

## PEDALAR NA CIDADE

Leandro José Carmelini

### Considerações preliminares

Pedalar é uma atividade complexa, e pensá-la envolve relacionar muitas variáveis: histórica, política, subjetiva, cotidiana, entre outras. Esse artigo, contudo, é uma tentativa bastante experimental de transpor um pouco desse desafio, e teorizar, sem deixar de considerar a complexidade das nuances, a experiência ciclista nas cidades. Para isso, relacionaremos diversos campos teóricos.

De início, nos dedicaremos brevemente a pensar as ressignificações do pedalar ao longo dos tempos, ou seja, as variações sociológicas e históricas da experiência ciclista, desde seu surgimento mecânico atual no século XIX, até os dias de hoje. E, em seguida, faremos um esforço teórico para dar algumas pistas do que acreditamos ser a experiência do ciclismo urbano contemporâneo.

Antes de tudo, porém, é importante esclarecermos alguns conceitos que nortearão nossas reflexões. Primeiro, o de sujeito. Entenderemos, aqui, o sujeito - tal como sugerem Deleuze & Guattari (2013) - como um processo de produção, como uma forma incompleta, exteriorizada, aberta, capaz de afetar e ser afetado por tudo que se passa, social, política e historicamente. Em síntese, não mais como forma sujeito, mas como processo subjetividade.

Quanto ao corpo, o concebemos - ainda em sintonia com os autores citados a cima - a partir de duas dimensões conviventes e imbricadas: uma material, tangenciável, palpável, visível, e outra imaterial, inapreensível, subjetiva, sensível. Ambas mutáveis e passíveis de experimentação. Em outras palavras, pensaremos no corpo não a partir do modelo de organismo, isto é, como um conjunto de limites organizados, dotados de funções e bons funcionamentos, mas, de outro modo, como intensidades, como receptáculos sensíveis e encontros.

Já com relação ao conceito de espaço, seguimos o que propõem De Certeau (1990) e Guattari (1992): para esses autores, o *espaço*, enquanto ferramenta conceitual, está relacionado à tradição moderna cartesiana, e, por isso, faz remissão a algo idealizado, transcendente, e separado dos processos sociais e das subjetividades, de modo a corroborar com as estruturas e tecnologias estabelecidas de poder. Diante disso, eles propõem, respectivamente, os conceitos de *lugar* e *corporeidade*, de modo a afirmar uma mistura, uma interpenetração, uma relação de co-produção entre as concepções topológicas e corporais, bem como uma dimensão subjetiva em ambos.

Enquanto De Certeau argumenta que "o *lugar* é o espaço praticado" (DE CERTEAU, 1990, p. 117), Guattari nos afirma que, a partir da noção de *corporeidade*, podem haver "tantos espaços quanto forem os modos de semiotização e subjetivação" (GUATTARI, 1992, p. 153). Ambos,

portanto, no exercício teórico de conceber o espaço e o corpo enquanto elementos inseparáveis e dimensionados subjetivamente.

Entre outras, serão essas as principais noções conceituais que balizarão nossas reflexões daqui em diante, sobre a experiência de pedalar nas cidades.

### **As (re)significações do pedalar urbano**

É importante mantermos sempre atualizado que o ato de pedalar não está descolado de um contexto político-sócio-histórico. Assim, pensar a bicicleta passa, necessariamente, por uma reflexão profunda a respeito das classes sociais que a utilizam, para que fim, em qual contexto político e econômico, sob quais condições espaciais, em que país, em que cidade, etc. Na intenção de situar minimamente essa afirmativa, seguimos com uma breve narrativa das transformações que o ato de pedalar sofreu ao longo dos tempos. Nossa análise, todavia, será restrita a algumas cidades, tanto pelo espaço textual disponível, mas, sobretudo, por acreditarmos que esses processos de ressignificação se deram em momentos e contextos bem específicos. Sigamos.

Embora haja controvérsias, a maior parte das fontes defende que a bicicleta, nos formatos mecânicos que a conhecemos hoje, foi inventada e materializada em meados do século XIX, em Paris, já dentro do contexto da revolução industrial. Já sobre seu impacto na sociedade, é unânime a constatação de que foi radical. Até o surgimento da bicicleta, o deslocamento humano estava limitado, ou ao organismo humano, às pernas, à respiração e aos músculos, ou ao organismo animal, na maior parte das vezes, cavalos.

