



DESLOCAMENTOS
URBANOS
E EXPERIÊNCIAS
POSSÍVEIS DO
PEDALAR

UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO
CENTRO DE ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

FERNANDO MANTEUFEL FIOROTTI MATHIAS

**DESLOCAMENTOS URBANOS E EXPERIÊNCIAS POSSÍVEIS DO
PEDALAR**

VITÓRIA
2021

FERNANDO MANTEUFEL FIOROTTI MATHIAS

**DESLOCAMENTOS URBANOS E EXPERIÊNCIAS POSSÍVEIS DO
PEDALAR**

Dissertação de Mestrado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura.

Orientador: Prof. Dr. Antônio Carlos Queiroz do Ó Filho.

VITÓRIA-ES

2021

Ficha catalográfica disponibilizada pelo Sistema Integrado de Bibliotecas - SIBI/UFES e elaborada pelo autor

M431d Mathias, Fernando, 1992-
Deslocamentos urbanos e experiências possíveis do pedalar
/ Fernando Mathias. - 2021.
126 f. : il.

Orientador: Antônio Carlos Queiroz Filho.
Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) -
Universidade Federal do Espírito Santo, Centro de Artes.

1. Experiência. 2. Subjetividade. 3. Urbano. 4. Pedalar. I.
Queiroz Filho, Antônio Carlos. II. Universidade Federal do
Espírito Santo. Centro de Artes. III. Título.

CDU: 72

FERNANDO MANTEUFEL FIOROTTI MATHIAS

**DESLOCAMENTOS URBANOS E EXPERIÊNCIAS POSSÍVEIS DO
PEDALAR**

Dissertação de Mestrado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito Santo, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Arquitetura.

Aprovado em 25 de março de 2021

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Antônio Carlos Queiroz do Ó Filho
Universidade Federal do Espírito Santo
Orientador

Prof. Dr. Milton Esteves Júnior
Universidade Federal do Espírito Santo

Prof^a. Dr^a. Manuela Viera Blanc
Universidade Federal do Espírito Santo

FERNANDO MANTEUFEL FIOROTTI MATHIAS

**“DESLOCAMENTOS URBANOS E EXPERIÊNCIAS POSSÍVEIS DO
PEDALAR”**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em
Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Espírito
Santo, como requisito final para a obtenção do grau de Mestre em
Arquitetura e Urbanismo.

Aprovada em 25 de março de 2021.

Comissão Examinadora

Prof. Dr. Antônio Carlos Queiroz do Ó Filho
(orientador – PPGAU/UFES)



Prof. Dr. Milton Esteves Júnior
(membro interno – UFES)

Profa. Dra. Manuela Vieira Blanc
(membro externo – UFES)



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
MANUELA VIEIRA BLANC - SIAPE 1884526
Departamento de Ciências Sociais - DCS/CCHN
Em 29/03/2021 às 18:26

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link:
<https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/165950?tipoArquivo=O>



UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESPÍRITO SANTO

PROTOCOLO DE ASSINATURA



O documento acima foi assinado digitalmente com senha eletrônica através do Protocolo Web, conforme Portaria UFES nº 1.269 de 30/08/2018, por
ANTONIO CARLOS QUEIROZ DO O FILHO - SIAPE 1715605
Departamento de Geografia - DG/CCHN
Em 01/04/2021 às 12:57

Para verificar as assinaturas e visualizar o documento original acesse o link:
<https://api.lepisma.ufes.br/arquivos-assinados/167452?tipoArquivo=O>

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço aos meus pais, Beatriz e Luis, que sem o apoio, suporte e amor incondicional, não teria sido possível realizar essa pesquisa. Ainda no seio familiar, agradeço à minha irmã Thalia, que nas nossas diferenças consigo sempre reencontrar uma melhor versão de mim.

Ao meu amigo Marlon, que não só divide grandes triunfos ou bons momentos, mas também compartilha os absurdos da vida, valeu por tudo irmão. Aos amigos Carlos e Maurício, que me inspiraram na sensibilidade de sentir a cidade, descobrindo e pedalando juntos desde a adolescência os encantos da nossa cidade. Aos amigos que o mestrado me presenteou, Lucas, Marcelo, Mário e Marina. Aos amigos que pedalarão comigo nessa interminável quarentena, Bruno e Ivan, aprendi muito nessas pedaladas. Ao amigo Gustavo, que esteve presente durante todo o processo de escrita, compartilhando conhecimentos, dúvidas, anseios e risadas.

Ao professor Milton, meu muito obrigado pela gentileza, humildade e votos de confiança. A Manu, que sempre se mostrou solícita e por me inspirar mais do que imagina. Ao meu orientador Antônio Carlos Queiroz Filho, o qual partilhou seus conhecimentos teóricos e de vida, e me entregou seus votos de confiança para um expressar artístico nessa pesquisa.

Ao grupo de pesquisa RASURAS – Geografias Marginais (Linguagem, Poética, Movimento), que me acolheu e me moldou nesse início de pedalada, e aos solícitos e gentis colegas, Jana, Rafa, Iure, Lud, Tom e Lorena.

Ao Coletivo Pedalante, por ter me acolhido desde o primeiro encontro, neles encontrei meus semelhantes que muito me ensinaram, Dani, Gabler, Hudson, Renan e Yasmin, admiro muito vocês. Ao Coletivo de Capoeira UFES Matutino, obrigado Mestre Duende (Vini) e todos que me acolheram, compartilhamos não só a capoeira, mas também algumas pedaladas.

Ao Punk Scholars Network Brasil, que abriu espaço para falar sobre minha pesquisa e muito me inspirou sobre o produzir acadêmico.

A CAPES que financiou este meu último ano de estudo, permitindo a aquisição de obras e materiais necessários para o desenvolvimento da pesquisa.

RESUMO

Ao pensar a cidade a partir dos deslocamentos urbanos contemporâneos, exploramos três proposições espaciais fundamentadas por Doreen Massey (2008): o espaço em sua multiplicidade, como produto de inter-relações e em constante processo. Tratamos o deslocamento contemporâneo mediante uma leitura a partir de estudos de mobilidade e aceleração, com balizamento em análises dos teóricos Marc Augé (2010), Paul Virilio (1993), Richard Sennett (2002), Byung-Chul Han (2017), Eduardo Marandola Jr. (2011) e Janice Caiafa (2002). A partir dessas investigações, exploramos a cidade exposta como polifonia urbana, alteridade e posturas que habitam fluxos em ritmo criador. Também fundamentam e inspiram nossa reflexão sobre esses temas Massimo Canevacci (2004), Janice Caiafa (2003; 2019), Suely Rolnik (2006), Walter Benjamin (2013; 2015), Francesco Careri (2013) e Paola Jacques Berenstein (2003), tanto por suas considerações quanto pela tradução do material da Internacional Situacionista (IS). Ao utilizar a abordagem de sujeito da experiência e experiência do filósofo Jorge Larrosa, situamos o corpo que pedala para adentrar um campo, conforme as bases lançadas por Marc Augé (2009) sobre o movimento do pedalar, e com sustentação em Leandro Carmelini (2016), que traz cinco elementos teóricos para ponderações sobre as micropolíticas do pedalar, ancorado na filosofia pós-estruturalista. Como resultado, elaboramos um *Caderno de experiências*, composto por cinco experiências documentadas em narrativas e ilustrações na cidade de Vitória-ES.

Palavras-chave: Deslocamentos urbanos. Cidade. Subjetividade. Pedalar. Experiência.

ABSTRACT

When thinking about the city from contemporary urban dislocation, we explore three spatial propositions based on Doreen Massey (2008): space in its multiplicity, as a product of interrelations and in constant process. We treat contemporary dislocation as measured by reading from studies of mobility and acceleration, based on analyzes by theorists Marc Augé (2010), Paul Virilio (1993), Richard Sennett (2002), Byung-Chul Han (2017), Eduardo Marandola Jr. (2011) and Janice Caiafa (2002). From these investigations, we explore the city exposed as urban polyphony, otherness and postures that inhabit flows at a creative pace. They also fundamental and inspire our reflection on these themes Massimo Canevacci (2004), Janice Caiafa (2003; 2019), Suely Rolnik (2006), Walter Benjamin (2013; 2015), Francesco Careri (2013) and Paola Jacques Berenstein (2003), both for their considerations and for the translation of the Situationist International (IS) material. By using the philosopher Jorge Larrosa's guy-experience and experience approach, we locate the body that pedals to enter the field, according to the bases launched by Marc Augé (2009) on the pedaling movement, and supported by Leandro Carmelini (2016), which brings five theoretical elements to consider the micropolitics of pedaling, anchored in post-structuralist philosophy. As a result, we prepared an Experiences Notebook, composed of five experiences documented in narratives and illustrations in the city of Vitória-ES.

Keywords: Urban dislocation. City. Subjectivity. Cycling. Experience.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|---|----|
| Figura 1 – <i>Naked City</i> | 35 |
| Figura 2 - Inscrições realizadas pelo sujeito experiência. Em destaque o circuito de inscrições percorridas na experiência <i>O deslocar na galeria do sujeito experiência</i> . | 46 |
| Figura 3 - Mapa sensível ilustrado <i>Entre destinos turísticos</i> | 50 |
| Figura 4 – Mapa do trajeto realizado <i>Entre pontos turísticos</i> | 54 |
| Figura 5 – Mapa sensível ilustrado <i>Vitória Doente</i> | 56 |
| Figura 6 – Mapa do trajeto realizado <i>Vitória Doente</i> | 59 |
| Figura 7 - Mapa sensível ilustrado <i>Entre destinos familiares</i> | 60 |
| Figura 8 - Ilustração ponte, visual do continente para ilha | 62 |
| Figura 9 - Ilustração do trecho túnel copa de árvores. | 64 |
| Figura 10 - Ilustração via de serviços automotivos e cachorro urinando | 65 |
| Figura 11 - Ilustração da orla e jovens na água..... | 66 |
| Figura 12 - Mapa do trajeto realizado <i>Entre destinos familiares</i> | 67 |
| Figura 13 - Mapa sensível ilustrado <i>Outras águas, outras orlas</i> | 68 |
| Figura 14 - Ilustração passeio na divisa do aeroporto | 69 |
| Figura 15 - Ilustração orla do manguezal. | 72 |
| Figura 16 - Ilustração caminho sem saída ao lado do campo de futebol..... | 73 |
| Figura 17 - Ilustração lago na UFES | 75 |
| Figura 18 - Ilustração da orla de Andorinhas..... | 77 |
| Figura 19 - Ilustração pedreira de Joana D'arc..... | 78 |
| Figura 20 - Mapa do trajeto realizado <i>Outras águas, outras orlas</i> | 79 |
| Figura 21 - Mapa sensível ilustrado <i>Cidade galeria</i> | 80 |
| Figura 22 - Ilustração de passagem entre prédio abandonado e teatro | 81 |
| Figura 23 - Ilustração de prédio com pinturas que cobrem suas fachadas. | 83 |
| Figura 24 - Ilustração de arredores da Catedral Metropolitana de Vitória. | 84 |
| Figura 25 - Ilustração de beco pintado. | 86 |
| Figura 26 - Ilustração edifício ocupação Marielle Franco. | 88 |
| Figura 27 - Ilustração de sinos e elevação rochosa | 90 |
| Figura 28 - Mapa do trajeto realizado <i>Cidade galeria</i> | 91 |
| Figura 29 - Mapa sensível ilustrado <i>Entre frestas e torres</i> | 92 |
| Figura 30 - Ilustração onda de prédios | 93 |

| | |
|---|-----|
| Figura 31 - Ilustração oásis artificial. | 95 |
| Figura 32 - Ilustração calçada sombreada. | 96 |
| Figura 33 - Ilustração forte de concreto e vidro | 98 |
| Figura 34 - Ilustração cruzamento desorientado. | 99 |
| Figura 35 - Mapa do trajeto realizado <i>Entre frestas e torres</i> | 100 |
| Figura 36 - Mapa sensível ilustrado <i>O deslocar na galeria do sujeito experiência</i> | 101 |
| Figura 37 - Ilustração esfera de metal | 102 |
| Figura 38 - Ilustração acampamento. | 104 |
| Figura 39 - Ilustração praia com lixo. | 106 |
| Figura 40 - Ilustração pessoas, coqueiros e mar. | 108 |
| Figura 41 - Ilustração ponte com inscrições. | 110 |
| Figura 42 - Mapa de trajeto realizado <i>O deslocar na galeria do sujeito experiência</i> | 111 |

SUMÁRIO

| | |
|---|-----|
| PREFÁCIO | 13 |
| 1 ATRAVESSAMENTOS CIDADINOS..... | 18 |
| 1.1 O deslocar citadino contemporâneo | 19 |
| 1.2 Uma leitura de cidade..... | 28 |
| 1.3 Delineamentos Metodológicos | 36 |
| 2 RELATOS PEDALADOS | 47 |
| 2.1 AFINANDO EXPERIÊNCIAS: RELATOS PEDALADOS | 48 |
| 2.1.1 Entre pontos turísticos | 48 |
| 2.1.2 Vitória doente..... | 55 |
| 2.2 CADERNO DE EXPERIÊNCIAS | 60 |
| 2.2.1 Entre destinos familiares..... | 60 |
| 2.2.2. Outras orlas, outras águas..... | 68 |
| 2.2.3. Cidade galeria..... | 80 |
| 2.2.4. Entre frestas e torres..... | 92 |
| 2.2.5. O deslocar na galeria do sujeito experiência | 101 |
| 3 O QUE PEDALAMOS? | 112 |
| 4 CONSIDERAÇÕES | 122 |
| 5 REFERÊNCIAS | 124 |

PREFÁCIO

Desde os seis anos de idade eu pedalo. Quedas, ralados e arranhões eram, para mim, parte do processo de aprender a pedalar, e para aprender o equilíbrio no movimento da bicicleta foram necessárias muitas tentativas e erros. Para um corpo que desejava correr a todo instante, encontrei na bicicleta meu repouso, sentindo a velocidade ao vento tocar minha pele e o poder de escolha para ditar o ritmo que o corpo viria a exercer ao pedalar.

Apenas dez anos depois o pedalar tornou-se parte da rotina, quando comecei a utilizar a bicicleta para ir à escola e em passeios com amigos nos finais de semana. Aos 22 anos passei a utilizar a bicicleta como transporte para todos os trajetos na cidade: trabalho, estudo, lazer e passeio. Alguns meses foram necessários para que conseguisse mensurar o tempo necessário para percorrer determinada distância na cidade, e me atrasar para compromissos passou a ser algo raro. Comecei a entender a quantidade de esforço requerida pelo pedalar. Se havia pouco tempo, o ritmo deveria ser acelerado e constante, e se sobrava tempo, eu poderia optar por não escolher o trajeto mais curto e adotar um ritmo menos apressado. Como estava atrelado ao meu próprio itinerário, que dependia unicamente de mim, encontrei também meu próprio ritmo, cujo cálculo iniciava antes que eu saísse de casa. O itinerário passou a ser organizado em casa para garantir que não houvesse atraso.

Aos 23 anos arrumei um trabalho temporário como *courier* (ou *bike lover*, como a empresa chamava), entregando encomendas em uma bicicleta com baú. Esse período me formou como ciclista urbano, aprendi como dialogar no trânsito com o corpo, cruzar olhares em cruzamentos, ocupar a faixa de rolamento, pedir passagem sinalizando com as mãos. Fui ensinado a lidar com imprevistos, e sempre que possível, carregar comigo *kit* de remendo para a câmara de ar, camiseta extra (caso suasse muito), garrafa d'água, toalha de rosto e capa de chuva. Aprendi a me instrumentalizar para garantir que o movimento do pedalar não cessasse, e assim, pouco a pouco se estreitavam os laços de intimidade com a máquina bicicleta.

Das pedaladas que faço, as que recordo com mais prazer, sem dúvida, são aquelas em que não sabia o horário de partida e nem o de volta para casa. Não havia pressa, nem destino; se estava acompanhado, as conversas guiavam as rotas, e se estava sozinho o desejo do corpo indicava aonde ir, dobrar esquinas desconhecidas,

acompanhar fluxos não planejados, parar em locais que me despertavam algum interesse. Minha percepção da cidade se alterava, visto que muitos dos trajetos eram medidos em tempo e distância percorrida, e nessas pedaladas o que contava eram os locais visitados, atravessados, arranjos avistados de pessoas com o local, sobreposições de realidades distintas, que desmistificavam para mim a concepção de cidade vigente até então, e o modo como reverberava na minha forma de diálogo com esse espaço.

Com o intuito de estudar essa cidade disposta diante de mim em inúmeras camadas, em 2016 cursei como aluno especial a disciplina do Prof. Dr. Milton Esteves “Produção do Território, Política Urbana e Gestão da Cidade”, ocasião em que tive contato com a Internacional Situacionista e suas propostas de abandono do posto de espectador e de conquista da vivência da cidade. Despertou em mim o interesse em estudar a cidade sensível e alinhar esse saber com minha paixão por pedalar. Em 2019, ao ingressar no mestrado como aluno regular, e também no grupo de pesquisa Rasuras – Geografias Marginais (linguagem, poética, movimento), sob orientação do Prof. Dr. Antônio Carlos Queiroz Filho, tive contato com autores como Doreen Massey (2008), Jorge Larrosa (2014), Marc Augé (2010), Francesco Careri (2013; 2017), Walter Benjamin (2013; 2015), Massimo Canevacci (2004), Eduardo Marandola Jr. (2011) e o próprio Antônio Carlos Queiroz Filho (2016), que me embasaram e inspiraram a pensar a experiência na cidade.

A fim de estreitar laços com outros vivenciadores do pedalar, ainda em 2015 comecei a participar de eventos com essa temática na cidade, lançamentos de cartilhas e palestras com representantes de movimento cicloativista. Estudando deslocamentos urbanos, e em específico o pedalar, procurei, no ano em que ingressei no mestrado, ir a audiências públicas e participar de reuniões de coletivos cujo alicerce era o uso cotidiano da bicicleta. Foi quando conheci pessoas que requeriam a desaceleração em prol da vida e entendiam o pedalar como meio de emancipação dos corpos.

Inspirado em meus deslocamentos na cidade, surge a inquietação da pesquisa sobre o sujeito que trabalha, estuda e tece demais relações na cidade, pautado na pressa e na aceleração em deslocamento, que por vezes experimentei ao pedalar. Como entrada da pesquisa, propus-me a investigação do espaço de deslocamento

urbano contemporâneo, a fim de compreender as tensões presentes no cotidiano do corpo que se desloca na cidade.

A investigação se inicia ao delinear o espaço e tempo em que entraremos. A partir das considerações espaciais da geógrafa Doreen Massey (2008), compreendemos o espaço como produto de inter-relações, múltiplo e em constante processo. Utilizando como recorte espacial a cidade, e nos balizando no contemporâneo, o qual carrega consigo características da modernidade, somadas ao que os filósofos Paul Virilio (1993) e Marc Augé (2010) compreendem como um “emaranhado, um conjunto de rupturas num fundo de continuidade, um espaço de extensão de fronteiras móveis” (AUGÉ, 2010, p. 87), em que a profusão de informações e signos sobrepõe-se à vida urbana.

Ao explorar a cidade contemporânea acometida do excesso de aceleração em sua superfície terrestre, veremos que a perda de narrativa do trajeto, a ausência de vínculo com o entorno e a formação simbólica fragilizada ao atravessar o espaço tornam-se elementos constituintes do cotidiano dos deslocamentos urbanos, argumento também sustentado pelo sociólogo Richard Sennett (2002) e pelo filósofo Byung-Chul Han (2017).

Trazendo a discussão para o estrato que ocupa a população brasileira, o geógrafo Eduardo Marandola Jr. (2011), com seus estudos de espaço de vida, e a comunicóloga Janice Caiafa (2002), com suas experiências na qualidade de passageira no transporte coletivo no Rio de Janeiro, ampliam nosso olhar para os espaços ocupados pelo indivíduo em trânsito e suas relações de alteridade como mecanismos de enfrentamento diário na cidade. Na sequência, vale-nos de recorte o olhar para a cidade em sua polifonia, fundamentado pelo arquiteto Massimo Canevacci (2004). Esse autor afirma que a cidade se mostra polifônica desde a nossa primeira interação com ela, cantando em um coro composto por uma multiplicidade de vozes.

Exploramos a figura do *flâneur* amplamente estudada por Walter Benjamin em seus passeios fortuitos, inspirando-nos em sua aptidão de ser afetado por aquilo e aqueles que cruzam seu caminho ao permear a cidade em um ritmo criador. Nessa linha de pensamento, recorreremos aos estudos de Caiafa (2019), que ao assumir a subjetividade como produção e adotar a leitura do indivíduo como terminal, aponta uma atração aos fluxos comunicacionais, nos quais os diferentes regimes de

velocidade, sob os arranjos e fluxos semióticos, constroem e afetam o espaço construído.

Também resgatamos outro estudo da autora, a respeito das relações de alteridade na cidade. Caiafa (2003) possibilita a leitura da cidade como construção de afetos e perceptos, moldados à medida que cruzamos com desconhecidos. É ao debruçar-se sobre estudos de Benjamin (1995) que a autora trata do “choque”, uma colisão profícua em estímulos pela exposição de signos e normatizações do enunciado da cidade ao indivíduo.

