadas por intermédio do pedalar - da bicicleta - pois seria uma forma de “Peitar a cidade” (RAFAEL, 2015). E curiosamente a relação para com o espaço - e com os sujeitos - se reformula. Assim, foi recorrente a existência de um “carinho” pela cidade, pelo espaço. “(...) percebo que agora eu tenho mais carinho pela cidade um pouco porque parece que eu estou mais nela.” (BLUMA, 2015)

“Eu acho que a gente tende a ser muito mais respeitoso com a cidade. (...) Então eu acho que eu comecei a ser muito mais atencioso com as pessoas na rua e perceber as pessoas do que quando eu não andava de bicicletas Eu acho que eu tenho muito mais um carinho com a cidade, de ter sempre esse desejo de que a cidade esteja em condições que ela seja prazerosa, mas pra as pessoas” (FRANCISCO, 2015)

Ou seja, este entrevistado deixa claro uma posição política sobre a sua visão da cidade, da cidade que deseja e produz. Uma cidade produzida para - e pelas - as pessoas. Fato que apareceu mais de uma vez nas entrevistas.

Além disso, o encontro se possibilita. Encontro ao novo, ao outro. De ver o que este espaço tem a lhe oferecer. Consequentemente, atua-se de forma menos fechada e indiferente ao meio pelo qual circula, por seus itinerários. Fato que se exemplifica na fala de LIGIA (2015: “E tanto andando a pé, de bicicleta eu tenho a possibilidade de parar quando eu quiser, descobrir coisas novas. Então acho que nesse sentido, eu ajo diferente, de formas até mais abertas a ver coisas que eu não veria antes, que eu passaria com pressa, e seria indiferente.”

Mudanças comportamentais específicas, pra além da redução do stress, também puderam ser elencadas de forma clara diante desta pratica socioespacial, visto que VLADMIR (2015) afirma: “(...) passei a ser uma pessoa muito menos refrataria. (...) recusava qualquer forma de contato quando as pessoas vinham falar comigo. (...) E a partir do momento que você começa a andar de bicicleta (...) é impensável que as pessoas não vão conversar com você né.”, sendo em suas palavras, uma espécie de terapia em sua vida, que lhe permitiu uma outra possibilidade de atuar perante o outro.

Neste sentido, de mudanças de comportamento, quando questionado sobre o porquê pedalava, outro entrevistado respondeu: “Porque eu acho também mais humano, assim mais tranquilo. Uma convivência na sociedade melhor do que o carro, do que alguma coisa de ferro (...) E de bicicleta eu percebo que fico menos violento, menos agressivo, fico um pouco... mais avesso ao risco.” (LEANDRO, 2015) Desta forma, o ato de pedalar nos apresenta uma serie de possíveis mudanças, de possibilidades que insurgem, aproximando os sujeitos de práticas mais humanas - fato que foi recorrente em muitas entrevistas.

3.2.4. Corpo

“Eu acho genial o fato de você ter uma máquina que ela é movida a propulsão humana, Você gerando energia. (...) e ao mesmo tempo não só faz a máquina girar como faz

seu cérebro criar novas sinapse, porque você está aprendendo a cidade. Então cara é um conjunto de coisas biológicas, que tem a ver com o corpo, que é fantástico assim.” (FRANCISCO, 2015)

A nossa vivência, enquanto uso, enquanto forma de apropriação, como afirmado na estruturação teórica desta reflexão, se dá por intermédio do corpo, dos sentidos, das sensações propiciadas pelo encontro com o meio, nas inter-relações. E nele, no corpo, emergem tanto as determinações como as potenciais práticas diferenciadas. Fato que pode se entrever em todos os pontos elencados até agora nesta reflexão.

Porém, algumas características interessantes devem ser mencionadas com maior detalhe. O ato de pensar se diferencia, segundo alguns entrevistados. “(...) é uma sensação de que você está colocando todos os mecanismos em movimento, porque é tudo uma coisa só, porque talvez você pense com todo seu corpo (...) e tudo está trabalhando. (...) As ideias fluem de uma forma distinta, pelo fato do corpo estar em movimento (...) de alguma maneira os processos se ajudam.” (RAFAEL, 2015). Fato curioso, que inclusive leva BLUMA (2015) a utilizar seu celular como gravador, para que não se esqueça de suas ideias - que vem como algo bem espontâneo, em suas palavras - enquanto pedala.