Com a bicicleta, contudo, essa relação entre corpo e transporte, foi reconfigurada: além de velocidades nunca antes experimentadas, o novo modal permitiu maior autonomia dos movimentos e uma relação menos dual e antagonica entre corpo e transporte, uma vez que, com a bicicleta, os movimentos, a velocidade e os limites energéticos não dependeriam mais da domesticação de outros organismos, de outros seres, de outras vontades e instintos, mas apenas do corpo do ciclista e do bom funcionamento do equipamento.

Um fragmento de texto do período mencionado (sec. XIX), escrito por Maurice Leblanc, pode esclarecer um pouco do que se passava no imaginário da época nesse contexto de transição sensitiva entre modais. Em um primeiro parágrafo, Leblanc argumenta sobre a inferioridade e a impotência da mobilidade humana em relação aos outros animais (cavalos, veado, cão, lebre, etc.), e em seguida defende que a bicicleta seria uma ferramenta que resolveria esse problema:

[...] Ora, a bicicleta resolveu o problema, remedeia nossa lentidão e suprime a fadiga [...] é um aperfeiçoamento do próprio corpo, quer dizer, um acabamento. É um par de pernas mais rápidas que lhe é oferecido. O homem e a máquina são um só. Não são dois seres diferentes como o homem e o cavalo, dois instintos em oposição. Não, é um só ser, um autômato feito de uma só peça. Não há um homem e uma máquina. Há só um homem mais rápido." (Leblanc, 2012, p.11).

Porém, o fato é que, ao final desse mesmo século, com a invenção do motor e a modernização das fábricas, a hegemonia da bicicleta, como símbolo da modernidade e das elites industriais, não se manteve por muito tempo, perdendo rapidamente esse posto para os venerados automóveis.

Assim, podemos falar de uma primeira ressignificação do que seria pedalar nas cidades: se na segunda metade do século, a bicicleta surgiu e se destacou como um transporte veloz, oneroso e ligado as elites, com a emergência dos motores à combustão e a produção em larga escala dos carros, passou por três deslocamentos principais: por um lado, foi desvalorizada como transporte e passou a ser utilizada pelas classes operárias; e, por outro, com as reformas urbanísticas e os novos ideais da modernidade, entre as elites, deixou de ser um transporte para ganhar o estatuto ora de modalidade esportiva, ora de objeto de lazer e entretenimento.

Quanto aos operários, com o passar dos anos, também foram deixando de ter a bicicleta como forma primeira de locomoção. Primeiro, por causa do adensamento das vias, ocasionada pela quantidade cada vez maior de automóveis presentes no espaço urbano, o que conseqüentemente tornava o pedalar uma experiência cada vez mais perigosa; segundo, por causa da proliferação dos transportes coletivos, como ônibus, bondes e metrô, que passaram a ser uma alternativa eficiente e em conta para os que não podiam comprar o valoroso veículo particular; terceiro, por causa da fadiga mental e muscular, produzida pelas extensas e intensas jornadas de trabalho, que, com o passar do tempo, passou a exigir do trabalhador uma economia mais eficiente de suas energias, isto é, períodos maiores de descanso e menos desgaste nos momentos extra fábrica; e, por último, por que, agora, para se locomover nas cidades era necessário ser veloz e objetivo.

Richard Sennett, ao tratar desse tema em seu livro *Carne e pedra*, nos mostra como os novos equipamentos de transporte, desde seus detalhes, estavam intimamente relacionados ao contexto produtivista do liberalismo econômico ascendente. Um desses momentos, por exemplo, é quando o autor reflete sobre os quase vinte anos de reformas urbanísticas coordenadas pelo Barão de Haussmann, em Paris, no século XIX, os quais, para ele, foram balizados e impulsionados, antes de tudo, por uma expectativa de cidade e mobilidade mais coerentes com as demandas de produção e consumo em larga escala da época. As obras seguiram o pressuposto norteador de que as cidades só seriam *saudáveis* com circulação incessante de pessoas e mercadorias, ou seja, com vias largas, sistemas de transportes velozes e eficientes, e um ritmo acelerado de fabricação e compra de produtos.