Estabelecemos então um cenário para cidade onde somos atraídos à circulação e ao desejo de dar fuga, e onde afetamos as enunciações do entorno e somos afetados. Apoiados em estudos de Canevacci (2004), também voltamos o olhar para a arquitetura, que ao ser interpelada e imobilizada, produz subjetividades. Nesse contexto de cidade polifônica que promove a alteridade, servem como orientações para explorar e cartografar o sensível presente na cidade as produções da Internacional Situacionista - IS tais como a psicogeografia, a deriva e o urbanismo unitário.

No delineamento da metodologia utilizada em campo e na exploração do sensível na cidade ao pedalar, a fonte de inspiração é o estudo de corpo vibrátil de Suely Rolnik (2006). Já as reflexões do filósofo Jorge Larrosa (2014) sobre a experiência e o sujeito da experiência alimentam a iniciativa de circunscrever a composição de nossa postura em campo e a estrutura das experiências realizadas. Para Larrosa (2014), a experiência é possível mediante uma série de fatores, dentre os quais se destacam exposição, lentidão e suspensão de opinião e do automatismo da ação do sujeito da experiência.

Utilizada a bicicleta como instrumento de pesquisa, exploramos um pedalar que ladeia o fluxo motorizado no asfalto, popularmente conhecido em movimentos de “Massa Crítica”. Para tal, utilizamos estudos do comunicólogo Leandro Carmelini (2016), que em sua dissertação de mestrado *Corpo-bicicleta-cidade*, ao investigar a circulação urbana, aponta cinco elementos teóricos para pensar as micropolíticas do pedalar, utilizados aqui como balizadores nas discussões posteriores às experiências. Também fomenta o pensamento sobre o movimento do pedalar Marc Augé (2009), em *Elogio de la bicicleta*. O autor tece determinada apologia do modal e nos volta nosso olhar para os benefícios sensitivos que a bicicleta nos é capaz de proporcionar.

Adentramos o campo em meio ao estado de exceção da pandemia em 2020, com a alteração dos fluxos citadinos costumeiros, e o pedalar se tornou estranho ao sujeito da experiência. Na seção que antecede o avanço pelo campo, em *Afinando experiências*, mapeamos aglomerações sociais, a fim de reconhecer locais a serem evitados, e a partir daí inúmeras pedaladas dedicaram-se a estreitar os laços de um hábito que já fora familiar um dia. Foram redescobertos locais já conhecidos, que receberam outro olhar, com a exploração do pedalar em outras instâncias.

O resultado é um compilado de cinco experiências narradas e ilustradas, que compõem o *Caderno de experiências*, explorando deslocamentos que tragam outras lógicas que dialoguem com as experimentadas pelo autor em seus destinos de trabalho, estudo e lazer, com o intuito de ensejar uma leitura de cidade sensível, polifônica, múltipla e plural.

1 ATRAVESSAMENTOS CIDADINOS

1.1 O DESLOCAR CITADINO CONTEMPORÂNEO

“E se nos recusássemos a expressar espaço em tempo? E se ampliássemos a imaginação da única narrativa para oferecer espaço (literalmente) a uma multiplicidade de trajetórias? Que tipos de conceituação de tempo e espaço e de suas relações isso poderia revelar?” (MASSEY, 2008, p. 24).

No trecho acima, transcrito do livro *Pelo espaço: uma nova política da espacialidade*, a geógrafa Doreen Massey propõe uma leitura espacial que reposiciona a lógica de mensurar tempo e espaço, ao trazer um olhar para os deslocamentos ao longo de uma vida por distintos indivíduos, e chama a atenção para as trajetórias presentes no entorno, que se cruzam, atravessam, repelem e tecem demais arranjos. Como entrada para a pesquisa, é investigado o espaço da cidade, essa estrutura complexa e dinâmica com a qual somos confrontados diariamente. Sobre o espaço, Massey (2008) fundamenta sua existência em três considerações.

Na primeira, a autora apresenta o espaço como produto de inter-relações, ao discorrer sobre a construtividade relacional entre as diversas entidades e identidades presentes, argumentando ainda que “o espaço não existe antes de identidades/entidades, as relações ‘entre’ elas e a espacialidade que delas faz parte são todas constitutivas.” (MASSEY, 2008, p. 30).

Tal proposição faz refletir sobre o espaço como estrutura complexa, que nos leva a pensar fora de nós como unidade e nos aproxima de um pensamento que integra os fluxos de nosso entorno. É o antropólogo Marc Augé, nas últimas considerações em *Por uma antropologia da mobilidade*, que faz o apelo de que “[...]é preciso aprender a sair de si, a sair de seu entorno, a compreender que é a exigência do universal que relativiza as culturas e não o inverso.” (AUGÉ, 2010, p. 109).

Dentre as possíveis compreensões do trecho de Augé, nos instigam as inter-relações ao praticar o “sair de si”, algo impossível na dimensão individual. Para que haja a inter-relação, é necessária a troca de informações entre dois ou mais indivíduos, troca essa que não garante o encontro de semelhantes, o que leva à segunda proposição, de que o espaço é múltiplo, ou como aponta Massey (2008), “como existência da multiplicidade”.

Nessa proposição a autora faz pensar na hegemonia da história eurocêntrica difundida pelo homem branco heterossexual, desafiando a imaginar o espaço múltiplo fora dessa lógica. Nessa proposição é explicitada a coexistência simultânea de outras histórias em outras trajetórias. A autora salienta que “a imaginação da globalização como uma sequência histórica não reconhece a coexistência simultânea de outras histórias com características que sejam distintas (o que não implica estarem desconectadas) e futuros que, potencialmente, também possam sê-lo.” (MASSEY, 2008, p. 31).

É ao compreender a coexistência das duas primeiras proposições e imaginar a dinâmica entre elas, as negociações, os jogos de tensão e o encontro de semelhantes (ou não) que nos aproximamos da terceira proposição: “[...] imaginar o espaço como sempre em processo, nunca como um sistema fechado, implica insistência constante, cada vez maior, dentro dos discursos políticos, sobre a genuína abertura do futuro.” (MASSEY, 2008, p. 32). A autora aponta um caminho para pensar o futuro a partir de trajetórias, de modo a não resumir a grupos que perpetuam sua histórica hegemonia.

Definidas as condições que estabelecem o espaço, interessa pesquisar esse espaço no contemporâneo das cidades, das trajetórias diárias que se movem e se deslocam. Para tal, encontramos pistas nos estudos do geógrafo Antônio Carlos Queiroz Filho, que, ao tratar a mobilidade em duas instâncias, uma como alegoria do pensamento/imaginação espacial, e outra como fenômeno agenciador da experiência cidadina, afirma, sobre a vida nas cidades: “Vivemos uma época na qual o automatismo, o individualismo, a impessoalidade, a pressa, a insegurança e a velocidade são as grandes marcas do viver citadino contemporâneo.” (QUEIROZ FILHO, 2016, p. 10).

As marcas apontadas, são visíveis no cotidiano das grandes cidades, e nascem na segunda metade do século XIX, junto com a metrópole. Trataremos, na pesquisa, da cidade que carrega marcas já identificadas na modernidade e é acometida pela profusão de signos e informações surgida com o que o arquiteto e filósofo Paul Virilio denomina metacidade e o antropólogo Marc Augé caracteriza como “um espaço complexo, emaranhado, um conjunto de rupturas num fundo de continuidade, um espaço de extensão de fronteira móveis.” (AUGÉ, 2010, p. 87). Diante do exposto, traçamos o ambiente contemporâneo a explorar, a fim de compreender o

deslocamento citadino, no primeiro momento, como fenômeno agenciador da experiência citadina.

Balizamo-nos inicialmente em estudos de Augé (2010), que nos apresenta um panorama da relação entre mobilidade (aptidão de se mover no espaço), aceleração, cidade e sociedade em rede. É importante destacar que esta pesquisa se atém à investigação do espaço enunciado da cidade e da produção de subjetividades do corpo que se desloca, portanto serão investigados os deslocamentos apoiados nesses pilares.

O autor relaciona cinco paradoxos para se pensar o mundo contemporâneo, dentre os quais os dois primeiros trazem reflexões sobre o deslocar urbano. No primeiro, Augé (2010), ao afirmar que “a medida do tempo e do espaço muda”, expõe que a mensuração da história se alterou de tal forma que são necessários períodos curtos para documentar acontecimentos, e complementa: “A divisão em séculos propõe fatias de tempo largas demais aos historiadores do amanhã. O espaço terrestre se reduz e o tempo dos homens se acelera.” (AUGÉ, 2010, p. 7).

Dentre as formas de tratar essa relação, Virilio exemplifica com o fenômeno de poluição, que contamina o espaço-tempo do planeta, e ao qual se refere como “poluição dromosférica”, de *dromos*, corrida: “Reduzido progressivamente a nada pelos diversos meios de transporte e comunicação instantâneos, o meio geofísico sofre uma inquietante desqualificação de sua ‘profundidade de campo’ que degrada as relações entre o homem e seu ambiente.” (VIRILIO, 1993, p. 106).

Os efeitos visíveis dessa poluição parecem não estar apenas no movimento em si, mas em toda a relação do indivíduo com o entorno. Uma vez que o espaço é reduzido progressivamente, ao se experimentar a aceleração e suas facilidades, tais como acesso a lugares e troca de informação, torna-se notório o desejo da conectividade entre distâncias. É o que afirma o sociólogo Richard Sennett, em *Carne e pedra*, ao elaborar um estudo das relações entre o corpo e a cidade. Referindo-se aos deslocamentos urbanos, Sennett salienta:

Hoje, como o desejo de livre locomoção triunfou sobre os clamores sensoriais do espaço através do qual o corpo se move, o indivíduo moderno sofre uma espécie de crise tátil: deslocar-se ajuda a dessensibilizar o corpo. Esse princípio geral vem sendo aplicado a cidades entregues às exigências do tráfego e ao movimento acelerado de pessoas, cidades cheias de espaços neutros, cidades que sucumbiram à força maior da circulação. (SENNETT, 2002, p. 214)

O desejo de livre locomoção, somado às exigências do tráfego, acelera o movimento nas cidades, de modo a provocar no corpo a desconexão com o espaço atravessado, bem como sua dessensibilização em alta velocidade. Esse excesso de aceleração, provoca o que Virilio denomina “perda de narrativa do trajeto” (1993, p. 108). O autor traz um apelo ao completar o pensamento da poluição dromosférica e seus desdobramentos, como a “[...] perda desta terra firme, deste grande solo, terreno de aventura e de identidade do ser no mundo.” (VIRILIO, 1993, p. 115).

Com essa redução do espaço e aceleração do tempo, o indivíduo imobilizado em uma “experiência narcótica” (SENNETT, 2002, p. 18) torna-se afetado em sua memória, fruto da perda de narrativa do trajeto, e na procura do próximo movimento, servindo ao presente; ou como Augé pondera em seu segundo paradoxo, “a aparição desse novo espaço-tempo parece consagrar a perenidade do presente, como se a aceleração do tempo impedisse de lhe perceber o movimento.” (AUGÉ, 2010, p. 8). Com a percepção de um presente perene, o autor manifesta uma perspectiva na qual se verifica o resumo para uma filosofia de política do momento, que, associada à comunicação instantânea de mensagens, imagens (e vídeos), provoca a percepção de viver em uma espécie de presente perpétuo. Os mecanismos que operam no corpo para a fixação em uma tela vêm sendo estudados em inúmeras abordagens, mas o que interessa aqui é a leitura do espaço da cidade no movimento executado em estímulos instantâneos e automatizados.

Nesse sentido, o filósofo sul-coreano Byung-Chul Han traça uma linha de pensamento a partir da transparência, em seu ensaio “A sociedade da transparência”. Para o autor, “[...] o sistema social submete todos os seus processos a uma coação por transparência, para operacionalizar e acelerar esses processos.” (HAN, 2017, p. 11).

Para delinear esse pensamento, Han (2017) compara o movimento das procissões com a produção de suas narrativas e um processador. Segundo o autor, a procissão guarda um significado envolto em cosmologias, que não permite ser acelerado, de modo que “[...] o caminho da peregrinação é uma passagem para um *lá*. Do ponto de vista do tempo, o peregrino está a caminho para um futuro no qual se espera encontrar cura, salvação.” (HAN, 2017, p. 74).

A peregrinação opera em sua coreografia e cenografia, ainda que dotada do compromisso com a chegada ao destino, mas esta não se configura como a questão central do percurso. Segundo Han,

A falta de narratividade é o que distingue o processador e a procissão, que é um evento narrativo. Contrariamente ao processador, ela tem um firme direcionamento. [...] Tanto o processador quanto a procissão remontam ao verbo latino *procedere*, que significa “avançar”. A procissão está tensionada dentro de uma narrativa, concedendo-lhe uma tensão narrativa. (HAN, 2017, p. 72)

Visto anteriormente em Virilio (1993), o excesso de aceleração acaba por fragilizar a narrativa do percurso ao distorcer a profundidade de campo. O curioso, para o qual Han (2017) lança um olhar, é relacionar o movimento acelerado com um processador, de modo que este, desprovido de imagens e cenas, apenas *conta*, nada *narra*. Tendo em vista sua narrativa, a procissão possui “um *tempo próprio*”, de modo que não é possível e nem faz sentido acelerá-la.

Diante do exposto sobre narrativa, surge o questionamento: o que a caracteriza e qual seria sua função? Com base no ensaio “O Narrador”, de Walter Benjamin (1985), buscamos delinear a narrativa. O autor estabelece uma dialética com o romance, porém nos interessa aqui, em específico, o que é enunciado por Benjamin a respeito da narrativa e do narrador. Para o autor, a narrativa carrega consigo um significado histórico e sociológico, por meio do qual seria possível ao narrador compartilhar algo vivido, uma *experiência*. O autor atribui à chegada da modernidade a responsabilidade pelo declínio da narração de histórias. Ao estudar *A narrativa e a experiência em Walter Benjamin*, a comunicóloga Francine Oliveira afirma:

Essa forma de ‘Narrativa’ existiu como um meio ‘artesanal’ de comunicação que não resistiu às mudanças da modernidade. Na perspectiva de Benjamin existem incompatibilidades inconciliáveis entre a narrativa e a informação. A primeira oferece reflexão, espanto e nunca se exaure; a segunda surge de forma efêmera e somente tem validade enquanto novidade. (OLIVEIRA, 2008, p. 111).

Com a modernidade a profusão de informações torna-se uma condição das cidades. O filósofo Jorge Larrosa, em seus escritos de experiência, e apoiado também no texto de Benjamin, afirma que informação não é experiência. Segundo Larrosa (2014, p. 19) “a informação não faz outra coisa que cancelar nossas possibilidades de experiência.”

Apontados como características da modernidade, continuam visíveis o excesso de informação e a aceleração do mundo contemporâneo. Nesse sentido, para nos situarmos cronologicamente na história, Augé afirma estarmos em um período sobremoderno, em que o prefixo “sobre” refere-se à superabundância de causas que complica a análise dos efeitos, “exprime-se nos movimentos de população (migrações, turismo, mobilidade profissional), na comunicação geral instantânea e na circulação dos produtos, das imagens e das informações.” (AUGÉ, 2010, p. 15).

Com essa circulação intensa que caracteriza o mundo sobremoderno/contemporâneo, o autor aponta que a mobilidade corresponde a alguns valores, como a desterritorialização e o individualismo que podemos ver em imagens de artistas e esportistas, por exemplo. Contudo, há o que Augé nomeia de “contra-exemplos”, nos quais são tensionados o sedentarismo forçado, de um lado, e a territorialidade reivindicada, de outro, de modo que o mundo se encontra “cheio de ‘abcessos de fixação’ territoriais ou ideológicos.” (AUGÉ, 2010, p. 16). O autor expõe forças que se tensionam e são visíveis em um mundo polarizado ideologicamente, de modo que não é possível imaginar uma cidade desconectada de uma rede de outras cidades.

A fim de compreender os efeitos da circulação na escala humana, adentramos a esfera nacional, com as relações cotidianas dos corpos brasileiros em deslocamento nas cidades. Como entrada, para explorar esse fenômeno no país, utilizamos como referência o estudo do geógrafo Eduardo Marandola Jr., “Mobilidades contemporâneas: distribuição espacial da população, vulnerabilidade e espaços de vida nas aglomerações urbanas”, artigo em que o autor discorre sobre as vulnerabilidades presentes no movimento pendular. Ao longo do artigo o autor não se limita a focar o deslocamento centrado no binômio casa-trabalho, a fim de agregar informações sobre itinerários e lugares frequentados, mas apresenta o *espaço de vida*. Segundo o autor, “o espaço de vida é uma noção que permite pensar a distribuição espacial da população, potencializando a descrição da mobilidade ao longo da biografia da pessoa.” (MARANDOLA JR., 2011, p. 111).

A soma de lugares frequentados pela pessoa em seus deslocamentos diários aponta para alguns aspectos, tais como com quem convive, que atividade exerce nos locais em que permanece, qual o tempo de deslocamento, qual modal utiliza e se faz alguma baldeação. Essas questões permeiam o estudo de Marandola Jr.,

possibilitando compreender as relações que envolvem o espaço de vida do indivíduo com a cidade.

Tratando da complexidade nas cidades contemporâneas, pelas grandes distâncias a serem percorridas e/ou conexões e interconexões de modais, Marandola Jr., com base em sociólogos como John Urry (2007) e Zygmunt Bauman (2007), aponta para a mobilidade como fenômeno expressivo da sociedade atual e indica uma das faces do desdobramento desse fenômeno, como o aumento da preocupação com a desvinculação entre a pessoa e sua comunidade, seu lugar.

Marandola Jr. dispõe uma visão geral do movimento pendular nas cidades, trazendo o entendimento de “espaço de vida”, que, ao compreender as trajetórias em movimento, possibilita trabalhar com o gerenciamento de riscos das vulnerabilidades às quais os passageiros são expostos, em uma relação população-ambiente. Mas é na obra *Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro*, que a autora, Janice Caiafa, ao se dividir entre sujeito em deslocamento com a massa e pesquisadora, explicita as faces da utilização do transporte coletivo na cidade, que atravessam e perpassam os encantamentos e enfrentamentos da rotina da utilização do modal do ônibus. A obra investiga o sistema dos ônibus, o cotidiano dos passageiros, cobradores e motoristas, e a lógica sob a qual devem operar para sustentar o emprego. No entanto, interessa aqui explorar em específico a experiência do deslocamento entre atividades na cidade. Com diversos estudos sobre transportes públicos em variadas cidades, Caiafa lança um olhar para a alteridade, confrontada a todo momento nos modais.

Para a autora, há um marco no surgimento do transporte coletivo na cidade, responsável pela dispersão e formação de um espaço de circulação. Como afirma Caiafa (2002), esse surgimento foi responsável por *dar fuga*, desdobrando-se em redes pela multiplicação de trajetórias.

Essa fuga envolve o deslocamento físico, mas não só ele, porque sempre se pode ir de um ponto a outro levando a sua bíblia. Implica ir para não reconhecer; é a viagem da diferença que realiza a aventura própria das cidades, ou seja, sua especificidade e sua capacidade de resistir à disciplina do Estado e do capitalismo. (CAIAFA, 2002, p. 20).

É por meio dessa viagem da diferença que se torna possível a produção de subjetividades, e o passageiro conduzido pelo motorista do ônibus utiliza a seu gosto o tempo de percurso. Ainda que as especificidades da experiência de um passageiro

no ônibus sejam outras, isso ao correlacionar com o condutor de uma bicicleta, modal o qual trabalharemos mais à frente, a viagem da diferença nos é comum, sob o quesito de explorar percursos aos quais não atendem a normatizações e/ou sinalizações viárias. A escolha das rotas, o empenho e esforço imposto no movimento, a ausência do emprego de métodos punitivos às infrações em trânsito, a desvantagem em aceleração com o entorno ao se escolher pedalar no asfalto e o aspecto híbrido de se transitar entre automotores, ciclistas e pedestres, todo esse conjunto ao qual é possível experimentar com o pedalar, nos apresentam aberturas para criar além de leituras únicas de cidades, mas também trajetos.

Nesse sentido, sem dúvida, a construção do subjetivo de cidade, nos atravessa e nos compõe. Para delinear sobre a subjetividade, Caiafa traz a “interpelação” presente nas cidades, apresentada por Félix Guattari na obra *Caosmose*, com os processos sociais e materiais nas cidades com que nos deparamos, constituindo-se essas “máquinas enunciantes” de modo tal que o espaço construído das cidades tem o poder de nos afetar. Essa relação modela faculdades psíquicas, mobiliza impulsos afetivos e cognitivos, e produz desejo.

Essa produção de subjetividades faz referência ao entorno do indivíduo, relacional ou como plano de fuga, como no exemplo provido pela autora, do indivíduo que carrega consigo a bíblia, estabelecendo para si uma fuga. Nesse sentido, Caiafa (2002, p. 35) salienta que “seria preciso pensar tanto a subjetividade como o ‘ambiente’, como processos.” Esse pequeno trecho leva a considerar a trajetória de vida da pessoa que a impulsiona a reproduzir, repetir ou até mesmo criar seus processos, adjacentes a processos sociais e materiais que a moldam, desdobram e mudam. Ainda que o espaço do ônibus seja comum a todos os passageiros, motorista e cobrador, trata-se de uma condição de permanência ao longo do percurso, de modo que o tempo opera de forma singular em cada um ali presente, alterando-os todos a todo instante.