O controle corporal também aparece, principalmente nos indivíduos que treinam, pois a questão física é mais presente e relevante de certa forma durante o treino. Assim, tem maior compreensão sobre seus movimentos, sua força, seus membros. Fato, que pode se impor em qualquer prática esportiva em geral, logo não reduzamos isso apenas ao ciclismo. Mas o atrelemos ao corpo em movimento.

No entanto, características psicológicas também emergiram diversas vezes. Sensação de bem estar, redução/controle da ansiedade. Fato que pode se atrelar as ideias fluírem de forma distinta, como apresentaram alguns entrevistados.

Segundo UEHARA (2015) como pedalar é corporal (um exercício físico) - além de lhe permitir uma visão de quase 360° o que lhe possibilita ver a cidade de outra forma - libera uma série de substâncias, tal como a endorfina. O que ajuda, na opinião de um entrevistado, a perceber a cidade de uma forma melhor, pois se sente um prazer enquanto se está pedalando e necessariamente se acaba vendo a cidade de uma forma mais bonita - aqui fica o addendum de que o diálogo entre a questão biológica do corpo atrelada a parte social não deve ser descartada, e talvez, devesse ser melhor investigada. E aqui reside pra ele a beleza de pedalar, um deslocamento ativo que ao mesmo tempo lhe proporciona interagir melhor com a cidade (numa

velocidade adequada pra perceber-la), olhando com mais calma as coisas e a cidade fica mais bonita. Diferente de quando se está num carro.

O deslocamento se torna prazeroso, ou seja, o caminho. Por isso gosta de viajar de bicicleta também, pelo mero deslocamento, sem nenhum outro motivo específico. O vento na cara, a sensação de estar se movimentando. Fato levantando por muitos dos entrevistados, a “sensação de movimento” que o pedalar impõem ao corpo. “E acho que é isso, tanto andar quanto andar de bicicleta, quando andar de patins, te permitem aumentar a sua percepção corpórea das coisas. Os cheiros, o frio, o calor, o cansaço, o suor, isso tudo a gente não repara muito quando está andando de carro.” (LIGIA, 2015) Ou nas palavras de BRUNO (2015), “seu corpo está vivendo, funcionando. É tipo, sei lá cara... você estar em funcionamento beneficia todo o seu sistema biológico assim, seja ele a parte nervosa, a parte da circulação do sangue, seja. Tudo, eu sinto.”

CONSIDERAÇÕES FINAIS

"(...) um reconhecimento de você naquele espaço (...)
Você passa a ser parte do espaço (...)" (ERIKA, 2015)

A luz da estruturação teórica que se estabeleceu nos dois capítulos iniciais desta reflexão e a contraposição diante de todas as entrevistas e excertos explicitados neste último capítulo, nesta lógica de sujeição e possibilidades, fica claro que todos os ciclistas/sujeitos percebem de forma distinta o espaço, ou seja, é claro uma distinta relação entre espaço-sujeito, cada qual contendo suas especificidades e seus nuances. Mas o fato mais interessante, reside na forma como se diferenciam, ou podem se diferenciar da lógica de sujeição vigente. Resistindo em certa medida e indo em direção a práticas da diferença, a relações de criação.

Assim, enquanto sujeitos, os entrevistados não partilham, em certa medida, de uma passividade e aceitação destes ditames colocados, destas sujeições, destes elementos da vida - de como se viver -, pois isso se traduziria num apoio tácito as estruturas de poder capitalistas, que promovem este desenvolvimento espacial desigual. Diante disso, considero o pedalar como uma resistência potencial, na escala do cotidiano, da práxis.