O autor argumenta ainda sobre o conforto dos modais, e nos mostra como essa nova tecnologia do bem-estar no deslocamento, também estava a serviço do produtivismo. Segundo Sennett, o conforto só passou a ter a devida atenção por parte dos poderes, no momento em que o corpo operário demonstrou ter chegado ao limite de suas energias, e já não tinha forças nem mesmo

para se deslocar de volta para o trabalho. É nesse momento que o trânsito casa-trabalho-casa, passa, então, a ser objeto de intervenção, no sentido de promover descanso e recomposição das energias. Um fragmento do texto original pode esclarecer o argumento:

[...] as pessoas começam a sentir-se esgotadas antes de tornarem incapazes de mais esforço; segundo o fisiologista italiano Angelo Masso, essa sensação permite ao corpo controlar suas forças, protegendo-se de abusos que poderiam ser causados por uma "sensibilidade menor" [...] No século XIX, a busca de conforto insere-se nesse contexto. O modo mais cômodo de viajar, com mobílias confortáveis e lugares destinados ao repouso, permitia que se recuperasse as forças exauridas." (SENNETT, 2008, p. 339)

Tudo isso, junto com o adensamento das vias, certamente contribuiu para que o operariado deixasse de usar a bicicleta como transporte e passasse progressivamente a ser usuário dos modais motorizados, sobretudo os coletivos.

Outra ressignificação da bicicleta está relacionada ao surgimento de novas práticas de esporte e lazer. A modernidade industrial, sobretudo no período transitório do século XIX para o século XX, trouxe consigo novas concepções de mundo, de vida e de saúde, que, de forma agressiva, rapidamente tomaram o cotidiano e os modos de vida das grandes cidades europeias. Dentre essas transformações, destacamos aqui, as noções imbricadas de esporte, higiene e velocidade, que, por sua vez, se relacionaram diretamente com o deslocamento do signo pedalar.

Segundo Nibert Elias (1992), em seu livro *A busca da excitação*, o conceito de *sport* tem origem na Inglaterra e surge para classificar, não uma série de modalidades esportivas, mas um modo de existência, que incluem uma série de expressões, como moda, jogos, cantigas, etc. Mais do que uma prática, a palavra *sport* fazia remissão a um novo estilo de vida. O *sportsman*, por sua vez, não era somente um praticante de determinadas atividades, mas um sujeito cujo modo de vida era ritmado pelos ideais modernos.

De certo, o fato de a bicicleta ter deixado de ser um transporte passa por esse conceito de *sport* que Elias nos fala. Conceito esse que pode ser entendido também como uma herança, ou um desdobramento, das práticas higienistas sobre os espaços e os corpos, que, desde as grandes epidemias da primeira metade do século e dos séculos anteriores, começaram a ser cada vez mais comuns e instituídas nos espaços urbanos.

Contudo, se seguirmos acompanhando Sennett (2008), veremos que todo esse conjunto de transformações tem uma origem ainda mais profunda. Segundo o autor, foi a revolução fisiológica de William Harvey, no final do século XVII, que fundou as bases de toda essa organização funcionalista que ainda hoje se perpetua nas cidades. Harvey descobriu o sistema circulatório e o colocou como elemento central na manutenção da saúde do organismo. No entanto, essa relação se processa no momento em que, de modelo fisiológico do corpo, a teoria de Harvey passa não só a representar a esfera social e o espaço, mas a servir de argumento para intervir e reorganizá-los em prol de uma nova organização econômica. Com a apropriação do discurso fisiológico por parte de

Adam Smith, rapidamente saúde e finanças se tornaram equivalentes, e passaram a compartilhar as bases paradigmáticas da incessante circulação. Assim, se o sangue, as veias e artérias, ao distribuírem oxigênio e nutrientes para o corpo, eram os responsáveis pela boa saúde do mesmo, nas cidades, seriam os novos espaços urbanizados e, sobretudo, os sistemas de transportes que cumpririam essa função, transportando as pessoas, as mercadorias e o dinheiro. Nascia, assim, a cidade-organismo.