Essa defrontação presente na cidade é essencial para a compreensão da multiplicidade de trajetórias presentes no espaço, uma vez que o ônibus como modal responsável por dispersar os indivíduos acaba por aglutinar, mesmo que em caráter efêmero, distintas realidades que produzem diferentes cidades, todas elas dividindo um espaço em comum.

Caiafa (2002) apresenta aspectos partilhados por todos nessa condição de massa movente, dentre os quais, a violência presente no cotidiano do transporte, pelo qual, até certo ponto é o motorista o responsável, ditando o ritmo em que o veículo se move e dando o “andamento” do negócio do patrão. A autora apresenta, em suas entrevistas com motoristas, a pressão exercida pelos fiscais para fazer a viagem em menor tempo.

A pressa torna-se uma variante a ser empregada aqui pelo motorista, vindo a tensionar a qualidade de viagem dos passageiros, de modo que é o motorista quem “[...] para ou não para entrarmos e sairmos (por vezes nos ‘larga a pé’, como se diz entre eles), que freia ou acelera, que decide a velocidade do veículo.” (CAIAFA, 2002, p. 43).

Outro aspecto relatado é o medo do assalto nas viagens. Em relatos de passageiros, motoristas, cobradores e até mesmo da própria autora, tais situações se impuseram como o acaso indesejado do percurso, no qual o sujeito é despertado do próprio transe interno, ou quando ciente da possibilidade do assalto, cria para si mecanismos de defesa para evitá-lo, o que provou ser comum e indispensável ao habitar o espaço do ônibus.

Em meio ao medo, violência, distância de sua rede de vínculo afetivo, é preciso buscar referências familiares quando se está em movimento. A autora menciona episódios do bom humor do cobrador compartilhado com os passageiros ao lidar com a adversidade do ônibus lotado, e também a comemoração de aniversários, em linhas nas quais as pessoas se encontram diariamente e têm uma longa distância a percorrer, com direito a bolo com vela e balões. Para Caiafa (2002), trata-se de um processo de “refamiliarização”, que, de alguma forma, suaviza o tenso meio do ônibus, de modo que esse espaço vira uma casa e a festa se dá entre os conhecidos. A autora indica que tal prática reforça os laços que os protegem da violência, visto que conhecidos não se assaltam e não se enganam.

A autora lança um olhar para a intimidade dos passageiros com o modal, de modo que, ao longo da obra, por vezes o ônibus é referido como uma arquitetura itinerante, apresentando o cansaço sempre presente, a escalada do degrau para o idoso e a criança, a barreira da roleta, o ruído do motor, o calor, o agravante do movimento entre arrancadas e freadas bruscas. Em meio a esse cenário, a autora reflete:

Entramos, pisamos, habitamos esse espaço. Parece que todos os sentidos participam dessa relação, ao mesmo tempo em que há uma espécie de apreensão imediata, um conhecimento afetivo que se parece estipular por vezes ao primeiro contato com o espaço construído. (CAIAFA, 2002, p. 102)

Reconhecer a condição do ônibus como morada temporária possibilita relacionar-se com a cidade à sua maneira. Enquanto o espaço é atravessado, conhecimentos são absorvidos em trajetos, uma vez que o passageiro não tem preocupação com sinalizações viárias, quando a linha do modal já lhe é familiar, de modo que “essa percepção densa e complexa tem também o poder de evocar outras experiências nossas e até modificar afetos que lhes são associados.” (Ibidem, p. 102).

Essa apropriação e familiaridade que atribuímos ao ônibus nos aproximam da heterogeneidade produzida pela cidade, num cotidiano que oferece novas experiências todos os dias, ainda que nada aconteça. Caiafa (2002) cita o antropólogo Georg Simmel (1977), para quem os transportes coletivos puseram as pessoas uma ao lado da outra, sem falar nada, e a alteridade tensionada pela proximidade acaba por produzir a experiência subjetiva criadora, resultando na viagem da diferença, em que o *dar fuga* ocorre também no campo de imanência do corpo.

Compreende-se, portanto, que nesse espaço múltiplo de inter-relações em produção contínua o deslocamento contemporâneo pautado na pressa e na aceleração pode oferecer entradas que venham “suspender o automatismo da ação” (LARROSA, 2014, p. 25), de modo a possibilitar experiências que nos aproximem de narrativas não dominantes, trazendo a compreensão da cidade em suas multiplicidades.

1.2 UMA LEITURA DE CIDADE

Na seção anterior, a exposição das condições que compõem o espaço da cidade, permeado por um deslocamento contemporâneo com marcas da aceleração excessiva, sobrecodificada pelos corpos habitantes de fronteiras móveis, ensejou identificar componentes do espaço de vida dos sujeitos em deslocamentos urbanos. Avançamos a investigação dessa cidade atravessada às pressas, ao deslocar-se de um ponto a outro, ao explorarmos a polifonia urbana, a alteridade, e posturas que habitam fluxos em ritmo criador.

Em suas experiências como pedestre na cidade de São Paulo, o italiano Massimo Canevacci, com seu olhar estrangeiro e familiar, explora a polifonia urbana. Em *A cidade polifônica*, o autor identifica a polifonia da cidade desde a primeira experiência, de modo que ela se comunica a todo instante com seus passantes, e “[...] a comunicação urbana em particular compara-se a um coro que canta com uma multiplicidade de vozes autônomas que se cruzam, relacionam-se, sobrepõem-se umas às outras, isolam-se ou se contrastam.” (CANEVACCI, 2004, p. 18). Como escolha metodológica, o autor opta por “dar voz a muitas vozes”, lidas e interpretadas por vozes autônomas, ao utilizar como referência Lévi-Strauss, Walter Benjamin, Sant’ Elia, Guimarães Rosa, Italo Calvino e Gregory Bateson.

Esses autores proveem aportes a Canevacci (2004) para auxiliá-lo com a caracterização da cidade polifônica, dados os seus aspectos de cidade narrada com diversas técnicas interpretativas, verificando-se a convergência para a focalização de um paradigma inquieto, encontrado na abstração epistemológica da forma-cidade e nas emoções de se perder no urbano. Captam-se, portanto, as sensações das desorientações provocadas a partir do enunciado no entorno atravessado.

Ao longo de sua obra, Canevacci (2004) apresenta diversas faces comunicacionais da cidade de São Paulo ao adotar como postura uma perspectiva oblíqua polifônica, cuja premissa é estranhar aquilo que lhe é familiar e se familiarizar com o que é estranho. O autor comenta as formas de comunicação da cidade com as pessoas, e o modo como ele mesmo, na figura de antropólogo e visitante, se comunica com a cidade. Diante de tal separação, esse sujeito que experimenta a cidade ao atravessá-la cria um universo simbólico em seu entorno, atravessado nas ruas de São Paulo, e reflete sobre a comunicação enunciada em seus percursos.

Canevacci (2004) define a alternância de três ritmos de comportamento e de controle espaço-temporal para se conhecer São Paulo. Dentre os ritmos propostos, a lentidão do passeio solitário nos aproxima de uma escala passível de estabelecer uma comunicação com determinado edifício, mediante a observação de sua composição geométrica, texturas, altura e a relação de demais arranjos em seu entorno. O autor destaca que nessa relação comunicacional com a cidade, efetua percursos subjetivos e imprevisíveis, de modo que

[...] posso preferir determinadas ruas, em determinadas horas do dia, razão pela qual escolho meus itinerários urbanos não somente em termos

vantajosos quanto à rapidez dos movimentos, mas também pelo fluxo emotivo que se libera quando atravesso essas ruas, e não outras. (CANEVACCI, 2004, p. 22).

O autor, ao tratar de um deslocar que pauta suas escolhas em trajetos liberadores de um fluxo emotivo, nos aproxima de um ritmo criador, ao estabelecer a relação com o entorno. Nesse sentido, ele traz conhecimento do desbravamento do urbano e evoca, como inspiração à postura a figura do *flâneur*, ator/personagem/arquétipo diferente do transeunte na multidão, por estabelecer para si um ritmo próprio.

Esse personagem, presente nas obras literárias de Charles Baudelaire, é estudado em paralelo com a modernidade pelo filósofo Walter Benjamin. Ao explicitar a Paris do Segundo Império, no século XIX, Benjamin revela detalhes de uma grande cidade surgida após a demolição da arquitetura anterior e a remodelação do traçado de vias no projeto de Georges-Eugène Haussmann, tendo em vista que antes

[...] não existiam praticamente passeios largos, e os estreitos ofereciam fraca proteção contra os veículos que circulavam. Sem as passagens cobertas, a deambulação pela cidade dificilmente poderia ter alcançado a importância que veio a ter. (BENJAMIN, 2015, p. 39).

A cidade se tornou um convite ao caminhar, e é nesse contexto que surge o *flâneur*, de andar lento, desprezioso, vadio e boêmio, ao desbravar essa nova Paris e com ela se relacionar, em meio às novas técnicas construtivas da época. Ao destacar as *passagens*, Benjamin (2015) relata sobre um guia de 1852 que apresentava

As passagens, uma nova invenção do luxo industrial [...] são galerias com cobertura de vidro e revestimentos de mármore que atravessam blocos de casas, e cujos proprietários se juntaram para poder entregar-se a tais especulações. De ambos os lados dessas galerias, que recebem a luz de cima, estendem-se os mais elegantes estabelecimentos comerciais, de modo que uma tal passagem é uma cidade, um mundo em miniatura. (BENJAMIN, 2015, p. 39).

Tal simulação de cidade atraía o *flâneur*, que a entendia como “o remédio infalível contra o tédio, uma doença que grassa facilmente sob o olhar mortífero de um regime reacionário saturado.” (BENJAMIN, 2015, p. 39). O *flâneur* orienta nosso olhar e sentir na cidade, na postura de se encantar com seu entorno atravessado, onde a curiosidade e o olhar demorado criam uma dimensão alheia aos demais, por

dizer exclusivamente de sua criação simbólica e seus processos de subjetivações correlacionais com o espaço.

Baudelaire exalta, em seus poemas em versos e em prosa, ao apresentar a cidade viabilizadora do deslumbre, com a imponência das edificações e seus métodos construtivos, mas também responsável pela abertura de passeios aos pedestres, com os consequentes encontros e choques com os semelhantes e os diferentes; e Benjamin nos ambienta nos enunciados das cidades que visita, aproximando-nos de detalhes da movimentação das massas ou da memória e do desgaste pelo uso.

Apresentado como o narrador de cidades por Canevacci (2004), Benjamin (2013) conta sobre Nápoles e Moscou, em suas especificidades arquitetônicas, urbanísticas e práticas locais. Em sua postura de estrangeiro, ele nos oferece, além do deslumbre com o desconhecido, uma escrita de aproximação com as pessoas que tecem seu cotidiano no local. Tal postura remete aos escritos de Massey (2008) sobre envolver-se com o acaso do espaço, e ainda que, para a autora, a figura do *flâneur* não seja suficiente para a captação do espaço, trata-se de uma postura que explora a cidade em um ritmo criador.

Para nos orientar quanto aos atravessamentos enunciados em meio aos deslocamentos e seus possíveis desdobramentos, utilizamos o estudo de Janice Caiafa *Comunicação, subjetividade e transporte nas cidades*, no qual, ao discutir a mobilidade contemporânea, a autora apresenta “os diferentes *regimes de velocidade* ou *energéticas comunicacionais* – arranjos de fluxos semióticos e também materiais – que se constroem e afetam seu espaço construído.” (CAIAFA, 2019, p. 11).

Ao se debruçar em estudos de Félix Guattari (1987; 1992) e Suely Rolnik (1986), Caiafa (2019) assume a subjetividade como produção, afirmando que o indivíduo se assemelha a um “terminal”, tal como os arranjos de engrenagens de computadores em rede, de modo que os fenômenos relacionados aos arranjos contemporâneos da mobilidade nos influenciam diretamente na produção subjetiva das cidades. A autora apresenta uma face do fluxo comunicacional das cidades, que por meio da transmissão de informações à distância (destaque para as tecnologias digitais), nos dá a impressão de crescente velocidade para a qual somos atraídos, e que opera a produção de atitudes e maquinações.

Diante de tal profusão de informações, imagens e signos presente nas cidades, adentramos a questão da alteridade. Caiafa (2003), em “Comunicação e diferença nas

idades”, põe a nu a relação com o espaço construído, de modo que, a partir da variedade de estímulos presente nas ruas, e à medida que cruzamos com desconhecidos, são construídos afetos e perceptos, produtores da subjetividade. A autora salienta a admissão de processos urbanos enquanto componentes subjetivos, os quais implicam na concepção de uma subjetividade fora do sujeito, em constante atualização e processualidade. No que diz respeito à mobilidade, a autora defende seu *status* como

[...] fundamental para que a população possa se distribuir e se misturar, ocupando coletivamente o espaço da cidade, preferindo-o aos espaços fechados. É uma *dispersão atrativa* porque há uma atração pelo espaço coletivo e não para fora dele num desejo de segregar-se. (CAIAFA, 2003, p. 94)

Permeado por estímulos externos, o sujeito que atravessa a cidade constrói para si um universo simbólico a partir de referências presentes nesse espaço em deslocamento, temporário ou não. Somando-se a isso, conforme a autora, o desejo de atração a um espaço coletivo que reúne uma multiplicidade de trajetórias parte da inquietude do desejo de circular, no sentido amplo da palavra, de modo que “vamos à rua para nos misturar, para experimentar os encontros possíveis nesse espaço de intercomunicação e para enfrentar os riscos.” (Ibidem, p. 94).

Nesse espaço onde o desejo de circulação promove uma atração ao espaço coletivo, são recorrentes o encontro, o confronto e a interpelação. Com base em Benjamin, Caiafa (2003) define o “choque” como marca presente nos encontros. Ele surge a partir da complexidade de movimentação imposta nas ruas, como colisão, manifestando-se tanto pela multiplicação de estímulos quanto pelo movimento da multidão.

Nesse sentido, no que tange à orientação na cidade por meio dos sinais de trânsito, a todo momento são lançados olhares “aparentemente despropositados”, de modo que, ao se deslocar a dinâmica subjetiva que atua no movimento, constata-se o caráter de choque. Como exemplo, “nos cruzamentos perigosos, inervações fazem-no [o indivíduo] estremecer em várias sequências, como descargas de uma bateria” (CAIAFA, 2003, p. 94 *apud* BENJAMIN, 1995, p. 125).

O trânsito na cidade, seja acompanhando ou buscando um ritmo, opera de acordo com as enunciações, as quais fornecem estímulos de diferentes ordens, assemelhando-se ao que autora nomeia como fricção, capaz de trazer a diferenciação e um desafio de reconhecimento, vindo a transformar os processos subjetivos, de

modo que “a possibilidade de ser afetado por estranhos é uma marca da vida urbana, uma imposição ou uma oportunidade no espaço das grandes cidades. ” (CAIAFA, 2003, p.96). A autora estende a discussão epistemológica ao adentrar o “outrem”, conforme concebido por Deleuze (1974). Trata-se de vislumbrar mundos possíveis por meio do não percebido no que eu percebo, operando como diferenciação, de modo a dissolver identidades, desterritorializá-las e levá-las para longe mediante a distração com outros mundos possíveis.

Estar diante de outros mundos possíveis, além de nos distrair do entorno, fornece informações para a compreensão da cidade como espaço de multiplicidade. Caiafa (2003) manifesta o entendimento de uma relação dialógica com outros indivíduos, enquanto, para Canevacci (2004), trata-se de uma relação dialógica com a arquitetura, presente no seu relato de se sentir imobilizado e observado por edifícios, que lhe lançam várias subjetividades. O autor arrisca dizer que “é possível que a atração exercida por algumas zonas das cidades, ou por algumas de suas formas arquitetônicas, derive justamente de uma sensação de se estar sendo observado por tais sequências urbanas.” (CANEVACCI, 2004, p. 23).

Ao reconhecermos que o espaço de exterioridade provoca uma atração de circulação e o desejo de dar fuga, junto a uma percepção de que determinadas zonas da cidade exercem uma atração derivada da sensação de ser observado, compreendemos a composição da cidade, no arranjo edificado e apropriado, e o desejo de explorar esse espaço (CAIAFA, 2003; CANEVACCI, 2004). No que diz respeito à alteridade, Caiafa (2003) conclui que há risco na exposição a outros mundos possíveis, um risco à identidade, pois é nos fluxos da cidade que compreendemos a diferença como força criadora.

Diante do exposto, entende-se que estamos a todo momento sujeitos a uma possibilidade de captura pela modelização para, de alguma forma, responder em atitudes ao que é enunciado no espaço. Mediado por algum ritmo, no deslocamento na cidade, o entorno do sujeito em movimento lhe apresenta outros ritmos com os quais é possível estabelecer uma relação dialógica, outro entendimento de si mesmo, e ao reconhecer como diferença o que não lhe é familiar, esse sujeito agrega um novo conhecimento à sua produção subjetiva de cidade.

Tal posicionamento inspira-nos a pensar essa cidade polifônica que promove o encontro com a alteridade. A Internacional Situacionista - IS, grupo que tinha como

objetivo o estreitamento da distância entre a vida e a arte, entendia o processo de subjetivação como responsável por fundar as cidades. Em seu estudo sobre a IS, a arquiteta e urbanista Paola Berenstein Jacques, apresenta o grupo como

[...] grupo de artistas, pensadores e ativistas – lutava contra o espetáculo, a cultura espetacular e a espetacularização em geral, ou seja, contra a não-participação, a alienação e a passividade da sociedade. O principal antídoto contra o espetáculo seria o seu oposto: a participação ativa dos indivíduos em todos os campos da vida social, principalmente no da cultura. (JACQUES, 2003, p. 13)

Com a participação ativa na cidade, e com suas produções independentes, tais como os boletins publicados, a IS contribui com um pensamento que vai ao encontro do que Caiafa (2003) e Canevacci (2004) afirmam a respeito das interpelações presentes na cidade. Em um primeiro boletim, são apresentadas pela IS as definições de Situação Construída, como “momento da vida, concreto e deliberadamente construído mediante a organização coletiva de um ambiente unitário e de um jogo de acontecimentos.” (CARERI, 2013, p. 90). Nesse âmbito, o conceito de Psicogeografia emerge como o “estudo dos efeitos do meio geográfico, conscientemente organizado ou não, que atuam diretamente no comportamento afetivo dos indivíduos.” Já a concepção de Deriva é elaborada da seguinte forma: “Modo de comportamento experimental ligado às condições da sociedade urbana técnica de passagem apressada por vários ambientes. Mais particularmente, também designa a duração de um exercício contínuo desta experiência.” (JACQUES, 2003, p. 65)

A partir do aprimoramento da construção de situações e da deriva, exploradas na Psicogeografia, os situacionistas reconhecem nos planejadores sua atuação limitadora dos usos e possíveis apropriações do espaço urbano. Tal posicionamento revela o caráter político do movimento, tendo o “meio urbano como terreno de ação, de produção de novas formas de intervenção e de luta contra a monotonia, ou ausência de paixão, da vida cotidiana moderna.” (JACQUES, 2003, p. 13).

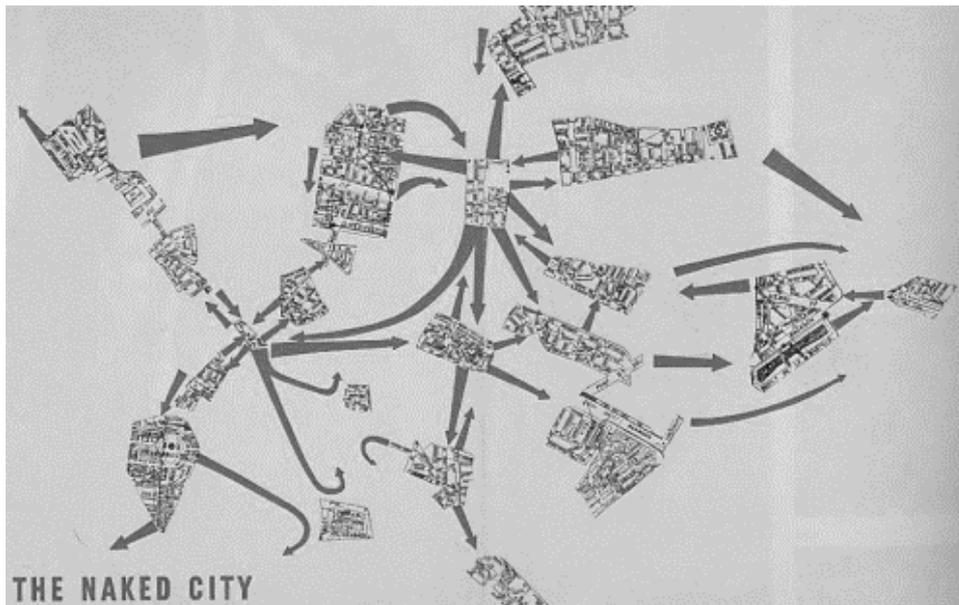
Um dos principais nomes da IS foi Guy Debord (1997), que, em sua obra *A sociedade do espetáculo*, acusa o poder que as imagens exercem na sociedade de orientar a sociedade ao consumo e subtraí-la à participação da vida pública. A IS acreditava que tal manifestação era responsável pela reificação da sociedade, e a criação de situações e propostas de formas de uso da cidade lhes permitia conceber novos processos de subjetivação e novas formas de vivenciar a cidade. Para a

arquiteta e urbanista Vanessa Grossman, os situacionistas acreditavam que a sociedade estaria

[...] na alienação da vida cotidiana condicionada, pois o próprio lazer passa a ser o prolongamento do trabalho alienado. Deste modo, não se sentem capazes de traçar seu próprio destino, de produzir a sua própria história e de desfrutar de sua própria vida, o que poderia ser permitido principalmente diante da disponibilidade de novos meios técnicos, que, entretanto, não estão ao alcance de todos. (GROSSMAN, 2006, p. 71).