Resistance at the scale of the everyday is crucial to reappropriating cities as sites of freedom, livability, and democracy. Through such resistance, people enact a "right to the city," as thinkers like Henri Lefebvre and David Harvey have called this choice to create a humanistic urban totality. Such willful, "revolutionary urban práxis" (Lefebvre 2003) (PETERSEN, 2007: p.37)

O resultado das entrevistas nos mostram espaços diferenciais, que existem enquanto potencialidades, possibilidades. Me aproximando da interpretação de STEWART (1995: p. 615) sobre Lefebvre, a qual afirma que os espaços da diferença nascerão das contradições inerentes da Espaço Abstrato e sugere que a "quest for a counter-space" (LEFEBVRE, 1991: p. 383) deve surgir dos corpos, através da apropriação do espaço e do exercício da habilidade de inventar novas formas de espaço. Para ele, "Differences endure or arise on the margins of the homogenized realm, through resistances to the agendas of land developers, urban planners, and the State, and through the production of heterotopias and 'heterologies'."

E neste contexto, nessa dialética, reside o ato de pedalar - a prática ciclística como ato corpóreo e socioespacial. Uma potencialidade/possibilidade de insurgência de uso e de

apropriação, muito bem explicitada nas palavras de ERIKA (2015) "As pessoas falam de São Paulo como se não pertencessem, e eu sou São Paulo. Eu vivo em São Paulo e São Paulo também sou eu. " A potência de produção do espaço está posta. A qual caminha ao encontro que STEWART (1995: p. 616) levanta a respeito dos processos analisados pela Geografia, dado a um de seus principais objetos de estudo, o espaço: "Current political resistance to these and a myriad of other issues can be supplemented by an appreciation of how space is produced and used: physiologically, locally, and globally".

Ou ainda, tal reflexão apresentada sobre o pedalar, é uma tentativa de soma no projeto político que pode ser subsumido do trabalho de Lefebvre, que tem como objetivo "(...) a different society, a different mode of production, where social practice would be governed by different conceptual determinations" (LEFEBVRE, 1991: p. 419). Ou seja, um modo de produção governado por práticas da diferença, como uma negação ao modelo existente.

Porém, um projeto que ainda ficará no plano abstrato, na medida que não houver um movimento de uma práxis efetiva, caminhando e buscando mudanças. "Because the road of the 'concrete' leads via active theoretical and practical negation, via counter-projects or counter-plans. And hence via an active and massive intervention on the part of the 'interested parties'." (LEFEBVRE, 1991: p. 420)

O pedalar, enquanto forma de uso/apropriação do espaço-tempo, caminha na realização prática deste projeto. Pois sendo uma práxis, traz ao plano do real - do concreto - tanto o direito à diferença quanto o direito à cidade, colocando uma possibilidade de mudança, através de relações de criação. Mudanças, nas próprias palavras de muitos entrevistados, num sentido de sentir-se "mais humano". Assim, apontando numa direção ao possível.

Mischief managed.

REFERÊNCIAS

- CARLOS, Ana Fani Alessandri. O consumo do espaço. In: **Novos caminhos da Geografia**. São Paulo: Editora Contexto, 1999, p.173-186.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. O poder do 'corpo' no espaço público: o urbano como privação e o direito à cidade. Aula Magna, FFLCH, 2014. Disponível em: <http://iptv.usp.br/portal/video.action?idItem=21832>
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. O poder do corpo no espaço público: o urbano como privação e o direito à cidade. GEOUSP – Espaço e Tempo São Paulo v. 18 n. 2, 2014, p. 472-486.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. Direito à Cidade: a atualidade de Henri Lefebvre. Colóquio Cidades Experimentações sociais e criatividade política. 2015. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=nKcdOMyobLU>
- CICLOCIDADE, “Perfil de quem usa bicicleta na cidade de São Paulo”, 2015.
- DAMIANI, Amélia Luisa. Introdução a elementos da obra de Henri Lefebvre e a Geografia. Revista do Departamento de Geografia – USP, Volume Especial 30 Anos, 2012, p. 254-283.
- GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (org.) **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad, 2005.
- LALANDE, ANDRÉ. Vocabulário Técnico e Crítico da Filosofia. 3ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.
- LEFEBVRE, Henri. Au-delà du structuralisme. Paris: Anthropos, 1971.
- LEFEBVRE, Henri. La Presencia y la Ausencia – Contribución a la teoría de las representaciones. México: Fondo de Cultura Económica, 1983.
- LEFEBVRE, Henri. La production de l’espace, Paris: Ed anthropos, 2000, 4ª Edição.
- LEFEBVRE, Henri. The Production of Space. Translated by Donald Nicholson-Smith. Oxford: Basil Blackwell, 1991
- LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, (1968) 2008.
- HARVEY, David. O direito à cidade. Lutas Sociais, São Paulo, n.29, jul./dez. 2012, p.73-89.
- HARVEY, David. Parte 2: Dos corpos e das pessoas políticas no espaço global. In: **Espaços de Esperança**. São Paulo: Loyola, 2004. p. 135-178.
- HARVEY, David. The Right to the City. International Journal of Urban and Regional Research, 27.4, 2003, p. 939-941.