É justamente na esteira dessa transformação que o ciclismo competitivo emerge, difundindo o novo paradigma também na dimensão lúdica da sociedade: assim como as fábricas, os motores, os carros e os demais transportes motorizados, a bicicleta, enquanto modalidade esportiva, também era componente intrínseco do cenário industrial e da tendência economicista liberal do final do século. Entretanto, se os primeiros (motores carros, etc.) ocupavam os espaços formais do cotidiano urbano produtivista, o segundo (ciclismo), colaborava preenchendo a dimensão lúdica da sociedade, os finais de semana, os feriados e os demais momentos de entretenimento e descontração.

Na introdução de seu livro *Elogio de la bicicleta*, Marc Augé (2009) tece alguns comentários sobre as funções política e econômica que o ciclismo cumpria na segunda metade do século XIX e no início do século XX, em todo o ocidente e mais especialmente na França. O autor nos mostra, por exemplo, como os meios de informação, tendencionados pelo estado e pelas elites industriais, encontraram na modalidade esportiva, ao mesmo tempo, um espaço privilegiado para propagar os ideais modernos (competitividade, saúde, velocidade, individualismo, etc.), um terreno fértil para criação de ídolos e heróis nacionais (*vide* a corrida mundial *Tour de France*, sua enorme repercussão em todo o mundo, ainda hoje, e a influencia de seus atletas, sobretudo em território europeu), e um potente e vasto mercado consumidor.

Concomitante a esse movimento, se processou um outro deslocamento do pedalar, no sentido de incluir na bicicleta, além de uma dimensão esportiva, uma noção de lazer e entretenimento. Ou seja, tornar a bicicleta um brinquedo. A questão é que essa nova faceta, bem como o ciclismo esportivo, se combinou perfeitamente com as condições espaciais, sociais e subjetivas demandadas pela estética e pela ética moderna ascendente.

Com a transformação das ruas em avenidas, e com progressiva substituição dos passos e carroças pelos motores, não cabia mais aos espaços de circulação e aos demais espaços produtivos do cotidiano serem locais de pausa, de aglomeração, de bagunça e de convivência comunitária, como antes. Sendo necessária a construção de locais exclusivos para isso, como, por exemplo, passeios, parques e praças.

Essa transformação no cenário urbano fez, entre outras coisas, com que a cidade ganhasse mais um segmento, mais um corte, e se dualizasse em espaços de trabalho, produção e circulação e espaços de ócio e lazer. De modo que a convivência mais intimista, os momentos espontâneos de

maior lentidão, o corpo-a-corpo denso - tão próprios dos grandes centros nos séculos anteriores - fosse, pouco a pouco, se deslocando da região central e se institucionalizando como uma nova função topológica da cidade, na qual, enfim, a improdutividade poderia operar. Dito de outro modo, na nova urbe, modernizada e industrial, já não caberia mais a mistura entre os momentos produtivos e os momentos de trocas, afetos e espontaneidade. Cada relação tinha agora seu local correto de acontecer.

É precisamente nesse momento, junto com os parques e praças, que a bicicleta se retira do centro econômico e passa ocupar os espaços destinados aos breves momentos de lazer do trabalhador. A bicicleta passa, então, a ser associada aos finais de semana, ao bem-estar familiar, às férias, às orlas das cidades costeiras, à família que sai para passear nos parques da cidade nos feriados, aos enamorados que passeiam no calçadão ao fim do dia, etc. Enfim, se ressignifica, é recondicionada, e traz agora funções que contribuem para que cidade permaneça como está.

Nesse sentido, se seguirmos Louis Althusser (1985), em seu livro *Aparelhos ideológicos do estado*, no qual argumenta que o estado e o capital são aparelhados e mantidos, não apenas pelas suas instituições formais e oficiais, mas por tudo aquilo contribui social, subjetiva e semioticamente para a manutenção do *status quo*, podemos entender, que a bicicleta, nesse duplo processo - de não ter mais expressão como transporte nos centros urbanos e de ser domesticada nas formas de esporte e brinquedo -, em certa medida, passa a cumprir essa função ideológica, uma vez que corrobora e contribui com e para a manutenção da ordem social hegemônica.