Um dos resultados dessa postura foi aplicada por Debord (1997) ao percorrer a cidade de Paris, em trechos que o atraíam e o desorientavam na metrópole, o que resultou em uma das obras mais emblemáticas do grupo, *A cidade desnudada* (*The naked city*).

Figura 1 – Naked City



Fonte: Imagem criada por Debord (1957). Capa do livro *Apologia da Deriva: Escritos situacionistas sobre a cidade*, de Paola B. Jacques.

Segundo Jacques, a obra em sua singularidade no modo expresso,

[...] talvez seja a melhor ilustração do pensamento urbano situacionista, a melhor representação gráfica da psicogeografia e da deriva, e também um ícone da própria ideia de urbanismo unitário. [...] As unidades estão colocadas no mapa de forma aparentemente aleatória, pois não correspondem à sua localização no mapa da cidade real, mas demonstram uma organização afetiva desses espaços ditada pela experiência da deriva. (JACQUES, 2003, p. 23).

O ponto mais interessante da obra foi reconhecer aspectos afetivos semelhantes em diferentes pontos da cidade, dissociá-los de um mapa geográfico cartesiano e reorganizá-los em zonas de sensibilidades similares, a partir da experiência do caminhar. A partir de tal experiência, a cidade revela uma interpretação sensível das ambiências atravessadas.

Familiarizar-se com a cidade exige tempo vivenciado em espaços públicos, é o que Francesco Careri (2013), autor de *Walkscapes: o caminhar como prática estética*, afirma em seus estudos dos passeios fortuitos, ao iniciar a obra com o mito de Abel e Caim, seguindo-se o mundo simbólico formado pelos surrealistas, dadaístas, letristas e situacionistas. Em suas experimentações com pesquisadores e alunos, movidos pelo mote “quem perde tempo ganha espaço”, a partir de suas experiências e estudos, expõe o necessário para “ganhar outros espaços”,

[...] é preciso saber brincar, sair deliberadamente de um sistema funcional-produtivo e entrar num sistema não funcional e improdutivo. É preciso aprender a perder o tempo, a não buscar o caminho mais curto, a deixar-se conduzir pelos eventos, a dirigir-se a estradas impraticáveis onde seja possível “topar”, talvez encalhar-se para falar com as pessoas que se encontram ou saber deter-se, esquecendo que se deve agir. Saber chegar ao caminhar não intencional, ao caminhar indeterminado. (CARERI, 2013, p. 171).

Com essas orientações, Careri (2013) oferece a possibilidade de vivenciar o espaço proposto por Massey (2008), com a multiplicidade das inter-relações em uma produção contínua, uma experiência em devir, que proporciona o encontro com outros devires. Conhecer a cidade como espaço de aventura implica primeiramente reconhecer a forma como operam as relações diárias nos trajetos, e a partir daí, escolher outras entradas para as experiências. Portanto, é necessária, para se pensar a cidade polifônica e as subjetividades que se constroem no deslocar urbano, a experiência do sujeito que se permite estar aberto às alteridades e aos choques que o atravessam, com a possibilidade de gerar cartografias construídas a partir do modo como o indivíduo se relaciona com a cidade.

1.3 DELINEAMENTOS METODOLÓGICOS

Apresentada a aceleração como variante do cotidiano dos deslocamentos urbanos e a perspectiva oblíqua polifônica como proposta de leitura a ser utilizada em

campo, permeada pela alteridade, interpelação e fluxos que possibilitam a descoberta de um ritmo criador, balizamos nesta seção a composição da experiência/sujeito experiência, das características do movimento do pedalar e as entradas propostas para explorar fluxos do deslocamento urbano na cidade de Vitória-ES.

Anteriormente, ao discutir a interpelação nas cidades, nas relações que mobilizam impulsos afetivos e cognitivos e produzem desejos no espaço construído, foi possível compreender o corpo como terminal semelhante aos arranjos de engrenagens de computadores em rede. Quem nos fundamenta quanto ao corpo a ser utilizado em campo é a psicanalista Suely Rolnik, que, ao debruçar-se sobre os estudos do desejo de Gilles Deleuze e Félix Guattari, traz o entendimento de um “processo de produção de universos psicossociais” (ROLNIK, 2006, p. 31), em sua obra *Cartografia sentimental*.

Dentre as relações psicossociais que contribuem para a composição do universo simbólico do indivíduo, a autora desenvolve a leitura a partir do corpo vibrátil. Este, ao vibrar em todas as frequências possíveis e inventar posições a partir das quais essas vibrações encontram sons, canais de passagem, carona para a *existencialização*, aceita a vida e se entrega. De corpo e língua. (Ibidem, p. 31).

Ao apresentar um acordo para que o corpo seja afetado pelo que acontece no entorno, a autora propõe “um critério, um princípio, uma regra e um breve roteiro de preocupações.” (ROLNIK, 2006). Com isso é delineado um

[...] limite da tolerância do próprio corpo vibrátil que está avaliada. A regra do cartógrafo então é muito simples: é só nunca se esquecer de considerar esse “limiar”. *Regra de prudência*. [...] permite discriminar os graus de perigo e de potência, funcionando como alerta nos momentos necessários. (ROLNIK, 2006, p.69).

Este corpo aqui referenciado auxilia na compreensão de uma postura passível de captar o enunciado em campo. Um corpo que não apenas responde, mas permite-se estar aberto aos acontecimentos do entorno, é o corpo que ancoramos no sujeito experiência, cujas pistas de componentes o filósofo e educador Jorge Larrosa nos fornece.

Em *Tremores*: escritos sobre experiência, Larrosa (2014) analisa a palavra experiência e, dentre as passagens, expõe o seguinte entendimento: “A experiência é aquilo que nos passa, o que nos acontece, o que nos toca. Não o que se passa, não o que acontece, ou o que toca. A cada dia se passam muitas coisas, porém, ao mesmo

tempo, quase nada nos acontece. ” (LARROSA, 2014, p. 18). O autor situa quatro pontos que tornam cada vez mais rara a ocorrência da experiência: excesso de informação, excesso de opinião, falta de tempo e excesso de trabalho. No intuito de estabelecer uma relação com a discussão tecida na primeira seção da pesquisa, exploramos o terceiro ponto citado por Larrosa.

Ao apontar a falta de tempo, o autor reflete: “Tudo o que se passa, passa demasiadamente depressa, cada vez mais depressa. E com isso se reduz o estímulo fugaz e instantâneo, imediatamente substituído por outro estímulo ou por outra excitação igualmente fugaz e efêmera. ” (LARROSA, 2014, p. 22). Dessa forma, na ausência de vínculos criados em deslocamentos acelerados, a busca do próximo estímulo tende a agravar o quadro de conexão entre acontecimentos e memória. Ao tratar da efemeridade dos acontecimentos, o autor lança o olhar para a velocidade em que ocorrem:

A velocidade com que nos são dados os acontecimentos e a obsessão pela novidade, pelo novo, que caracteriza o mundo moderno, impedem a conexão significativa entre acontecimentos. Impedem também a memória, já que cada acontecimento é imediatamente substituído por outro que igualmente nos excita por um momento, mas sem deixar qualquer vestígio. (LARROSA, 2014, p. 22)

Esse ciclo, que se retroalimenta de estímulos externos, contribui para tornar cada vez mais rara a experiência, e o autor fornece algumas pistas para contornar a lógica na qual estamos inseridos, e assim possibilitar o acontecimento da experiência:

[...] requer um gesto de interrupção, um gesto que é quase impossível nos tempos que correm: requer parar para pensar, parar para olhar, parar para escutar, pensar mais devagar, e escutar mais devagar; parar para sentir, sentir mais devagar, demorar-se nos detalhes, suspender a opinião, suspender o juízo, suspender a vontade, suspender o automatismo da ação, cultivar a atenção e a delicadeza, abrir os olhos e os ouvidos, falar sobre o que nos acontece, aprender a lentidão, escutar aos outros, cultivar a arte do encontro, calar muito, ter paciência e dar-se tempo e espaço. (LARROSA, 2014, p. 25)

A fim de questionar os comportamentos automáticos em que operamos, a experiência sugere a passagem por um novo território, um território desconhecido e requer curiosidade para explorá-lo e então sentir-se convidado a interagir. Segundo Larrosa (2014), é preciso tomar a precaução de não tratar a experiência como conceito e nos ocupar da compreensão do ser da experiência, como sujeito que se caracteriza

pela passividade, voltado a se “ex-por”, de modo que “[...] é incapaz de experiência aquele que se põe, ou se opõe, ou se impõe, ou se propõe, mas não se ‘ex-põe’.” (LARROSA, 2014, p. 26).

Dentre as características do sujeito da experiência estão, segundo o autor, sua passionalidade, abertura e exposição, a ponto de criar, a partir de suas paixões, um conhecimento epistemológico, talvez uma política, e de fato uma pedagogia. Uma unidade na cidade, que a partir de seu envolvimento e interlocução com a urbe, estabelece uma relação de afetividade com o entorno, acompanhando fluxos até então desconhecidos.

Larrosa (2014) trata da experiência como um modo de habitar o mundo de um ser que existe em outra essência, além de sua própria existência corporal. Mas essa essência também é finita e encarnada no espaço e no tempo, habitando a possibilidade de criação, invenção e acontecimento.

Para o sujeito da experiência com que trabalhamos, há um pedalar específico que o rege em seus deslocamentos, e foram investigados estudos que nos dão suporte para circunscrever esse movimento. Na obra *Elogio de la bicicleta*, Marc Augé, ao iniciar o livro com um jogo de palavras com o título da obra, faz pensar no sujeito da experiência quando escreve “*Nadie puede hacer un elogio de la bicicleta sin hablar de sí mismo. La bici forma parte de la historia de cada uno de nosotros.*”¹ (AUGÉ, 2009, p. 17). Ao escolher a bicicleta como modal, não faltariam ao sujeito da experiência elogios ao que o pedalar já lhe proporcionou, “o dia em que cheguei ao local x de bicicleta”, “aquele em que pedalei até o parque y”, “aquele outro em que pedalei sem as rodinhas e fiz uma curva”, “aquela manhã em que desci sem freio na ladeira do bairro e dei uma cambalhota com a bicicleta, o me rendeu mais um machucado para a coleção que eu me recusava a colecionar”. Quanto à mecânica do movimento, o autor assim entende:

El primer pedaleo constituye la adquisición de una nueva autonomía, es la escapada, la libertad palpable, el movimiento en la punta de los dedos del pie, cuando la máquina responde al deseo del cuerpo e incluso casi se adelanta. En unos pocos segundos el horizonte limitado se libera, el paisaje se mueve. Estoy en otra parte, soy otro y sin embargo soy más yo mismo que nunca; soy ese nuevo yo que descubro. (AUGÉ, 2009, p. 39).²

¹ Tradução livre: “Ninguém pode fazer um elogio da bicicleta sem falar de si mesmo. A bicicleta forma parte da história de cada um de nós.”

² Tradução livre: “A primeira pedalada constitui a aquisição de uma nova autonomia, é a fuga, a liberdade palpável, o movimento na ponta dos dedos dos pés, quando a máquina responde ao desejo

Como máquina que responde ao desejo do corpo de se movimentar e lhe proporciona uma paisagem que se move, descobrindo outro “eu”, o pedalar apresenta uma nova sensibilidade com o entorno. Esse novo “eu” continua a determinar o ritmo do movimento, mas agora, com o acréscimo de velocidade nesse movimento amplificado, o que permite percorrer maiores distâncias e ainda manter a percepção dos sentidos.

Outro aporte ao nosso pensamento vem do comunicólogo Leandro Carmelini, em sua dissertação *Corpo-bicicleta-cidade: circulação urbana e políticas do pedalar*. O autor tece uma discussão da circulação urbana desde a era pré-moderna até os dias de hoje, e ao tratar especificamente do uso da bicicleta, define como escolha do pedalar o movimento de *Massa Crítica*. Trata-se de um movimento mundial, no qual “ciclistas ocupam as ruas e avenidas das grandes cidades para celebrar a bicicleta como transporte e exigir maiores considerações às demandas de seu tráfego.” Isso dispara o “[...] reposicionamento da bicicleta na urbanidade, isto é, por deslocá-la socialmente dos espaços anexos: fins de semana, parques, orlas, velódromos etc., e inseri-la nos grandes centros, no asfalto, em meio ao fluxo motorizado [...]” (CARMELINI, 2016, p. 84-85). Com isso o autor propõe cinco pontos teóricos para se pensar o pedalar contemporâneo e aponta elementos (pistas) que compõem o ciclista urbano contemporâneo.

Desse modo, ao inserir-se em um contexto pautado pelo excesso de aceleração e pressa do deslocar urbano no uso diário, o pedalar se dá no âmbito “coletivo e singular, e que traz outras potências afetivas e perceptivas à cidade. [...] mais exposto e misturado aos perigos e encontros, em grande medida livre dos códigos instituídos. [...] aberto aos imprevistos cotidianos da circulação.” (CARMELINI, 2016, p. 85). A partir da definição do autor, são lançados cinco elementos que caracterizam o pedalar:

- a) Abertura sensitiva;
- b) Estrangeirismo territorial;
- c) Celeridade do movimento;

do corpo e quase se adianta. Em alguns segundos, o horizonte limitado é liberado, a paisagem se move. Estou em outra parte, sou outro e, no entanto, sou mais eu mesmo do que nunca; sou esse novo eu que descubro”.

- d) Espreita e oscilação atencional;
- e) Liberdade técnica.

Para a formulação desses elementos, Carmelini (2016) utilizou fundamentos ancorados na filosofia pós-estruturalista, ao avaliar na cidade os jogos de tensão do pedalar com o entorno.

Em *Abertura sensitiva*, o autor situa o ciclista que não é segmentado do espaço público por uma cabine, capacete ou objeto interiorizador qualquer. Ainda que seja utilizado o capacete, não há interferência nos sentidos da audição ou visão. Assim se verifica a abertura para a exploração da potência da polifonia presente no percurso permeado, “potência como possibilidade de diferenciação, de abertura para o possível, de aptidão para ser afetado”. (DELEUZE, 2002, p. 62 *apud* CARMELINI, 2016, p. 101). Para o autor,

Um ciclista deve estar sempre atento à polifonia de seu entorno, nos mínimos detalhes. O som de um motor se aproximando ou se afastando, por exemplo, pode indicar perigo ou segurança; do mesmo modo, um conjunto de buzinas vindo de uma rua próxima ou de um faixa vizinha pode indicar que a via está obstruída, o que, no caso da experiência ciclista, pode sinalizar um trajeto mais tranquilo a se seguir, uma vez que os veículos estarão parados ou em menor velocidade. (CARMELINI, 2016, p. 107).

Estrangeirismo territorial trata do território ciclista na cidade, considerado como corpo estranho, por vezes não previsto nos espaços formais, que a princípio não caberia nas vias de circulação, e no entanto está presente de modo bastante próprio, parecendo se multiplicar nos grandes centros a cada dia. Para o autor, dadas as circunstâncias estrangeiras em que se encontra o ciclista na cidade, a abertura para a “potência da invenção” permite a invenção, por aquele que pedala, do seu espaço, na calçada, no asfalto e entre os carros engarrafados.

Em *Celeridade do movimento*, Carmelini afirma que “uma característica básica do movimento-pedalar é sua agência contingencial, que implica imediatamente em um movimento impreciso, inconstante, irregular, de pausas e acelerações repentinas, de curvas, atalhos e retas imprevisíveis, de errância permanente.” (CARMELINI, 2016, p. 125). O ciclista, portanto, está sensível aos limites do seu corpo, que se somam aos acontecimentos do percurso que lhe captam a atenção.

O autor salienta, sobre a errância que esta não significa oposição ao caminho certo, mas o encontro, diante da impossibilidade de seguir o traçado prescrito, de um

trajeto torto, tortuoso. É uma errância não *do* caminho, mas *no* caminho. Assim, também o movimento pode vir a ser interrompido ou retomado a critério daquele que pedala. Ao resgatar elementos da literatura do século XIX concernentes à bicicleta, que comparam o ato do pedalar a “um par de pernas mais rápido”, o autor acena com a possibilidade de leitura do pedalar como amplificação do movimento corporal, dado o aumento quantitativo de acesso ao espaço urbano sem redução qualitativa nas potências sensitivas.

Em *Espreita e oscilação atencional*, o autor entende o movimento do ciclista em um espaço instável e imprevisível, manifesto em diversas direções e de maneiras diferentes, de modo que, ao repetir os mesmos itinerários, o rastreo torna-se essencial, no encontro ou identificação de algum obstáculo ou facilidade para continuar o movimento. Segundo o autor, é essa atenção que auxilia o ciclista a captar e acompanhar o espaço em movimento, pulsando e se transformando.

E por fim, em *Liberdade técnica*, Carmelini discorre sobre a liberdade por escolha de itinerários, a ausência de métodos punitivos para seguir sinalizações viárias, o custo baixo da manutenção e a característica fluida da bicicleta em meio ao trânsito de automotores. Definida a forma de pedalar de que trataremos, é necessário, para acompanhar esse movimento na escala do ciclista, um modo de absorver as informações da cidade expostas ao longo do percurso.

Os pontos reunidos por Carmelini (2016) auxiliam na exposição do movimento do pedalar, em sua singularidade entre os demais modais da cidade, na compreensão do corpo como vetor que circula dentro e fora dos espaços planejados para ciclistas, na aquisição da sensibilidade dos limites do corpo e da máquina bicicleta, no mapeamento e memorização de percursos e obstáculos com o corpo, e por fim, na disponibilidade para alcançar determinados pontos na cidade. Circunscritas a essa lógica são formadas as faces do sujeito da experiência a se pôr em campo. Esses pontos serão retomados em um momento posterior às experiências, de modo a conduzir reflexões e traçar correlações do que foi vivenciado em campo.

Para as experiências de campo, utilizamos o método de Canevacci (2004), que consiste em nos familiarizarmos com o estranho e nos estranharmos com familiar, a fim de cartografar os enunciados em deslocamento que nos interpelam ao pedalar. Para as reflexões a serem feitas após as experiências, utilizamos novamente a postura do autor para efetivar uma “[...] observação observadora. Que não é mais

‘participante’ da ação, mas observa também a si própria como sujeito que observa o contexto. É *meta-observação*.” (CANEVACCI, 2004, p. 31). Assim é possível tecer uma leitura dos acontecimentos e do volume de produções em uma fase posterior aos relatos, como pesquisador.

Ao explorar o campo, inspira-nos a figura do *flâneur*, o boêmio francês (presente nas obras de Charles Baudelaire) na modernidade, adaptando-o ao período contemporâneo brasileiro. É sabido que a *flanerie* e a deriva proposta pela IS são práticas do pedestrianismo, mas alguns elementos são familiares e compõem o sujeito da experiência que pedala, como desbravamento de lugares desconhecidos, movimento lento, rota indefinida, efeitos do meio conscientemente planejados ou não e a surpresa com o enunciado. Este último elemento refere-se diretamente ao envolvimento afetivo do sujeito com o entorno e à composição do seu processo de subjetivação.

Ainda que busquemos circunscrever conceitos e elementos, é importante salientar um apontamento de Larrosa (2014), ao lembrar a necessidade, como precaução, de evitar tratar da experiência como um conceito fechado, razão que o leva à seguinte reflexão: “[...] se a função dos conceitos é tranquilizar o homem que consegue possuí-los, talvez querer chegar demasiado rápido ao conceito seja como querer se tranquilizar demasiado rápido.” (LARROSA, 2014, p. 42). Tal qual afirma Han (2017) sobre as procissões, não é possível à experiência ser acelerada. O autor completa: “[...] precisamente para não chegar demasiado depressa, para que os processos de elaboração de sentido sejam mais lentos, menos superficiais, menos tranquilos, mais intensos, é preciso resistir à pergunta ‘o que é?’” (LARROSA, 2014, p. 43). Assim, “é preciso resistir a fazer da experiência um conceito, é preciso resistir a determinar o que é a experiência, a determinar o ser da experiência.” (LARROSA, 2014, p. 43).

Diante do exposto, retomamos o olhar ao sujeito da experiência na pesquisa, o qual reconhece alterações de um antes e um depois do estado de exceção da quarentena, e tais alterações envolvem a frequência, a função e o modo como se veste o corpo bicicleta ao pedalar. Desse modo, são definidos, como entrada de investigação de campo, dois deslocamentos.

Delineamos a seguir as entradas que conduzem a experiências do pedalar, de modo a tensionar uma lógica dominante na forma do deslocar urbano. Exploramos

modos de nos aproximarmos de outros fluxos na cidade, e para tanto, utilizamos uma escrita narrativa, ilustrações e mapas afetivos dos trajetos. No primeiro momento inserimos duas experiências que auxiliaram a afinar as escolhas para trabalhar o campo, e em seguida instrumentalizamos o *Caderno de experiências pedaladas* composto de cinco experiências, de modo a tecer uma relação dialógica da escala que pedala com o entorno, onde seja possível se sobrepor à lógica do movimento acelerado e da pressa nos deslocamentos urbanos.