- ILLICH, Ivan. Energia e Equidade. Ivan Illich. Coleção: Cadernos Livres; 7. Editora: Sá da Costa, Lisboa.
- MIAUX, Sylvie; DROUIN, Louis; MORENCY, Patrick; PAQUIN, Sophie; GAUVIN, Lise; JACQUEMIN, Christophe. Making the narrative walk in real time methodology relevant for public health intervention towards an integrative approach. *Health & Place*. Volume 16, Issue 6, November 2010, Pages 1166–1173.
- PETERSEN, Jen. Pedaling of Hope. *Monu: Magazine on Urbanism*, no. 7, 2007, p. 36-39
- RECLUS, Élisée. Do sentimento da natureza nas sociedades modernas. Prefácio de Ronald Creagh. São Paulo: Expressão & Arte Editora, 2010.
- SEABRA, Odette Carvalho de Lima. A insurreição do uso. In: MARTINS, José de Souza (Org.) **Henri Lefebvre e o retorno à dialética**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.
- SIMONSEN, Kirsten. 2005: Bodies, sensations, space and time: the contribution from Henri Lefebvre. *Geogr. Ann.*, 87 B (1): 1–14, 2005.
- STEWART, Lynn. ‘Bodies, visions, and spatial politics: a review essay on Henri Lefebvre’s The Production of Space’, *Environment and Planning D: Society and Space*, 13:5, 1995, p. 609–619.
- TRINDADE, Thiago Aparecido. Direitos e cidadania: reflexões sobre o direito à cidade. *Lua Nova*, São Paulo, 87: 139-165, 2012.

ANEXO - ROTEIRO BASE (PERGUNTAS NORTEADORAS)

Nome:

Idade:

Sexo (Gênero):

Faixa de Renda (Classe):

Escolaridade:

Localidade em que reside (Bairro/Cidade):

Uso Majoritário (Grupo):

- A quanto tempo pedala?
- E por quais razões?
- *Quais os seus usos da bicicleta?
- *Quantos Km/Tempo/Dias pedala semanalmente (Frequência de Uso)?
- O que faria pedalar mais? Ou porque não pedala tanto? Gênero/Clima/Relevo afeta?
- Como você enxerga a sua prática ciclística em seu cotidiano? E na cidade?
- Por onde pedala principalmente (bairros, regiões, ruas)?
- Os seus caminhos/rotas/itinerários são os mesmo? Alteram-se? Porque?
- Quais os motivos para circular nas áreas que circula (porque as escolhe)? Exemplo:
 - Segurança/Bem-Estar
 - Relevo
 - Fluxo de Carros
 - Distancia
- Como se orienta ao se deslocar?
- Reconhece pontos da cidade, da paisagem, do espaço?
- Vê alguma diferença entre deslocar-se espacialmente caminhando, de ônibus, de carro, de moto, de bicicleta, etc? Quais?
- Qual a sua relação/percepção com o espaço pelo qual circula de bicicleta? É distinta?
- Enquanto pedala, vê diferenças na sua forma de sentir o espaço, a cidade? O que sente? As sensações mudam?
- Atua/Age/Interage de uma forma distinta ao pedalar?
- E a questão do corpo - das sensações enquanto pedala - é relevante?
- Qual sua opinião sobre as políticas de incentivo ao uso da bicicleta?
- Usa esta infraestrutura pública? Ciclovias (Rio Pinheiros), Ciclo faixas, Bicicletários?
- Respeita todas as regras, normas e leis de trânsito ao circular de bicicleta
- * Poderia me ceder o itinerário/mapa de um “dia de pedal” seu, via STRAVA?