Essa noção modulada do pedalar, relacionada à família, ao esporte e aos momentos de lazer, se consolidou e se tornou hegemônica ao longo do século XX, e durante esse período, conviveu harmonicamente com os ideais modernos e modernizantes das cidades. Paralelamente ao avanço do setor automobilístico, que seguiu estratosférico por todo o século XX, vimos também uma grande ascensão da indústria da bicicleta: novos modelos e marcas, peças mais modernas, diversidade de cores e tamanhos, um sem número de acessório, etc. Assim como o carro, a bicicleta passou a ter um lugar de destaque no imaginário urbano burguês, ora remetendo a competitividade e agressividade, ora como artefato lúdico, ligado aos momentos familiares de descanso.

Todavia, já ao final do século XX, mais precisamente nas duas últimas décadas, os primeiros indícios de saturação do sistema motorizado começaram a se mostrar bastante evidentes. Passaram a ser características essenciais do contexto metropolitano o engarrafamento de automóveis, horas a fio para se chegar a destinos relativamente curtos, o estresse gerado pelo trânsito, o barulho das buzinas e dos motores e a poluição do ar gerada pela combustão. Fenômenos estes que seguiram em progressão e densificação nos dois terços iniciais do século XX, até que claras impossibilidades se entrepusessem. Sobretudo, duas delas, que, ao mesmo tempo em que se impuseram, também prepararam o terreno para o que chamaremos aqui de a emergência contemporânea a da bicicleta.

Para pensar os limites do sistema automobilístico, porém, é importante lembrarmos que toda a rede rodoviária, desde o *design* dos veículos até as intervenções urbanísticas, visaram essencialmente três objetivos: primeiro, velocidade; segundo, funcionalidade, ou seja, deslocamentos que se dessem fundamentalmente entre os pontos economicamente interessantes da cidade; e, terceiro, individualização do sujeito, isto é, estratégias disciplinares para que os deslocamentos ocorressem com o mínimo possível de encontros e interferências com o outro.

Porém, a própria ascensão do projeto construiu seu limite. A junção entre automatização das fábricas e inchaço demográfico permitiu uma proliferação sem precedentes do automóvel particular, e, na medida em que isso se dava, dois dos três objetivos iam deixando de ser cumpridos: Quanto mais os carros tomavam as ruas, mais monumentais tornavam-se os congestionamentos, fazendo com que o objetivo da velocidade fracassasse e novas estratégias de mobilidade fossem demandadas. Ao mesmo tempo, em algumas cidades européias, a própria funcionalidade das cidades e da circulação começavam a ser questionadas em nome do *direito à cidade*<sup>1</sup>.

É, então, desse duplo limite e dessa dupla demanda que ressurgiu, no cenário urbano contemporâneo, ressignificada, a figura da bicicleta. Ressignificada, primeiro, por ressurgir como transporte, afirmando seu espaço no trânsito, apesar de não tê-lo formalmente; segundo, por incluir novamente elementos de liberdade e ludismo nos grandes centros (já que a bicicleta sempre teve essa faceta); e, terceiro, por estar relacionada às lutas contra a funcionalidade da vida e da locomoção, imposta pelos poderes desde o século XIX, e, conseqüentemente, em favor de uma experiência urbana mais participativa e inventiva.

Algumas grandes cidades, como Amsterdã e Londres, por exemplo, conseguiram fazer confluir as decisões governamentais e a vontade popular de pedalar, resultando em eficientes políticas públicas e uma boa estrutura em favor dos ciclistas. Já em outras, como Nova York e São Francisco, houve violenta recusa por parte do governo, ocasionando momentos de grande tensão, como pode ser visto no documentário *Still we ride* (2005), que trata dos enfrentamentos entre o movimento *Massa Crítica* e a polícia nova-iorquina. Nesse caso em especial, pode-se ver uma verdadeira guerra urbana da polícia contra cerca de 5000 ciclistas, agrupados e em luta pelo direito básico de circular na cidade sobre a bicicleta.

Esse movimento reverberou - e ainda hoje reverbera - em grande medida por todo o mundo, e, nas metrópoles, justamente por afirmar a bicicleta como transporte e trazer o engajamento contra a funcionalidade da vida, certamente é uma das formas mais emblemáticas do que estamos chamando aqui de ciclismo urbano contemporâneo.