Para definir o percurso, na primeira experiência, intitulada *Entre destinos familiares*, foi considerada a regularidade dos trajetos cotidianos em dois momentos: diário e mensal. Ou seja, a indagação mobilizadora para essa delimitação consistiu em identificar, nos deslocamentos cotidianos, aquele de todos os dias, bem como aquele de caráter eventual, na escala mensal. Tomando como ponto de partida a residência do autor, o deslocamento diário foi identificado como o percurso até a Universidade Federal do Espírito Santo - Ufes. Na escala mensal, entretanto, o destino identificado foi o centro da cidade, em específico, a Praça Costa Pereira. No entanto, buscamos provocar o *estranhamento no que é familiar*, conforme mencionado por Canevacci (2004), propondo, como ponto de partida, a Ufes, e o destino, a Praça Costa Pereira.

Nomeamos a proposta da segunda experiência como *Outras águas, outras orlas*. A partir da experiência de pedalar na quarentena, locais com aglomerações de pessoas foram evitados, tais como praias e praças, buscando um local amplo, com ventilação e o menor número possível de pessoas. O sujeito da experiência, então, encontra um trevo viário, gramado, com algumas poucas árvores, em frente ao aeroporto. Esse local passou a ser frequentado semanalmente, e as pedaladas que antes iam até o limite da cidade, na orla de Camburi, familiarizaram-se com um trevo viário. Dada a relação afetiva com o local recém-descoberto, este é definido como ponto de partida de busca de outras orlas e outras águas, as quais não estão circunscritas à praia. Como ilha, a cidade de Vitória apresenta, além das praias, as regiões de manguezal. A orla do mangue foi explorada, na tentativa de pedalar o mais perto possível das águas.

A terceira experiência, intitulada *Cidade galeria*, parte da análise dos dois relatos anteriores, nos quais se percebe a menção de inscrições urbanas em muros, e ao pensar na cidade como espaço múltiplo, propomos a leitura do centro de Vitória

como galeria de arte, de modo a nos guiar a partir das inscrições urbanas e demais pinturas que compoñham o espaço público visível ao sujeito da experiência que pedala.

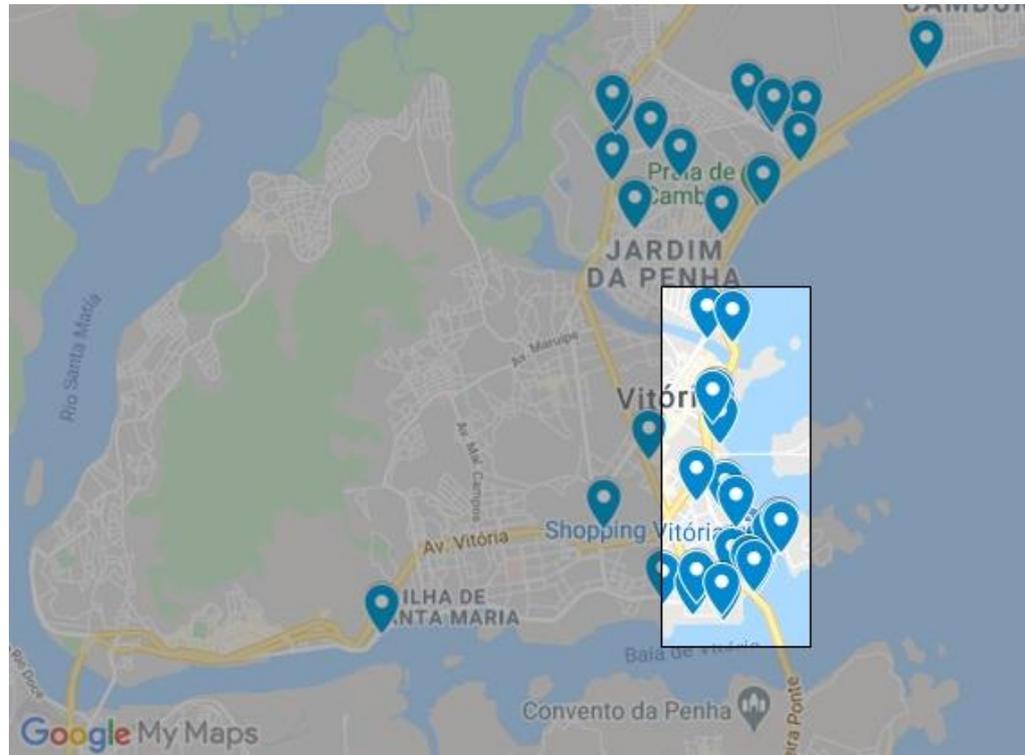
Na quarta proposta, utilizamos uma das produções³ do sujeito da experiência para auxiliar na orientação. Ao distribuir as zines produzidas (folhetim independente), o sujeito toma como ponto de partida o local onde foram iniciadas as outras distribuições (Praça do Papa), e tem como orientação a arquitetura de maior altitude em seu campo visual. Desse modo, explora-se o campo de visão acima da linha do horizonte do observador, o que possibilita tecer um relato sobre a escala construída que permeia o sujeito da experiência ao pedalar. Nesse olhar que oscila acima e abaixo da linha do horizonte, ao se orientar neste percurso da cidade e atento ao entorno pedalado, testemunha-se uma desorientação, com o surgimento de frestas, as quais utilizamos para armazenar os folhetins. Eis por que nomeamos a experiência *Entre frestas e torres*.

Na última experiência, propõe-se um trajeto que percorre as inscrições urbanas criadas pelo sujeito da experiência em pedaladas passadas, *O deslocar na galeria do sujeito da experiência*. Vê-se abaixo o mapa com os pontos onde foram feitas as inscrições urbanas⁴, com destaque para a área de abrangência da experiência.

³ A partir da vivência do autor em movimentos cicloativistas, foi produzida a zine *Você Pedala*, onde é exposto em uma dimensão individual e coletiva a relação de bicicleta e cidade. Para consultar as edições, copie o link e cole no navegador <https://drive.google.com/drive/u/0/folders/12nlkHA-W6yVcbbGsk-9ZnrSnBmlgi3x7>.

⁴ Registros das inscrições disponíveis em <https://drive.google.com/file/d/1n6owJSryBDnf6VhqzDAGUXwYCy7Wcdb2/view?usp=sharing>

Figura 2 - Inscrições realizadas pelo sujeito experiência. Em destaque o circuito de inscrições percorridas na experiência *O deslocar na galeria do sujeito experiência*.



Fonte: *Google Maps* alterado pelo autor.

Cada experiência será composta de **três camadas**:

Primeira camada: mapa sensível

Segunda camada: narrativa do trajeto com ilustrações

Terceira camada: percurso registrado em base cartográfica do *Strava*

2 RELATOS PEDALADOS

2.1 AFINANDO EXPERIÊNCIAS: RELATOS PEDALADOS

Os relatos desta seção nos serviram como entrada ao campo, que a partir das experiências realizadas, foi possível identificar fragilidades e potencialidades a serem exploradas na seção seguinte do Caderno de experiências.

2.1.1 Entre pontos turísticos

Para esse percurso foi definida, como ponto de partida, a Capela de Santa Luzia, a arquitetura construída mais antiga de Vitória, e a partir do local seriam escolhidas as ladeiras mais íngremes para trânsito em declive, e seguidos os fluxos dos carros, até o momento em que aparecesse uma placa sinalizando algum ponto turístico. Seria então definido como ponto final do percurso o ponto turístico sinalizado, registrando-se atravessamentos e sensações ao pedalar.

Início do percurso às 11h27, sexta-feira, 21 de fevereiro de 2020.

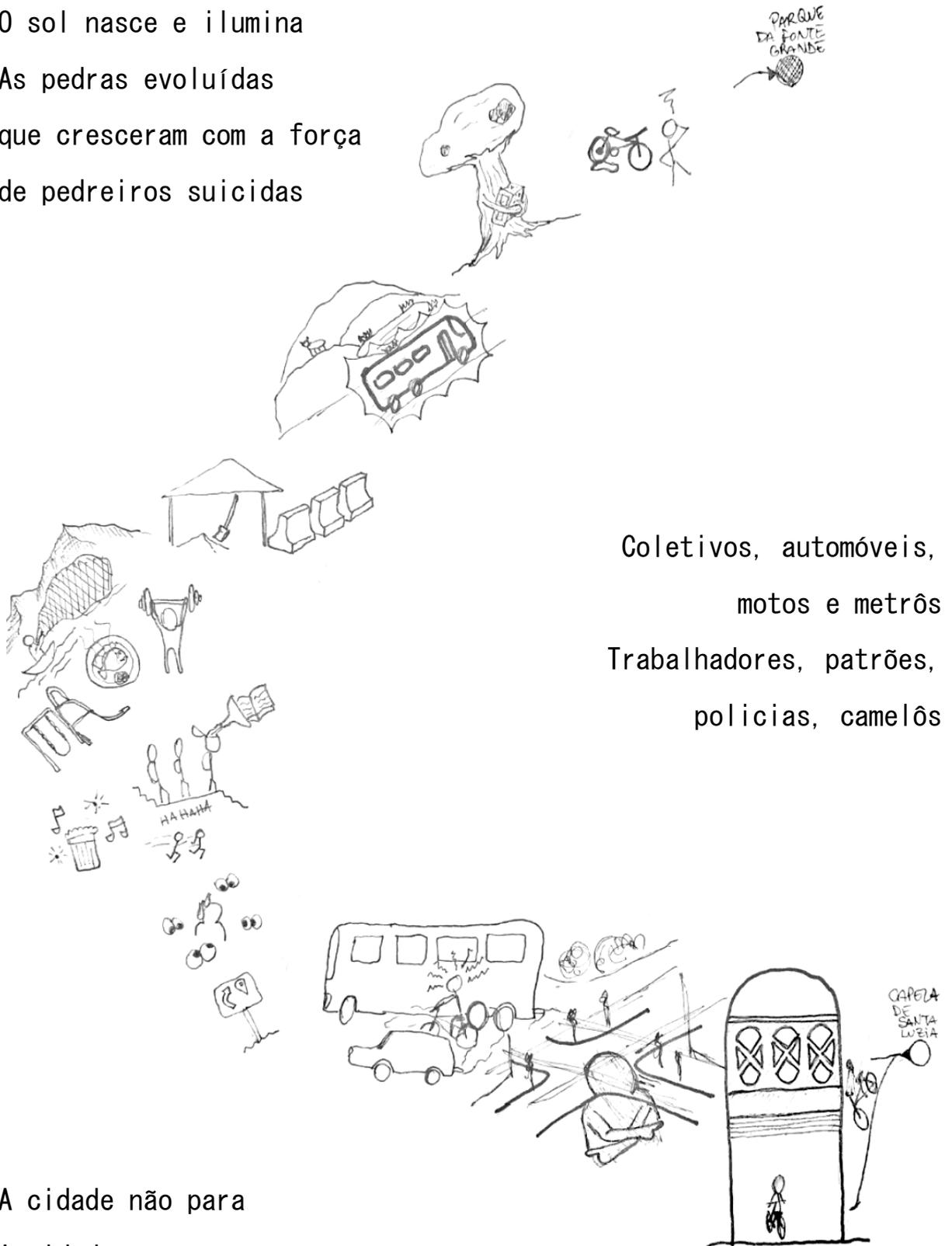
Primeiras impressões

Encontro do ponto de partida, tomada de fôlego, guardadores de carro conversando, indecisão, ladeira abaixo, Convento São Francisco ao fundo, curiosidade, Viaduto Caramuru, pausar pra foto, freada derrapante, Viaduto Caramuru, vendas de ambulantes na calçada, fachadas de lojas, restauração de arquitetura, deterioração da arquitetura, cruzamento, parque, pessoas caminhando em direção ao embarque no ônibus, pedalar em meio a carros e motos, adrenalina, construção, tédio, curva com edificações, curiosidade, bifurcação, camelôs, rua vazia, placa de turismo, tomada de fôlego, rua deserta, comércio fechados, medo, mistério, familiaridade, rotatória, praça, ladeira, pessoas nas ruas, calçadas estreitas, música, bares, construções residenciais sem reboco em aclive, estudantes, pessoas conversando sentadas no meio-fio, sombra de árvores, vista com elevações rochosas ao fundo, ver a baía, desvio de rota, descer até a orla da baía, amplitude, orla-praça, garçons na porta de restaurante, ciclovia, pescadores jogando tarrafa, mangue, aconchego, elevação rochosa, vista para o destino, escolher entrada para retornar à via principal, escolha, carro manobrando, pessoas conversando ao atravessar, volta à rota, subida, esforço físico, desorientação, sentimento da perda da entrada, pico do

destino se afasta, construção, pouco habitado e edificado, abandono de antigo restaurante, casa de *show* e floricultura, árvore e ciclovia, subida, empenho físico, solta corrente, suja a mão, volta a pedalar, cercado, elevações com grama não podada, elevação rochosa distante, transporte público, trabalhador empurrando bicicleta, empurro a bicicleta, chegada ao destino. Fim do percurso.

Figura 3 - Mapa sensível ilustrado *Entre destinos turísticos*

O sol nasce e ilumina
As pedras evoluídas
que cresceram com a força
de pedreiros suicidas



Coletivos, automóveis,
motos e metrô
Trabalhadores, patrões,
policiais, camelôs

A cidade não para
A cidade só cresce

Fonte: Ilustrado pelo autor.

Segundas impressões

Ainda parado na frente da capela, vejo vários carros estacionados e o movimento de dois guardadores de carros, andando de um lado para o outro da rua. Dou a primeira pedalada e logo me deparo com algumas ladeiras em declive, escolho a mais íngreme, após descê-la, vejo parte do que me aparenta ser uma edificação de cunho religioso e uma padaria logo mais à frente, onde há um fluxo de entrada e saída de pessoas. A descida mais íngreme agora está à minha esquerda, passo pelo Viaduto Caramuru, faço uma breve parada para observá-lo mais de perto, e me chama a atenção a composição do seu peitoril, não me recordo de ver algo similar em nenhum lugar da cidade. Continuo meu movimento, e ao passar debaixo dele, me agrada a ideia de que passo por um portal. Consigo ver o fim da ladeira e o começo de uma aglomeração de pessoas, pessoas transitando com sacolas de supermercado, vendedor de água de coco conversando com o da barraca de frutas, carros aguardando o semáforo.

Enquanto aguardo o semáforo em um cruzamento, percebo que não se trata apenas de um cruzamento do fluxo viário, mas também de cabos e pessoas, as múltiplas direções e sentidos que podem ser seguidos me deixam um pouco confuso, decido parar por um instante para observar algumas sobreposições, vejo em contraste duas edificações, uma com aspectos de conclusão de uma recente restauração e outra ao fundo, bem deteriorada, e me impressiona o fato de ser essa segunda edificação passível de restauro, dada a sua tipologia arquitetônica.

No momento em que decido partir e o semáforo me autoriza a seguir adiante, tento acompanhar a velocidade imposta no asfalto, as três faixas de asfalto com veículos em diferentes velocidades me condicionam a entrar em um estado constante de alerta. É possível permear o espaço entre carros, ônibus e motos enquanto o semáforo está vermelho. Percebo que a movimentação é constante também nas calçadas, com pessoas entrando e saindo de lojas, atravessando a rua correndo, e me chama a atenção uma triste cena: uma criança chorando ao deixar um balão escapar da mão.

Em uma bifurcação à esquerda há um comércio de camelôs ladeira abaixo, e à direita, uma rua sinuosa com menos gente nas calçadas e comércios fechados. Vejo então uma placa que sinaliza um ponto turístico, “Pq. da Fonte Grande”, apontando

para a direita, e com o percurso ainda indefinido, sigo a seta que indica o sentido do parque.

Ao entrar nessa rua, percebo a presença de prédios com sinais de abandono e baixa conservação, poucas pessoas andando nas calçadas, muros pichados, carros sem pneus, vejo em uma loja de serviço automotivo dois homens conversarem enquanto fumam cigarros. Tenho a impressão e a sensação de que os poucos olhos que vejo nessa rua se voltam para mim, originando um sentimento de medo e apreensão.

O que logo passa ao descer uma ladeira e avistar uma praça com crianças rindo e correndo. Em uma rotatória, a via ganha um aclive, meu entorno passa a ostentar construções irregulares, por vezes sem reboco, calçadas estreitas. Vejo um bar de cor amarela predominante nas cadeiras, toldo e paredes, tocar uma música que desconheço, mas me soa como o estilo brega, e sorrio ao perceber no contexto a lembrança de que é sexta-feira. Inevitavelmente comparo esse contexto com o movimento que vi no Centro, a presença de comércio, circulação de pessoas na rua, a velocidade dos automotores, tudo se mostra reduzido. Em aclive vejo dois homens conversando, sentados no meio-fio embaixo de uma árvore, um deles se levanta e entra na casa em frente.

Percebo grupos de jovens em uniforme escolar descendo as escadarias, em pares e trios, vejo mais bares com música ao fundo. À medida que o percurso vai ganhando altitude é possível ver parte da baía da Ilha de Vitória e algumas formações rochosas distantes. Casas são construídas apoiadas umas nas outras, parede com parede. Quando há um vazio entre casas à minha esquerda, posso ver parte da paisagem até então sobreposta, e num dado momento do percurso esse respiro chega em forma de via em declive, na qual posso ver ao fundo uma orla com um passeio para pedestres, o que desperta a curiosidade. Decido ir até a orla, uma pequena pausa no esforço de pedalar, enquanto a gravidade me leva pela via, enquanto dou pequenas seguradas no freio próximo aos cruzamentos.

Ao chegar à orla, percebo que a presença de edificações residenciais perde a importância próximo ao passeio da orla, em uma vista da baía em que a vegetação do mangue contrasta com a cor opaca das elevações rochosas ao fundo. Estranho como uma orla que oferece, além do recurso visual do entorno, passível de contemplação, quadras poliesportivas, pergolados, *playgrounds* e academia popular,

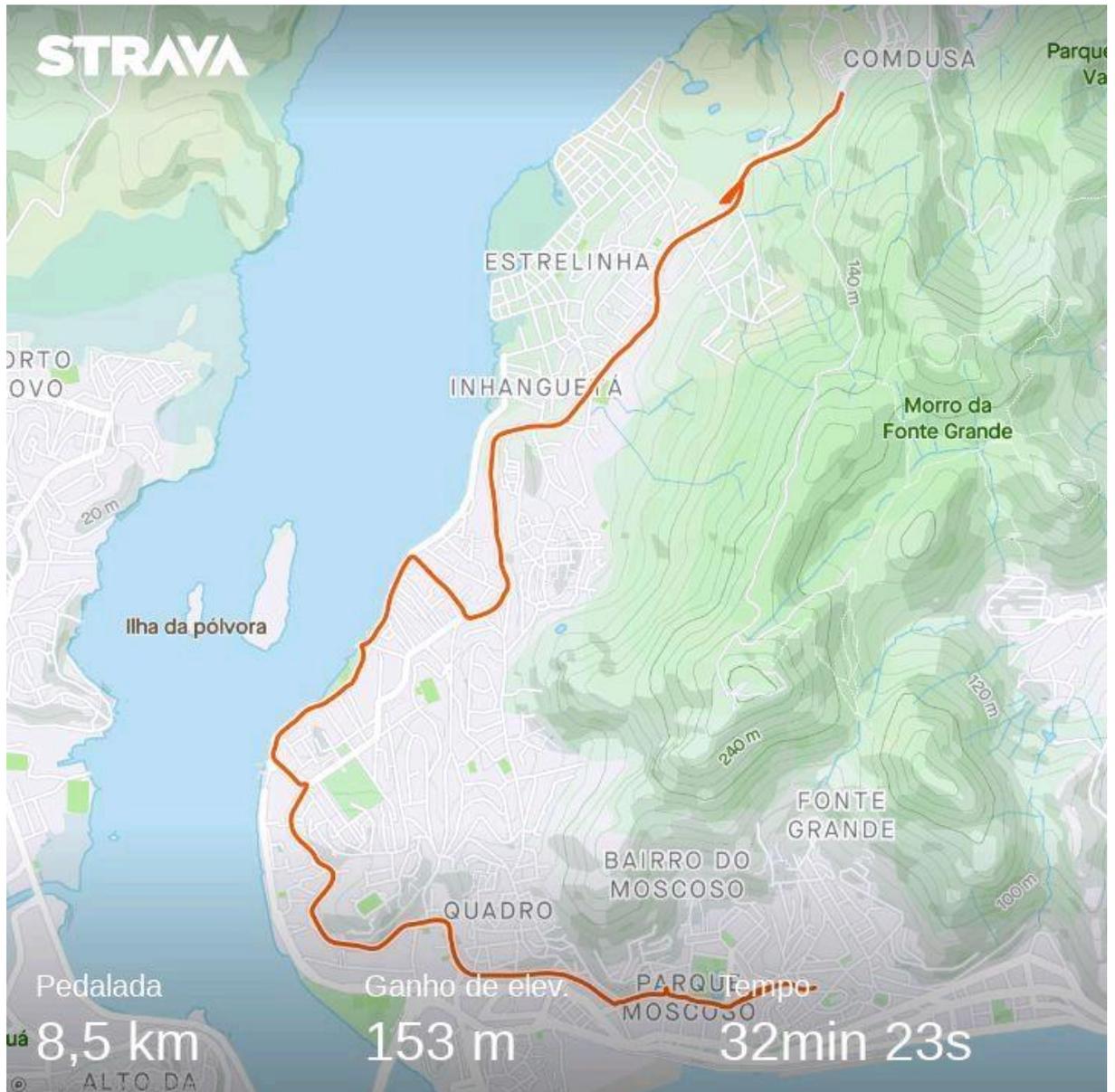
pode estar tão vazia. Veem-se alguns barcos na baía, num deles o pescador joga uma rede. Decido parar próximo de onde os barcos de madeira estão atracados. Há uma grande quantidade de restaurantes que vendem frutos do mar e moqueca, e anúncios.