Além disso, outros elementos, como, reivindicações por modos de locomoção menos sedentarizados e não poluentes, visando cidades mais limpas e corpos mais saudáveis, em certa

---

<sup>1</sup> Lefebvre (2011)

medida, também podem ser considerados atualizações dessa re-emergência ciclista, uma vez que essa noção alarmista, globalizada, dos males antrópicos causados ao planeta e aos corpos, é também contemporânea.

Contudo, é importante destacar que não é porque conseguimos mapear algumas características que o caminho está teleologicamente traçado. O fato é que o signo pedalar está em plena disputa, e novidades surgem o tempo todo, seja pelo lado da axiomática capitalista, ou, em diferentes níveis de radicalidade, pelo lado das lutas.

### **As potências contemporâneas do pedalar**

Concebemos o contemporâneo, aqui, a partir do que sugere Gilles Deleuze (2010), em seu *post-scriptum sobre as sociedades de controle*, em que, segundo o autor, o mundo atual, pós-guerra, estaria marcado por um declínio radical das instituições disciplinares, e por uma ascensão acelerada das tecnologias de controle, relacionadas sobretudo aos avanços digitais. Deleuze ilustra essa transição por diversos caminhos: fala, por exemplo, sobre como a escola, o hospital, a prisão, a família etc, estão se pulverizando e abrindo novos e indefinidos espaços, caminhos e movimentos para serem disputados.

Será a partir dessas pistas, portanto, que pensaremos, por um lado, o trânsito urbano e os sistemas de transportes como sendo construções disciplinares, relacionadas aos paradigmas funcionalistas da modernidade, e, por outro, a bicicleta, em seu sentido contemporâneo, como uma ferramenta potente para tencionar esse modelo e produzir tendências mais autônomas e inventivas para as cidades.

Para isso, seguiremos alguns elementos que acreditamos fazer parte da experiência do pedalar contemporâneo. Primeiro, pensaremos a respeito da *abertura ciclista*, isto é, da exposição dos sentidos no contato com o que se passa. Depois, trataremos do *estrangeirismo ciclista*, ou seja, do fato de a bicicleta não contar com um lugar próprio no trânsito urbano e mesmo assim permanecer nele. Trataremos, sobretudo, das potências e dos riscos que isso implica. E, por último, a partir do conceito de *lentidão*, de Deleuze e Guattari (2013), refletiremos sobre a atenção do ciclista, detalhando algumas de suas nuances e singularidades.

Se pensarmos a evolução dos sistemas de transportes motorizados, bem como a organização urbanística das vias de circulação, perceberemos que, desde o século XIX, trata-se de um modelo que interioriza o corpo, que cria espaços fechados dentro dos quais o corpo se desloca. Seja o carro, o ônibus, o metrô, o trem, a moto, etc, todos eles, em diferentes níveis trazem mecanismos e características que separam os corpos e as subjetividades do que se passa ao redor. E, é justamente nesse aspecto que a bicicleta marca uma primeira diferenciação.

O corpo na bicicleta não viaja em uma cabine. Não existem portas, vidros, visores,

insulfilmes ou qualquer outro objeto que cumpra esse papel de intermediar o que se passa entre os sentidos e o acontecimento. Não existem dois espaços em relação, mas um espaço e o corpo, juntos. Fora as barreiras físicas, também não existe uma separação pela velocidade. Se, como nos sugere Sennett (2008), o carro fez do espaço um lugar de passagem, com relação a bicicleta, podemos afirmar justamente o inverso. Não que a bicicleta não seja veloz e ágil, mas fundamentalmente por ela trazer consigo essa condição de total exposição dos sentidos e um caráter estrangeiro ao trânsito.

Em grande parte das grandes cidades, a bicicleta não é prevista no plano urbanístico. Primeiro por causa da hegemonia automobilística, construída e consolidada ao longo de mais de um século na sociedade ocidental; e, segundo, por essa noção arraigada de que os ciclistas devem estar apenas nos espaços de lazer e esporte. Daí, então, essa noção de *estrangeiro*, que, aqui, faz remissão ao que não é do lugar e mesmo assim está presente, entre outras, às figuras históricas dos forasteiros, escravos foragidos, imigrantes, que, ainda que sem compartilhar as raízes dos códigos e dos hábitos locais, permaneciam dentro do corpo social, e, à sua maneira, interferiam nele.

Assim, quando pensamos a bicicleta, trazemos a suspeita de que essa sua falta de lugar pode operar certas interferências nos circuitos já prescritos da cidade, tensionando e deslocando as previsibilidades, as formalidades e os hábitos. Pois, de certo modo, estar de bicicleta nas cidades atuais - sobretudo brasileiras -, é estar justamente nesse entremeio de tensões, de aberturas e indefinições, no qual não se deveria estar, mas se está; e, do qual surgem, ao mesmo tempo, riscos e potencialidades.

O texto *O olhar do estrangeiro*, de Nelson Brissac Peixoto (1988), nos parece especialmente interessante nesse aspecto. Em um primeiro momento, o autor, nos fala da monotonia do mundo contemporâneo e do sentimento crescente de que nenhuma novidade mais é possível. Em seguida, porém, traz como saída alternativa a figura do *estrangeiro*, isto é, a potência inventiva do sujeito que vem de fora, e que afirma uma enorme gama de possibilidades onde já parecia terem minado todas as nascentes de diferenciação.

Um fragmento do texto pode dar uma noção mais precisa:

[...] aquele que não é do lugar, que acabou de chegar, é capaz de ver aquilo que os que lá estão não podem mais perceber. Ele resgata o significado que tinha aquela mitologia. Ele é capaz de olhar as coisas como se fosse pela primeira vez e de viver histórias originais. Todo um programa se delineia aí: livrar a paisagem da representação que se faz dela, retratar sem pensar em nada já visto antes. Contar histórias simples, respeitando os detalhes, deixando as coisas aparecerem como são. O estrangeiro toma tudo como mitologia, como emblema. Reintroduz imaginação e linguagem onde tudo era vazio e mutismo. Para ele estes personagens e histórias ainda são capazes de mobilizar. (PEIXOTO, 1988, p.363).

É nesse aspecto que afirmamos ser a bicicleta um *estrangeiro* no trânsito. Um modal no qual se tem, de uma só vez, os riscos da informalidade, os prazeres da autonomia e as potências da inventividade. De fato, existem perigos na circulação ciclista, sob os quais deve-se sempre agir com

*prudência*<sup>2</sup>. Contudo, a proliferação que percebemos atualmente, nos leva a pensar que a autonomia e as boas sensações prevalecem. Até porque elas são diretamente proporcionais ao crescimento urbano (que é um fato), isto é, quanto mais os carros tomam as ruas, mais lento se torna o trânsito, e mais seguro este se torna para pedalar.

A estranheiridade ciclista, contudo, requer *táticas*<sup>3</sup>, ou seja, decisões momentâneas que nos possibilitam resistir mesmo quando imersos em territórios e *estratégias* hostis. Assim, por não haver um caminho definido, é necessário inventá-lo. E é nesse momento que entra em curso uma certa aventura do pedalar, na qual é preciso e necessário decidir por onde e como seguir: pelas ruas de maior ou menor fluxo; pela calçada ou pelo asfalto; pelo meio da pista - como alguns recomendam - ou nos cantos - como indica a legislação; pegando atalhos ou seguindo por caminhos mais longos; na borda de uma bela paisagem ou em meio aos motores e buzinas; em alta ou em baixa velocidade; na mão ou na contramão dos carros. Enfim, são muitas as formas possíveis. E é justamente essa nossa afirmativa, de que a bicicleta permite uma experiência urbana com mais possibilidades, possibilidades de caminhos, de formas, ritmos e desejos. Possibilidades de não ter a circulação modulada por um projeto de trânsito disciplinar e funcionalista.

Há, também, em grande parte das cidades, um estrangeirismo perante a legislação. Pois, ainda que existam algumas raras considerações sobre a bicicleta no Código de Trânsito, na prática, elas quase nunca não são levadas em consideração, de modo que, no cotidiano intenso e caótico da urbe, a liberdade torna-se ainda maior. Assim, vez ou outra, é possível transitar pelas calçadas, na contramão, desobedecer aos semáforos, etc. Certamente isso implica, primeiro, em uma certa ética - já que não é mais uma condição *apriorística* que define as ações, mas um panorama instantâneo de cada situação -, e, segundo, uma atenção toda especial, acreditamos, aqui, própria dos ciclistas urbanos.