Da orla posso ver o alto do Parque da Fonte Grande, e sem sinalizações viárias, decido me orientar visualmente pelas torres de transmissão no alto do parque. Ao sair da orla, permeio algumas ruelas, vejo um carro interromper o fluxo da via e ouço “perai vizinho, já vou tirar o carro daí”. Em uma pequena elevação, encontro novamente a rua principal de acesso ao parque. As construções irregulares, não mais tão presentes, dividem a paisagem com um cenário bucólico/rural e alguns trechos em pequenas obras, paro um momento para apreciar a vista, que me lembra muito trechos da estrada que já percorri inúmeras vezes de carro até Minas Gerais, trazendo-me uma sensação nostálgica e acolhedora, e por instantes esqueço em qual cidade estou. O que me traz de volta ao espaço urbano é a passagem de um ônibus circular do município, me fazendo despertar como se estivesse em um sonho, localizo-me e volto a pedalar.

Em um pequeno trecho vejo traços de abandono de um muro, que me traz dúvidas quanto a sua finalidade: para cercar a propriedade ou servir de exposição a anunciantes de comércios. Parte do muro está desintegrada e com a tinta desbotada, e num local específico uma árvore se apoia no concreto, de forma que quase o abraça. Ver a natureza se integrar com parte da cidade construída me traz um acalento ao corpo.

Um último trecho em aclive me distancia da entrada do parque, o intenso esforço de pedalar me leva a trocar de marcha, e com isso a corrente se solta da coroa. Paro por instante, insatisfeito, e reponho a corrente no lugar. Decido continuar o trecho caminhando enquanto empurro a bicicleta, o que constitui um esforço menor que o pedalar. À frente avisto um homem trajado de uniforme de trabalho, fazendo o mesmo que eu, empurrando a bicicleta. Vejo o portal do Parque e uma placa oxidada, indicando a entrada. Fim do percurso.

Figura 4 – Mapa do trajeto realizado *Entre pontos turísticos*.



Fonte: Aplicativo Strava

2.1.2 Vitória doente

Os croquis feitos no mapa sensível tiveram como objetivo identificar atores que habitam o espaço público no período de quarentena, construindo um documento para as etapas seguintes. É definida como ponto de partida a Praça do Cauê, também conhecida como Praça dos Ciclistas, já foi utilizada para diversas atividades do cicloativismo, como concentração de eventos de massa crítica e reuniões do movimento. Durante o percurso foi utilizada máscara, para proteger as vias aéreas, e o tempo do protocolo teve como referência a disposição física em campo, visto que o uso da máscara traz mal-estar na atividade física pela impossibilidade de liberação do dióxido de carbono ao respirar.

Primeiras impressões

Pai com filhos brincando sem máscara, pessoas jogando tênis, cara com cartaz na frente dos carros, duas pessoas deitadas embaixo da marquise, picho “quarentena, desemprego, ifood rindo”, cara com cartaz na frente dos carros, três pessoas deitadas embaixo da marquise, cara com cachorro na frente da farmácia, cara com cartaz na frente dos carros, quatro entregadores do iFood sentados em frente a loja de vestido para noivas, fila para comprar camarão em venda na esquina, seis pessoas em círculo conversando e dois cachorros, três entregadores do iFood sentados no canteiro central, cinco pessoas sentadas em degraus na calçada conversando, três pessoas saindo da igreja, três pessoas tirando foto no meio da rua, cara de cadeira de rodas com cartaz em frente a carros, movimentação de pessoas próxima à orla, duas pessoas com cadeiras de praia pescando, quatro pessoas pescando no alto da ponte, duas pessoas pescando na parte baixa da ponte, tenda para recolher alimentos “Movimento Praia do Canto em casa” e cinco pessoas conversando, pista de *skate* com muitas crianças e pais, hotel fechado com picho “efeito coronavírus”, posto com cinco ciclistas de *mountain bike* na loja de conveniências, cara correndo sem máscara, atravessando a ponte, pessoas indo e saindo do píer, pessoas caminhando na rua do canal, pessoas comprando água de coco, praça povoada com crianças, adultos e cachorros, homens bebendo cerveja em bar, máscara abaixada ao conversar, entregador do *iFood* em portaria sem máscara, três pessoas conversando em frente a uma casa, uma delas de bicicleta, pai tirando filha de cima da árvore em uma praça, concentração de cachorros, adultos e crianças. Fim do percurso

Figura 5 – Mapa sensível ilustrado *Vitória Doente*



Posso sair daqui pra me
 organizar
 Posso sair daqui pra desorganizar
 Da lama ao caos, do caos à lama
 Um homem roubado nunca se engana

Ô Josué, nunca vi tamanha desgraça
 Quanto mais miséria tem, mais urubu
 ameaça

Fonte: elaborado pelo autor.

Segundas impressões

A tensão paira em mim, antes de considerar o início do protocolo. Enquanto encho o pneu da bicicleta, um homem de chapéu panamá sem máscara para o carro próximo a mim, se aproxima e pergunta se está tudo certo e se preciso de ajuda. Digo que não e peço que ele não se aproxime, e depois de uma breve risada ele diz que se esqueceu disso. Chego ao local de início do protocolo, Praça do Cauê, também conhecida como Praça dos Ciclistas. Início o aplicativo Strava e percebo alguns focos de aglomeração na praça, pais com crianças brincando, mas me chamam a atenção pessoas jogando tênis, enquanto dois jogam, dois aguardam sua vez. Circulo a praça à procura de movimento de pessoas, vejo uma mulher e uma criança descendo de um carro, e sigo nessa direção. A rua está bem vazia, consigo ver uma pessoa na calçada de um lado e duas do outro, ao atravessar o cruzamento, vejo à minha esquerda um homem com um cartaz na frente dos carros que aguardam o semáforo e a apatia que carrego é tensionada ao ver isso.

Chama a minha atenção um picho acima de dois homens deitados embaixo de uma marquise, que diz “desemprego e ifood rindo”. Novamente vejo um homem com cartaz na frente dos carros parados em semáforo. De um lado e de outro vejo três pessoas deitadas embaixo de uma marquise de um centro comercial. Essas cenas despertam em mim a impotência frente às desigualdades sociais que avançam nesse período de pandemia.

Percebo que o movimento pedalado me permite uma mobilidade para desviar de pessoas que possam vir em minha direção. Estou em uma grande avenida da cidade sem muito movimento, entro em uma rua adjacente a ela e percebo alguns comércios abertos, como farmácia e padaria. Vejo um homem de idade avançada com um cartaz no semáforo, o que me desperta tristeza.

O movimento de pessoas nas ruas me lembra um domingo comum antes da pandemia, com a diferença de que a maioria das pessoas que vejo usa máscaras. Vejo quatro rapazes com mochila do iFood sentados em frente a uma loja de vestidos de noiva, conversando entre si. Um deles fuma um cigarro e percebo que me causa um espanto ver que nenhum deles utiliza máscara.

Em uma esquina, vejo duas mesas de plástico, apoiando camarões para venda e cinco pessoas em volta, esperando ser atendidas, o que me parece uma ambiência atrativa à aproximação de pessoas. Em uma rotatória, percebo um grupo de pessoas

na calçada e entro na rua em que estão, vejo sorrisos sem mostrar os dentes. Dois cachorros e seis pessoas conversando formam um pequeno círculo na calçada.

Em uma avenida bem arborizada, dividem parte do canteiro central, em volta de uma árvore, quatro entregadores com mochilas do iFood. O espanto de antes se repete, e inevitavelmente me questiono se algum deles já me entregou um lanche. Ao chegar próximo à orla, a movimentação de pessoas é alta, me aproximo da ponte, vejo pessoas na praia, cadeira em frente ao mar com varas de pescar, no alto da ponte algumas pessoas pescam, e tal movimentação parece me indicar um típico domingo antes do período de quarentena. Por um dado momento esqueço o isolamento social.

Decido não adentrar essa ilha residencial, vejo ao longe pessoas subindo e descendo a ladeira, temo a possibilidade de estar cheia e decido voltar. No caminho de volta, no alto da ponte, posso ver pessoas no mar e no passeio da orla. O mesmo fato que me fez esquecer o isolamento agora me assusta.

Em uma baía de estacionamento, vejo uma tenda com a faixa “Movimento Praia do Canto em casa”, percebo que se trata de uma campanha de arrecadação de alimentos. É a primeira vez que algo na cidade me diz sobre “ficar em casa”, o que me parece um pouco contraditório ao ver cinco pessoas com camiseta do movimento conversando entre si. Ao lado vejo uma pista de *skate* e patins, com adultos supervisionando as crianças que brincam no local.

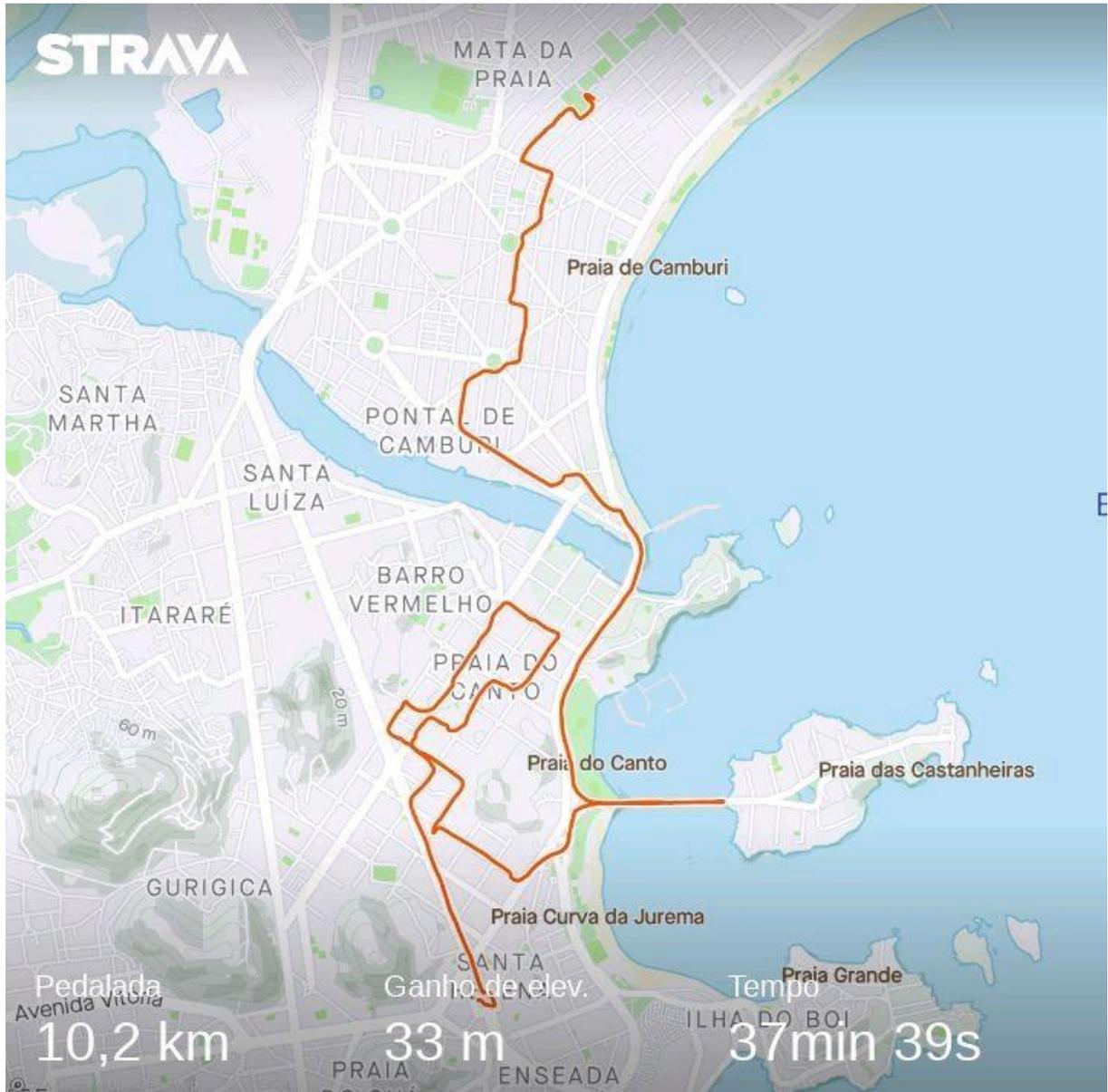
Chama-me a atenção um hotel que já teve seu auge na cidade, com o picho “efeito coronavírus”, percebo que é a única mensagem na cidade que anuncia o vírus, não sei da intenção do picho, mas me trouxe a ausência de alteridade na cidade. Ao passar em frente a um posto de gasolina, vejo em frente a uma loja de conveniência cinco ciclistas com *moutain bikes* encostadas. Estar na rua em um período de quarentena me causa despudor ao olhar para a cidade, a todo momento me lembro de que não deveria estar ali e, ao passar por um grupo de pessoas aglomeradas, parece-me que se normaliza o “estar na rua”.

Ao atravessar a ponte já posso perceber que está ocupado o passeio dos pedestres, e vejo o píer e a orla com a movimentação de pessoas. Pelo que já presenciei, as orlas tiveram aglomerações, e me interessa ver dentro do bairro, como se configura. Pela primeira vez um cheiro toma minha atenção: quando passo por uma rua com três restaurantes, o horário de almoço parece trazer *motoboys* ao entorno. Nas praças perto das quais eu passo a vida urbana continua, às vezes de máscara,

às vezes sem. Um bar aberto parece tomar algumas medidas de distanciamento, mas ainda atrai pessoas para o convívio.

Termino o percurso nas proximidades de uma praça, onde posso ver crianças, adultos e cachorros.

Figura 6 – Mapa do trajeto realizado *Vitória Doente*



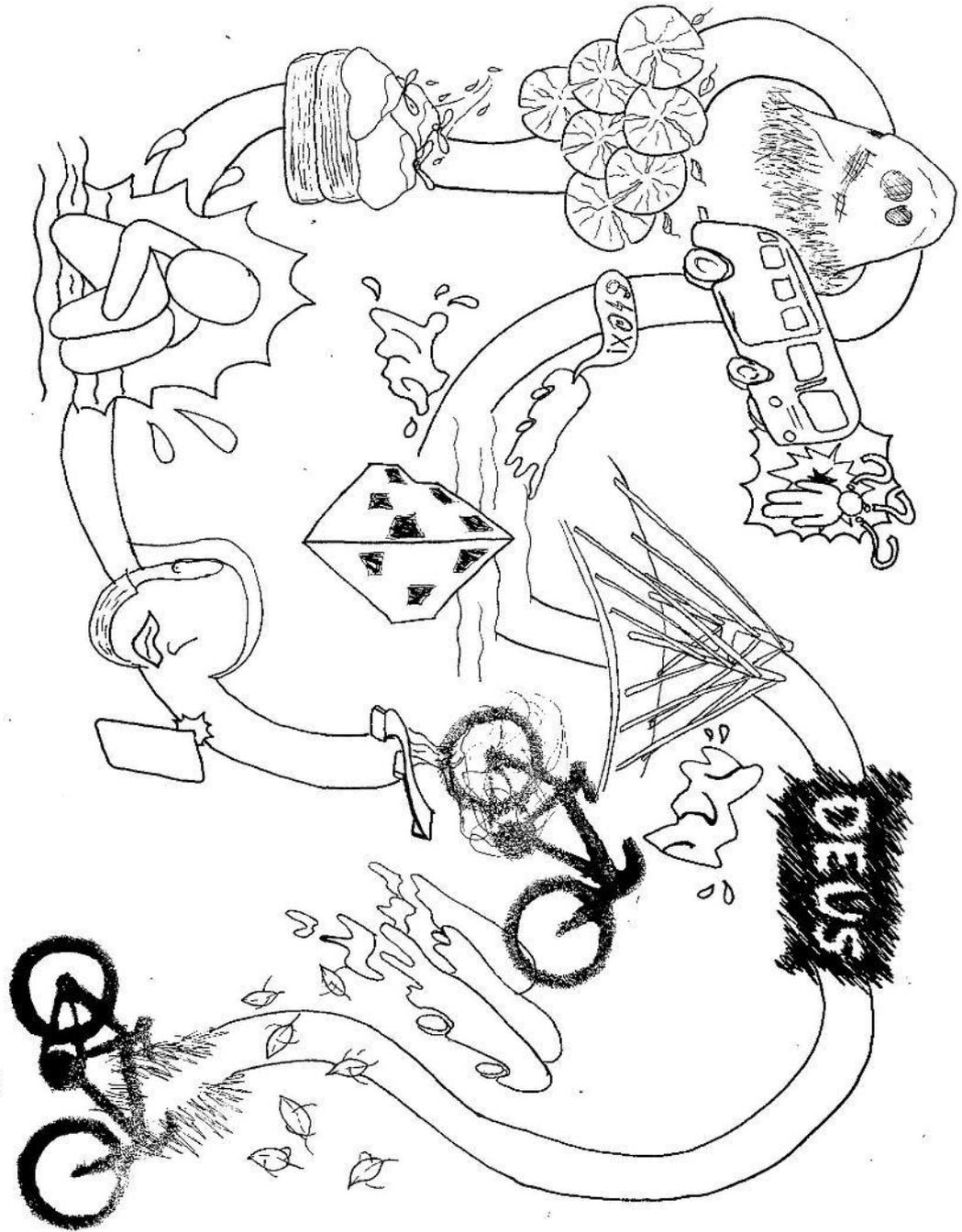
Fonte: Aplicativo Strava

2.2 CADERNO DE EXPERIÊNCIAS

2.2.1 Entre destinos familiares

Figura 7 - Mapa sensível ilustrado Entre destinos familiares.

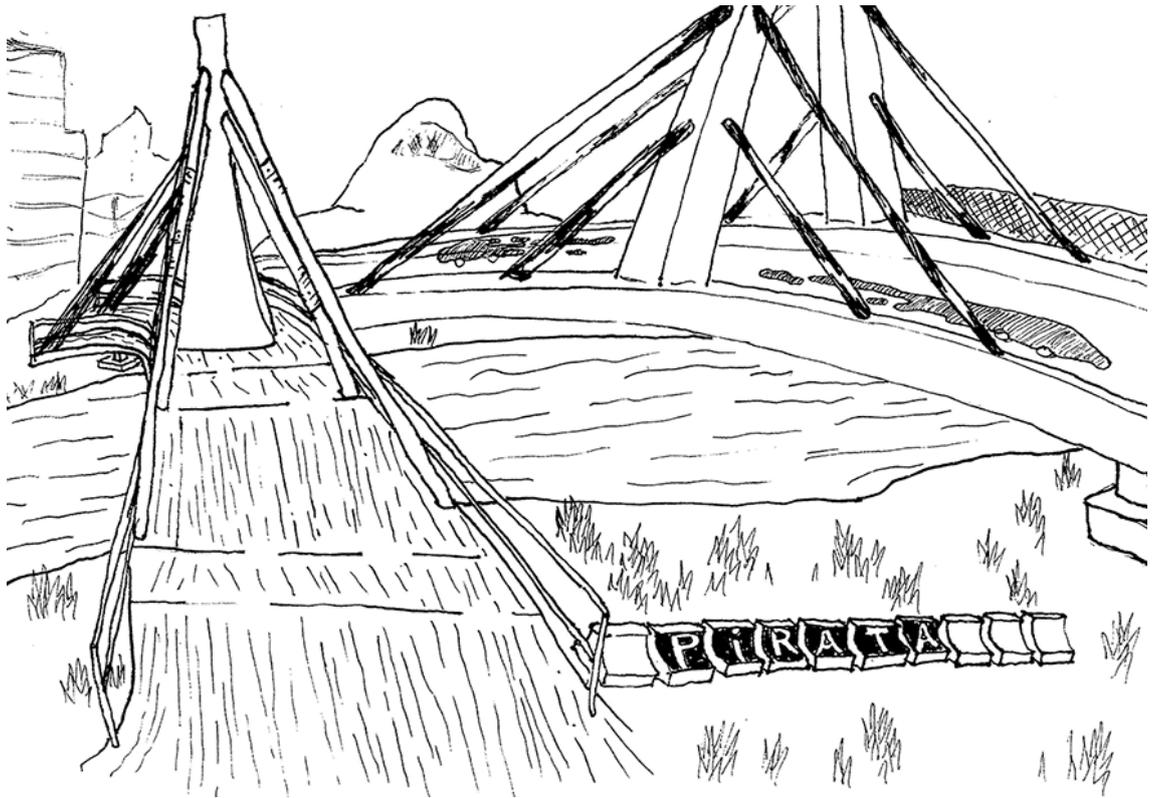
ROTACIONE 90° PARA ESQUERDA



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Início a pedalada na Universidade vazia, em uma segunda-feira à tarde, com grama alta e sem poda, sinto um vento difuso cuja origem não reconheço. Ao me aproximar dos portões de saída, já posso ver e ouvir a aceleração descompassada no asfalto. Chego à ciclovia e do outro lado da rua vejo pessoas saindo do cartório e franzindo a testa, me fazendo crer que seja pela temperatura elevada, pois o dia está muito quente. A ciclovia bidirecional faz uma curva fechada em sentido contrário ao dos automóveis, de modo que não consigo ver além dela. A dúvida de que alguém possa vir no sentido oposto me faz segurar levemente o freio. Chego até embaixo de um viaduto e escuto um silêncio que parece ressoar, fazendo um par melancólico, enquanto observo as pichações de “Jesus te ama” ali presentes. Saindo do viaduto avisto uma elevação rochosa craquelada ao fundo, dourada ao refletir a luz do sol. Ao lado da ponte de pedestres e ciclistas, vejo alguns gelos-baianos e em cada um deles uma letra, formando a palavra “pirata”, e empenho um esforço extra ao pedalar. Ao lado da ponte, ouço uma voz aguda e percebo que vem de baixo da ponte de carros, percebendo assim a ocupação de pessoas em situação de rua. À medida que a ponte se eleva, noto que meus pensamentos também são elevados, e por um momento me esqueço de onde estou.