Para tratar da atenção, recorreremos ao conceito de *lentidão*, usado por Deleuze e Guattari (2013), a partir do qual os autores propõem um aspecto qualitativo do movimento, relacionado não à velocidade e à aceleração, mas ao modo do movimento. Ao afirmarmos, portanto, ser a bicicleta um transporte lento, não nos referimos ao fato de ser ela um modal de baixa ou alta aceleração, mas de estar em uma situação de desvio (*clinamen*), em que seu movimento requer, ao contrário dos modais motorizados, um contato profundo e intenso com os arredores.

Essa característica, porém, de alguma forma, nos coloca novamente em contato com as outras duas que tratamos aqui - abertura e estrangeirismo. Pois, é exatamente por se tratar de um corpo absolutamente exposto às interferências e intensidades da cidade, e de um modal *estrangeiro* aos circuitos formais - que coloca o sujeito em condições de autonomamente inventar por onde e de que forma seguir - que a bicicleta pode ser considerada

<sup>2</sup> Deleuze (2010)

<sup>3</sup> De Certeau (1990)

lenta.

Pode ficar ainda mais claro se compararmos com os modais automotores. O carro, por exemplo, é rápido (gravitas) não (só) por conseguir alcançar altas velocidades, mas sobretudo por participar de um complexo sistema de simplificação dos movimentos. E isso se processa em várias etapas: no conforto e no pouco esforço necessário para se dirigir; na automatização do movimento e da comunicação via luzes, placas e sinais de trânsito; nas barreiras físicas (vidro, cabine, insulfilme, blindagens) que separam os sentidos dos acontecimentos; e, na criação de vias exclusivas e pavimentadas para a circulação motorizada. É por esse conjunto de elementos, tanto do modal quanto do espaço através do qual circula, e não pela aceleração, que o carro é considerado um transporte rápido.

Desse modo, como vimos, tanto em relação ao modal, quanto ao espaço, há enormes contrastes entre as experiências de pedalar e dirigir nas cidades. É interessante, aliás, pensar que mesmo que se trate de um mesmo perímetro territorial ou de uma mesma cidade, de acordo com a ferramenta locomotiva utilizada, diferentes relações se estabelecem, mais ou menos possibilidades são disponibilizadas, e maiores ou menores são as chances de se criar novas experiências de cidade.

Isso nos remete, inclusive, aos conceitos de *lugar* e *corporeidade* que falamos no início do texto, através dos quais os autores afirmam um rompimento com as barreiras que separam corpo e espaço, e uma coexistência entre ambos: se pensarmos a bicicleta por esse lume, podemos entender que, em certa medida, ela cumpre esse papel de alargar os poros entre essas duas dimensões - topológica e corporal -, uma vez que, ao permitir um aumento das possibilidades sensitivas, permite também que a cidade se singularize e que o corpo saia das redomas automobilísticas para encarnar o espaço que o circunda, constituindo lugares.

**REFERÊNCIAS**

ALTHUSSER, Louis. *Aparelhos ideológicos de Estado*. 2. ed. Rio de Janeiro: Graal, 1985.

AUGE, Marc. *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa, 2009.

CERTEAU, M. de. Caminhadas pela cidade. In: *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Vozes, 1998. p. 169-193.

DELEUZE, G. & GUATTARI, F. Micropolítica e segmentaridade. In: *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia 2*, vol. 3. São Paulo: Editora 34, 2012. p. 91-127.

DELEUZE, G. & GUATTARI, F. 1227 - Tratado de nomadologia: a máquina de guerra. In: *Mil platôs: capitalismo e esquizofrenia 2*, vol. 5. São Paulo: Editora 34, 2012. p. 11-119.

DELEUZE, G. *Post-scriptum* sobre as sociedades de controle. In: *Conversações*. São Paulo: 34, 2010. p. 213-223.

ELIAS, Norbert; DUNNING, Eric. *A busca da excitação*. Lisboa: Difel, 1992.

GUATTARI, F. Espaço e Corporeidade. In: *CAOSMOSE: Um novo paradigma estético*. São Paulo: 34, 2000. p. 169-183.

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

LEFÉBVRE, H. *O direito à Cidade*. São Paulo: Editora Documentos, 1969.

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

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