Figura 8 - Ilustração ponte, visual do continente para ilha



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Rouba-me a atenção por um instante um prédio azul que contrasta com o azul do céu, em uma bifurcação de duas avenidas, a geometria da edificação em sua angulação, que divide o trânsito em duas avenidas, parece me perfurar sem me encostar. Na ciclovia ao lado de um posto de gasolina, observo o muro de uma subestação, com algumas pichações, e uma delas em que está escrito “pirata”, parece me acompanhar. A ciclovia termina sem nenhuma conexão para outra infraestrutura cicloviária, logo, resta-me tomar o asfalto. Enquanto permeio o espaço entre os automotores que aguardam o semáforo, sinto a sensação semelhante à de transitar apressadamente a pé em meio a uma multidão, posiciono-me na pista da direita, em um local que julgo ser seguro para minha integridade física, não muito próximo à sarjeta e nem no meio da pista. No momento em que o semáforo abre para os carros, alguns passam por mim e um deles buzina e grita algo. Abalado o equilíbrio, sinto a necessidade de me concentrar no movimento acelerado dos meus pés e no freio.

Os carros que seguem o mesmo sentido da via em que pedalo param no semáforo em um cruzamento, ao passar entre eles, me ateno à observação dos semáforos dos outros sentidos e direções. Não há semáforo para pedestre nesse

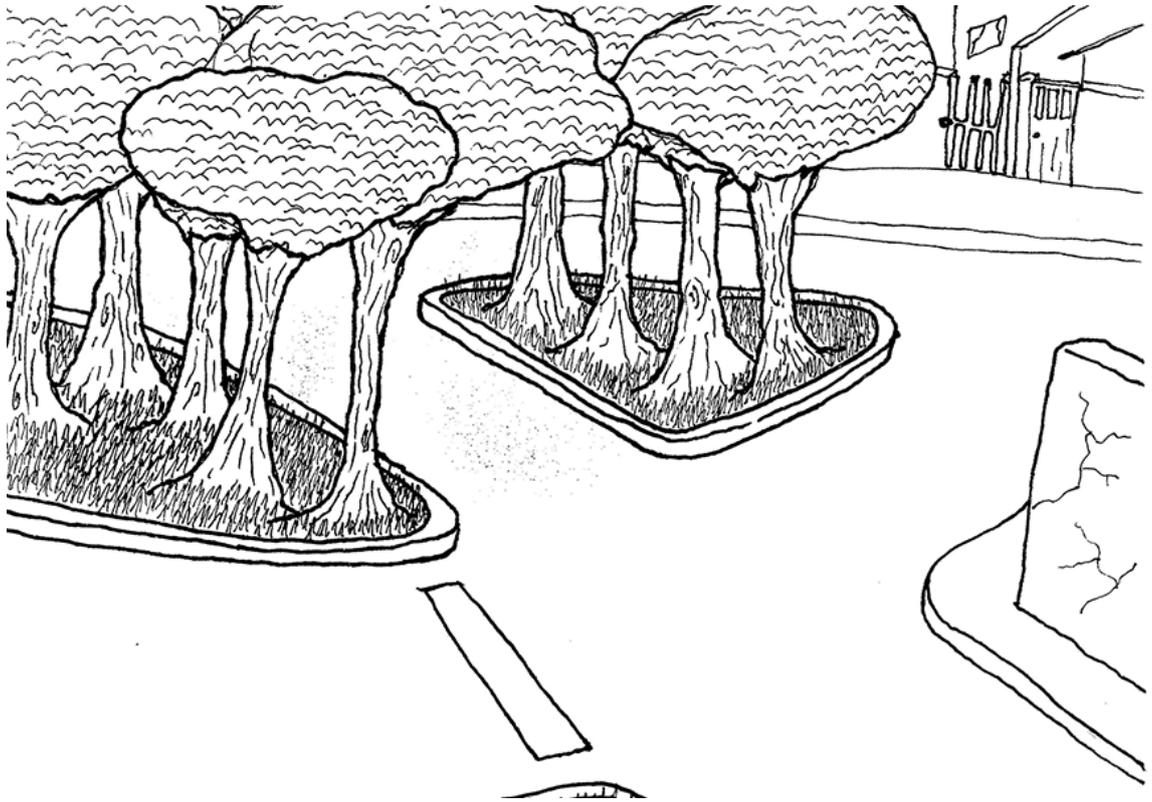
cruzamento, e algo que aprendi em pedaladas passadas é que qualquer segundo conta para garantir que, enquanto pedala, você seja visto. A via agora em declive me rende uma pausa no esforço das pernas e pés, e uma enorme elevação rochosa vista anteriormente surge ao fundo, com muita vegetação.

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

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

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

Figura 9 - Ilustração do trecho túnel copa de árvores.

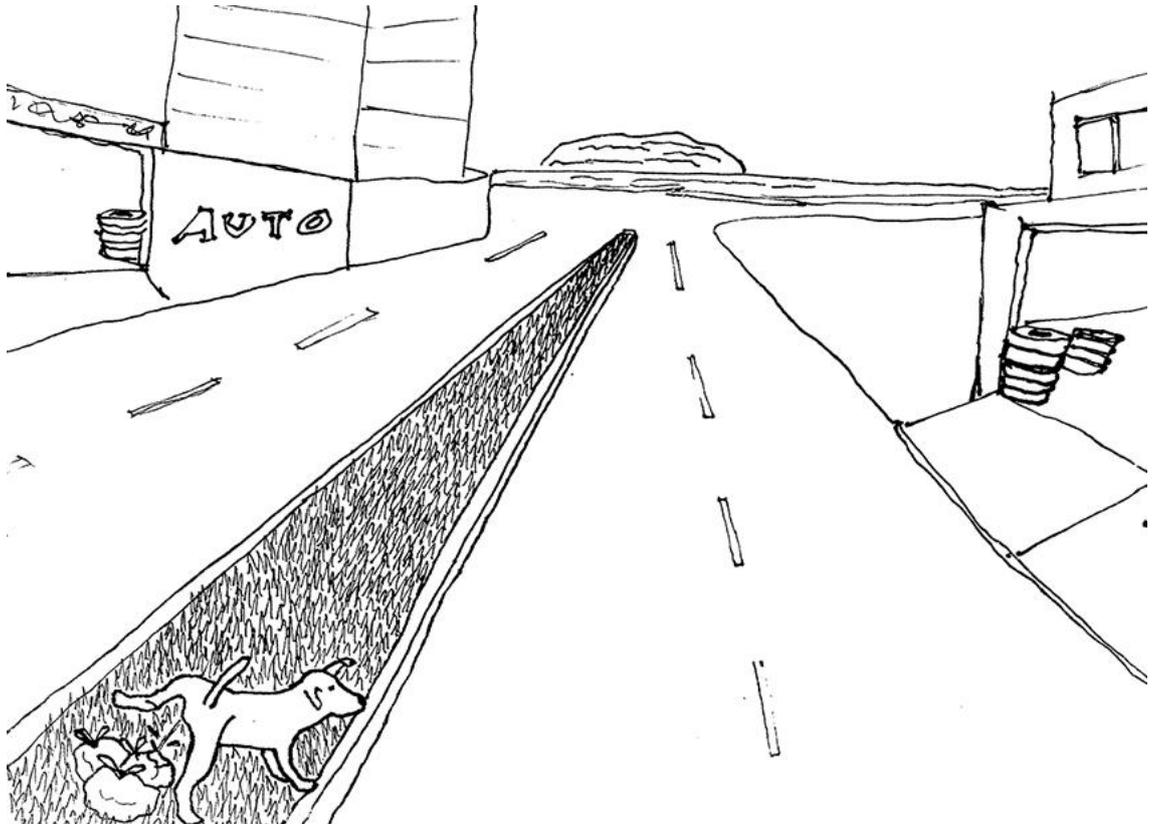


Fonte: Ilustrado pelo autor.

Nessa via a presença de carros era rara, de modo que me sentia livre para pedalar no meio da rua e observar o que havia e acontecia acima do asfalto. Pude ver uma torre de igreja furar o verde das árvores e tentar em vão encontrar os pássaros que cantavam ao longo dessa via.

A rua em leve declive me deixa em um cruzamento, veículos pesados e a ausência de árvores me causam incômodo. Sem esperar o semáforo verde, aguardo a passagem dos veículos e atravesso. Ao longe, posso ver a orla da baía e uma pequena formação rochosa do município vizinho. Essa via se assemelha muito à via antes do *túnel de copa de árvores*. Vejo uma oficina de serviços em automotores e pouco movimento de carros e pessoas. A cena mais instigante dessa via foi um cachorro mijando nas sacolas de lixo.

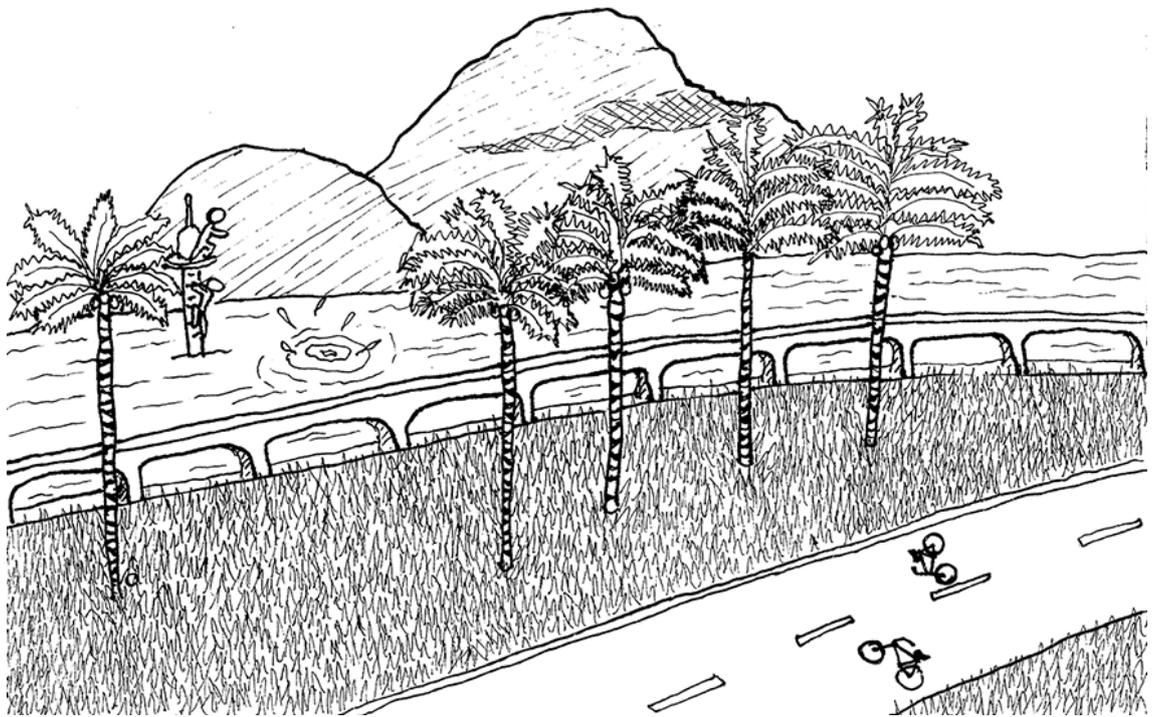
Figura 10 - Ilustração via de serviços automotivos e cachorro urinando



Fonte: Ilustrado pelo autor.

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

Figura 11 - Ilustração da orla e jovens na água



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Navios de carga e alguns arranha-céus lembram que estou chegando ao centro da cidade. Posso ver mais ciclistas nesse trecho, e alguns pedestres no ponto de ônibus. Uma cena engraçada, se não fosse preocupante. Passo entre uma tentativa de foto, quando uma mulher entrega a máscara a outra para aparecer na foto sem máscara.

Aproximo-me do destino final, e junto dele a arquitetura antiga do centro parece me levar ao passado. Vejo a catedral, na Cidade Alta, uma praça com algumas pessoas e uma pressa característica de outros centros de outras cidades.

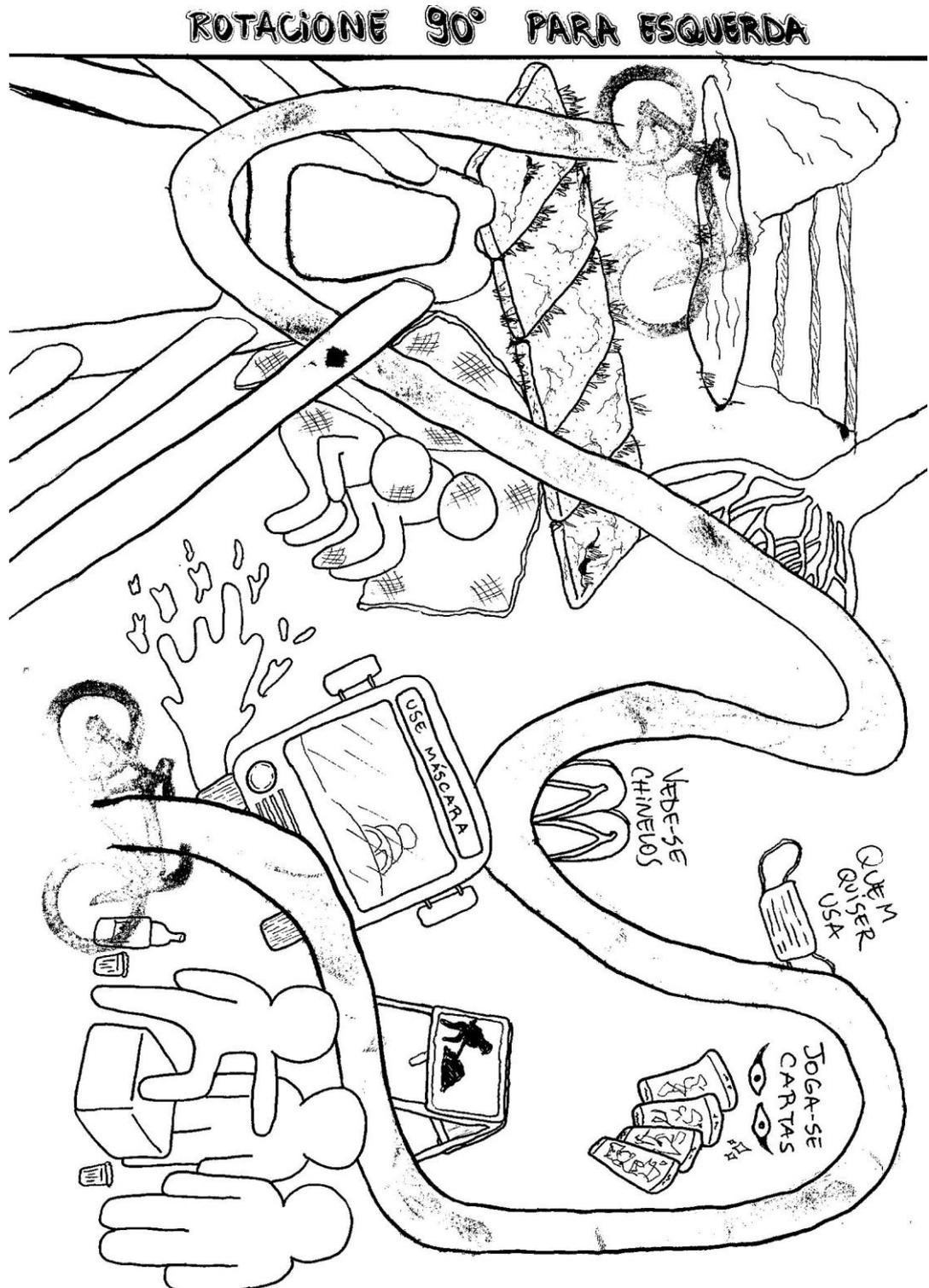
Figura 12 - Mapa do trajeto realizado *Entre destinos familiares*.



Fonte: Aplicativo Strava.

2.2.2. Outras orlas, outras águas

Figura 13 - Mapa sensível ilustrado *Outras águas, outras orlas*.

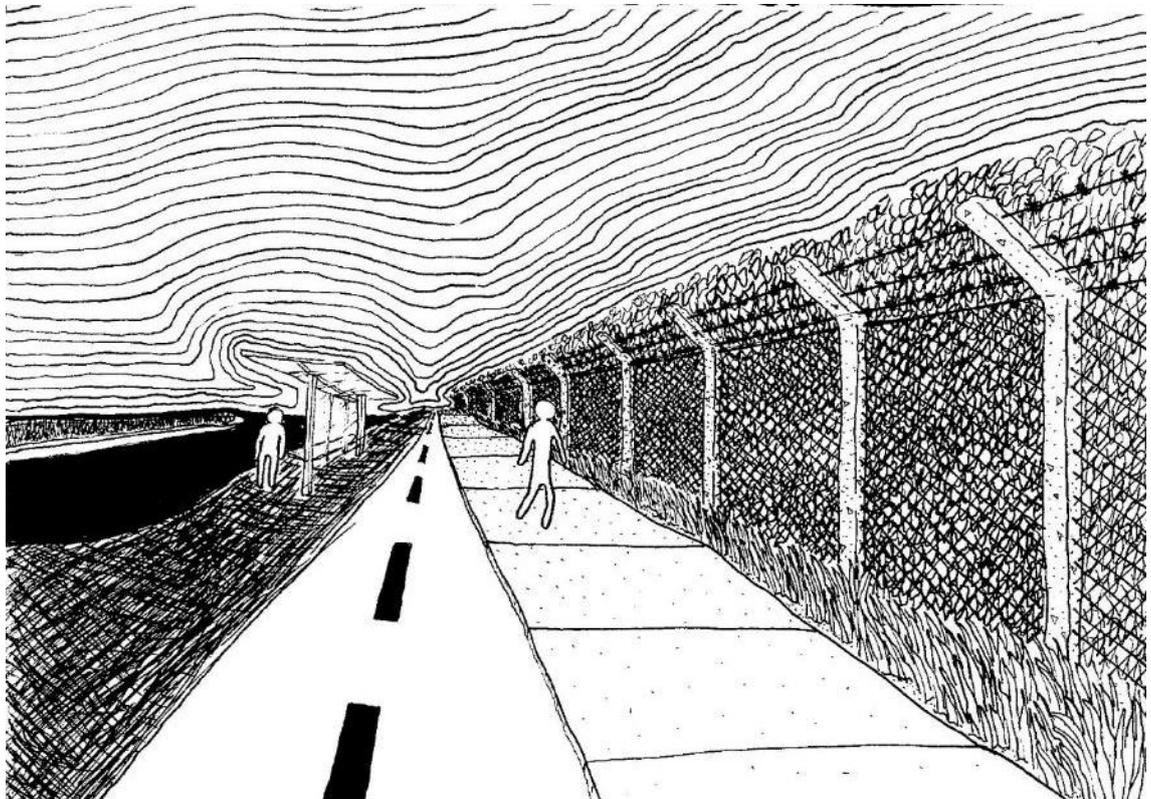


Fonte: Ilustrado pelo autor.

Antes de começar a pedalar, observo o entorno do meu ponto de partida. Trata-se de um extenso gramado entre pistas de asfalto em uma avenida. De um lado, um bairro predominantemente residencial unifamiliar e alguns comércios automotivos ao longo da avenida; do outro lado, o aeroporto da cidade. Descubri esse lugar ao tentar fugir de aglomerações durante a pandemia, ainda sem uso específico. É um largo e extenso trevo viário gramado, com algumas poucas árvores. O som emitido pelos automotores tensiona a possibilidade de um cenário bucólico. As poucas pessoas que vejo estão apenas de passagem.

Início o percurso rumo à orla do mangue, que não explorei ainda no período de pandemia, e contrariamente ao que ocorre na orla da praia, espero não encontrar uma intensa circulação de pessoas. Pedalar nessa ciclovia que margeia o aeroporto é estranhamente confortável e o declive nesse sentido da via me permite menos esforço nos pés e pernas. A circulação e permanência de pessoas nessa calçada é quase nula, eu a identifico apenas nos pontos de ônibus. Um alambrado separa o passeio dos pedestres e ciclistas do aeroporto, e essa divisão segura uma vegetação que quase extrapola os limites do terreno.

Figura 14 - Ilustração passeio na divisa do aeroporto



Fonte: Ilustrado pelo autor.

O sol é presente durante todo o percurso, é quente mas não queima, é agradável. Uma faixa de servidão entre alambrados separa o aeroporto de uma multiloja, e pelo estacionamento lotado e uma avenida movimentada circulam pessoas. O pedalar agora requer maior atenção ao espaço, o ritmo do movimento é reduzido e a composição do campo visual conta com mais elementos moventes e estáticos. Enquanto aguardo o semáforo, observo ao longe algumas formações rochosas e as pessoas que aguardam ao meu lado para atravessar, uma senhora e um senhor, ambos de bicicleta.

Ao longe se aproximam alguns transportes coletivos, observo que se alternam, no seu letreiro de *led*, o destino final e a frase “use máscara”. Ao atravessar a avenida escolho a rua de menor circulação para entrar no bairro, vejo uma loja sem identificação ou letreiro vendendo livros e revistas usadas. Em uma esquina próxima são vendidos acessórios para celular na calçada em frente, em uma loja de reparos para celulares e *tablets*. Letreiros de outros comércios me distraem no movimento.

Há uma movimentação, não muito intensa, mas significativa o suficiente para ser notada, de construção civil em estabelecimentos. Um homem uniformizado me ultrapassa de bicicleta e freia para conversar com dois homens que vestem o mesmo uniforme na frente de um terreno de carga e descarga de materiais de construção.

Neste bairro é predominante residências de um a quatro pavimentos, por vezes com comércio no andar térreo. Ao permear as ruas sinto como se a observação de intimidades fosse mútua, qualquer um que chegar até a janela pode observar meu olhar aparentemente perdido, enquanto observo pessoas nas tarefas diárias, estendendo roupas no varal, comendo alguma fruta e olhando para a rua, assistindo à televisão ou conversando com os vizinhos. Há uma sensação de ser abraçado pela arquitetura.

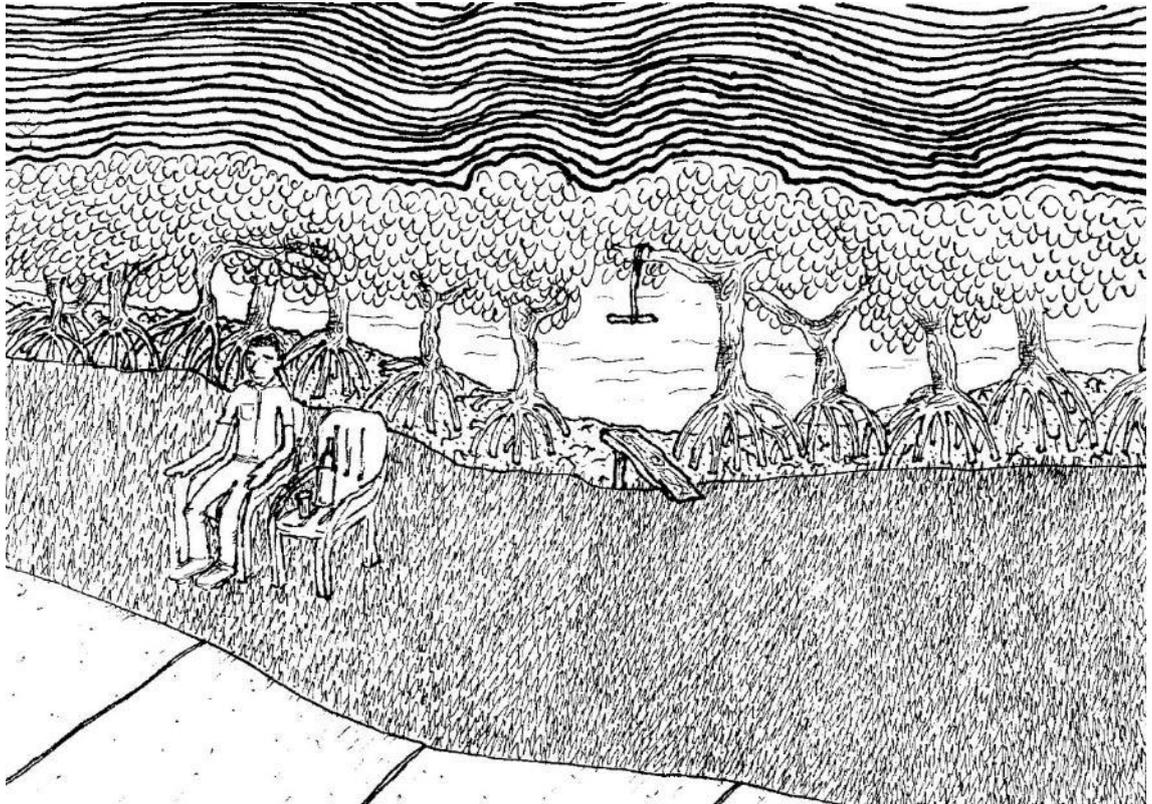
Em dado momento, ao trafegar próximo às residências, meu movimento encontra-se limitado, permitindo-me seguir apenas para a esquerda. À frente sou confrontado por uma extensa parede verde da vegetação do manguezal, junto a ela um passeio de pedestres e ciclistas compõe essa orla, e um gramado de um verde vívido me separa da lama do mangue.

Ao chegar à orla presencio o encontro entre três homens, um deles chega de bicicleta próximo a uma churrasqueira, ao lado de uma quadra de areia, enquanto os outros dois estão sentados bebendo cerveja. Nesse momento, a nostalgia que me

mantém otimista durante a pandemia é aguçada ao rememorar uma situação similar entre amigos. A brisa levemente fria, que sopra nesse trecho, com o calor que toca minha pele, encontra um equilíbrio térmico em meu corpo. Há uma sensação de que, nessa orla, pedalo próximo à escala humana, e atribuo isso à escala das edificações que não ultrapassam três pavimentos e à vegetação que cerca a porção d'água, de modo que não perco a vista no horizonte.

A sociabilidade presente na orla atravessa todas as faixas etárias. Vejo duas crianças com o pai, e enquanto elas pedalam, ele caminha. Um homem de uniforme, sentado em uma cadeira de plástico similar a de um bar, em um lugar na sombra do gramado, tem por companhia, na cadeira ao lado, uma garrafa de cerveja. Próximo a esse homem, me chama a atenção uma corda amarrada em uma árvore, tendo na extremidade um pedaço de madeira que comporta confortavelmente o espaço para duas mãos se segurarem. Embaixo dela há um curto píer com madeira de demolição, e à frente, o único lugar possível de se ver a água do mangue ao longo do passeio da orla.

Figura 15 - Ilustração orla do manguezal.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Um tipo de anúncio, inusitado para o que me é familiar, próximo à torre de alta tensão na orla, rouba-me o olhar por alguns segundos: “Libanesa Zarah – jogam-se cartas”. Seguem-se algumas frases com promessas e o telefone de contato (da libanesa e do pintor que fez o anúncio).

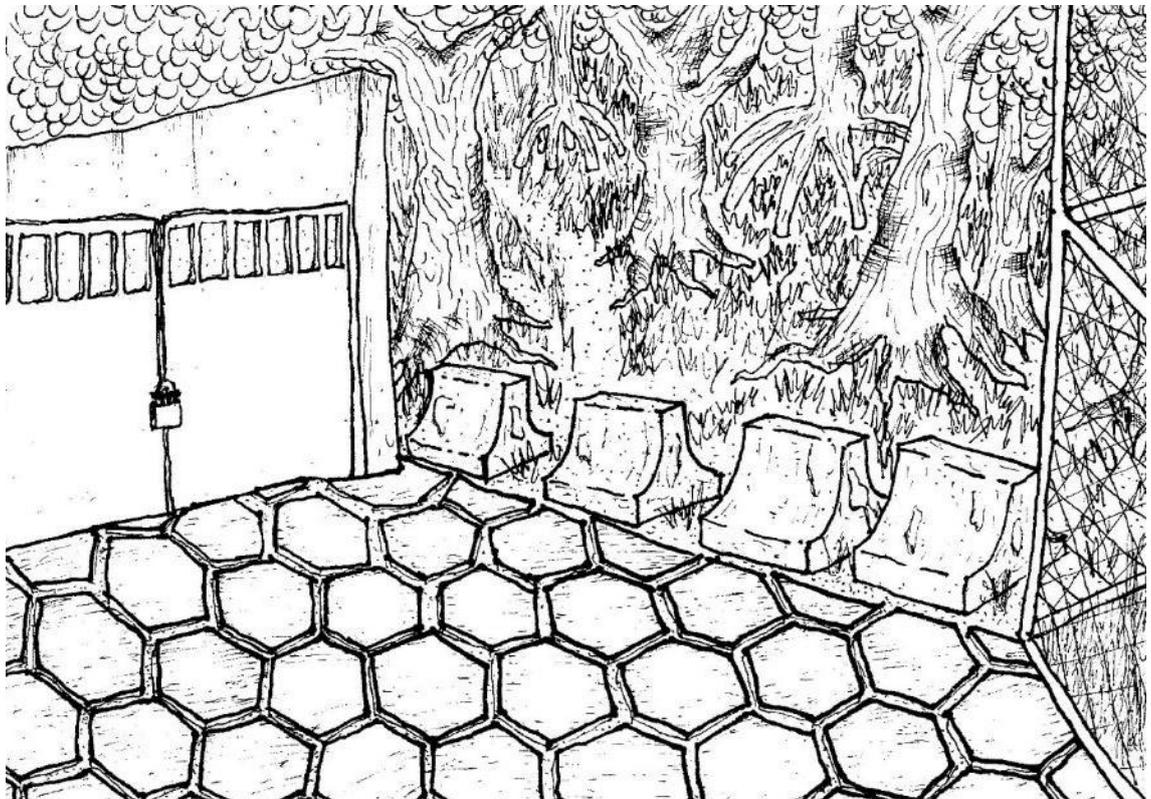
Passou por mim uma moça de bicicleta, no sentido contrário, e me despertou curiosidade em seu equilíbrio. Ela segurava algumas sacolas de supermercado no guidão, utilizando apenas uma das mãos para guiar a bicicleta, enquanto a outra segurava uma criança de aproximadamente dois anos de idade. Seu pedalar era firme, e seus olhos denotavam decisão quanto ao destino a ser alcançado, fazendo acreditar que aquilo já fora feito outras vezes.

No fim da ciclovia havia um homem, com um carrinho cheio de papelão, movido a tração humana. Em seu semblante cansado, parece não ter me notado ali. Sigo novamente para o interior do bairro, e sigo em uma rua onde vejo a movimentação de pessoas em torno de residências e comércios. Algumas pessoas conversam nas calçadas, o uso da máscara não é unânime, quase como se pairasse uma norma social de uso opcional da máscara. Diferentemente da orla, sinto que é necessário

mais desvio do olhar para captar o que ocorre no bairro enquanto pedalo, pela profusão de enunciados a ser lidos, no movimento das calçadas, nos comércios e nas portas das residências.

Aproximo-me de uma larga praça, com algumas quadras de esporte, *playground*, praça de cães, academia popular e uma pista de *skate/patins/bmx*. Na esquina onde inicia a praça, vejo à direita um campo de futebol, e uma vasta mata do manguezal atrás dele, decido ir até lá, passo por algumas casas, e um clima aprazível da sombra das árvores serve de aconchego para esse trecho que atravesso. Ao chegar ao campo vejo alguns traços de abandono e desuso com a grama um pouco alta, contorno o campo e me aproximo da mata, vejo que alguns gelos-baianos interrompem a passagem, passo por seus vãos e adentro a mata. Aqui vejo mais claramente a chuva da noite anterior, em poças d'água formando uma camada de lama nos meus pneus, passo por debaixo de um galho caído, mas percebo que já não é mais possível pedalar, por ausência de caminho, e decido retornar à praça.

Figura 16 - Ilustração caminho sem saída ao lado do campo de futebol



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Na volta, ao lado do campo com gramado alto, vejo em uma residência a oferta de um serviço que nunca tinha visto antes, “Vede-se chinelos de todos os tamanhos – aceitamos encomendas. Ao chegar à praça, deparo-me com um movimento que caracterizaria qualquer dia fora da quarentena, mas ainda se faz presente o abandono causado pela pandemia em um parque de diversões itinerante, onde cresce uma vegetação ao redor.

Agora pedalando em um espaço relativamente vazio, com alguns loteamentos aguardando futuras construções, noto a presença de máquinas de carregar terra no entorno, enquanto crianças brincam, correndo e empinando pipa.

Mais à frente, numa rua estreita e úmida, vejo uma placa sinalizando a direção das paneleiras, e sigo na mesma direção. Passo por uma pequena aglomeração em uma loja que vende roupas usadas, não entendo o motivo, apenas escuto alguém chegando de bicicleta e perguntando: Você tem bomba de encher pneu aí?

É um local agradável de passar, posso ver o encontro de pessoas enquanto não é necessário pedalar, pelo fato de ser uma via em declive. Aproximo-me do galpão das paneleiras⁵, localizado em uma esquina de um quarteirão que faceia com a esquina do mangue. Pode-se visitar o galpão e comprar peças de barro, observar a produção das peças ou olhar até onde vai o caminho de água até o mangue. Passo durante a queima do barro, a fumaça cinza etérea faz par com a lama cinza rugosa retirada do mangue para a produção das panelas.

Sigo na rua que faz divisa com o mangue e noto um cuidado com essa orla, aparentemente por parte dos próprios moradores, com plantas em pneus coloridos de diferentes cores, placas com frases como “As melhores coisas estão nas coisas mais simples”, e um pequeno altar com uma figura da virgem Maria. O clima nesse trecho é úmido e levemente frio. Chego ao final da rua, onde há o encontro com uma avenida e uma ciclovia, e vejo novamente o anúncio de Libanesa Zarah.

A ciclovia em que estou é próxima a entrada da Ufes, o leve frio continua, com seu sombreado e a presença da vegetação do manguezal, o desejo de estar perto do mangue me encaminha para dentro da universidade. A instituição não está em atividade desde o dia 17 de março de 2020, quase cinco meses sem aulas presenciais, o aspecto de abandono aparece no sutil mato crescendo nos gramados e no silêncio

⁵ Trata-se de um local histórico-turístico, onde é passado de geração em geração a técnica artesanal da confecção das panelas de barro.

que permite ouvir meu cadeado trepidar na cesta enquanto pedalo nos paralelepípedos. Avisto um homem falando pelo celular em frente a uma obra, sua feição de surpresa ao ver alguém ali é certamente correspondida com minha feição.

As edificações em abandono me instigam a conhecer seu interior, o que e quem já passou por ali, que tipo de objetos deixados para trás encontraria, os aspectos que teriam após terem sobrevivido ao tempo. Seriam semelhantes a essas edificações que descascam a tinta das fachadas enquanto o mato cresce ao lado?

Vejo um homem aparando o gramado próximo ao lago, nos cumprimentamos com o olhar e um leve movimento vertical da cabeça. Com sede, paro ao lado do lago para beber água, enquanto observo esse local que já foi tantos lugares e momentos num passado não muito distante.

Figura 17 - Ilustração lago na UFES



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Retomando a pedalada, preocupo-me em achar alguma brecha de acesso à água, mas o que me separa só apresenta edificações e mata, minha atenção encontra refúgio novamente no aspecto de abandono, nas marcas do tempo e de uso, na vegetação que cobre o construído pelo ser humano.

Quando começo a ver o canal do manguezal, já estou próximo do portão de saída de carros da universidade, que está fechado. Mais um curto trecho pedalado e me aproximo do acesso de pedestres, encontrando a ciclovia na saída.

O silêncio do abandono na universidade parece ter sido um sonho, o som dos pneus correndo no asfalto parece me despertar para a realidade de circulação na cidade, e a atenção ao que se move ao redor predomina em meu movimento.

A ciclovia em que estou me conduz para debaixo de um viaduto, o silêncio nesse local e a ausência de luz tornam possível e inevitável a presença de diversas pichações. Ao sair do viaduto, volto a sentir o sol na pele, como um cobertor necessário em um dia frio.

Estou próximo da ponte de ciclistas e pedestres, que me leva da parte continental para a ilha. A ampla vista do mangue apresenta uma barreira visual vazada, uma ponte estaiada para os automotores, com a mesma tipologia da ponte que atravesso, mas em escala maior. Daqui do alto vejo a orla em que estarei em poucos minutos, noto a movimentação na orla e embaixo da ponte, e julgo se é segura⁶ a minha passagem, não vendo nenhum impeditivo.

Para acessar essa orla, é necessário passar debaixo da ponte dos automotores, e ao passar ali vejo algumas estruturas de papelão e algumas pessoas, um pouco de lixo e umidade exala um odor forte e desagradável. Quando saio de baixo da ponte, agora sim, a vista para o mangue é sem barreiras e posso olhar de um local elevado, mantendo a firmeza no movimento do pedalar e na segurança das mãos no guidão, semelhante ao olhar que vi, da moça carregando as compras e a criança, ao passar por um desfiladeiro estreito e empoçado, seguido de uma descida tão inclinada que me obriga a apertar os freios na máxima amplitude.

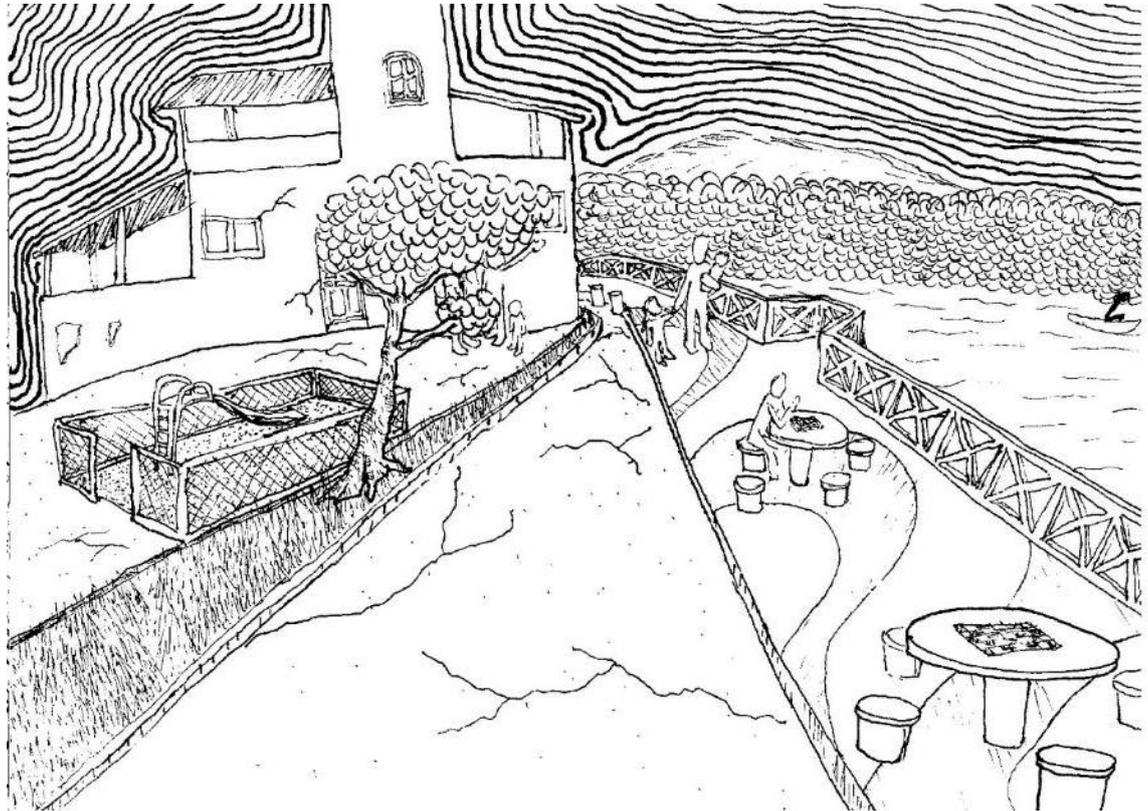
Chegando à orla que avistei da ponte, sinto que alcanço a escala humana, nas conversas que atravesso e nos olhares de contemplação que vejo ao atravessar enquanto pedalo. Quando olho para trás, percebo que me afasto das linhas de prédios que compõem o meu imaginário de cidade no horizonte.

O sentimento de abandono que senti na universidade assemelha-se ao experimentado nessa orla, em alguns trechos, com trincas na pavimentação dos ciclistas e dos pedestres, gramado alto sem poda, um escorregador enferrujado no

⁶ Trata-se da Orla do bairro de Andorinhas, onde há uma disputa pelo tráfico na região, há uma tensão no bairro devido as operações policiais ocorrem no local.

parquinho das crianças. Apesar desses fatos, a orla é habitada ao longo da extensão, o que sinto ser um convite para estar ali e observar a paisagem composta por pescadores, barcos de madeira e uma enorme porção de água encostada na vegetação do mangue.

Figura 18 - Ilustração da orla de Andorinhas



Fonte: Elaborado pelo autor.

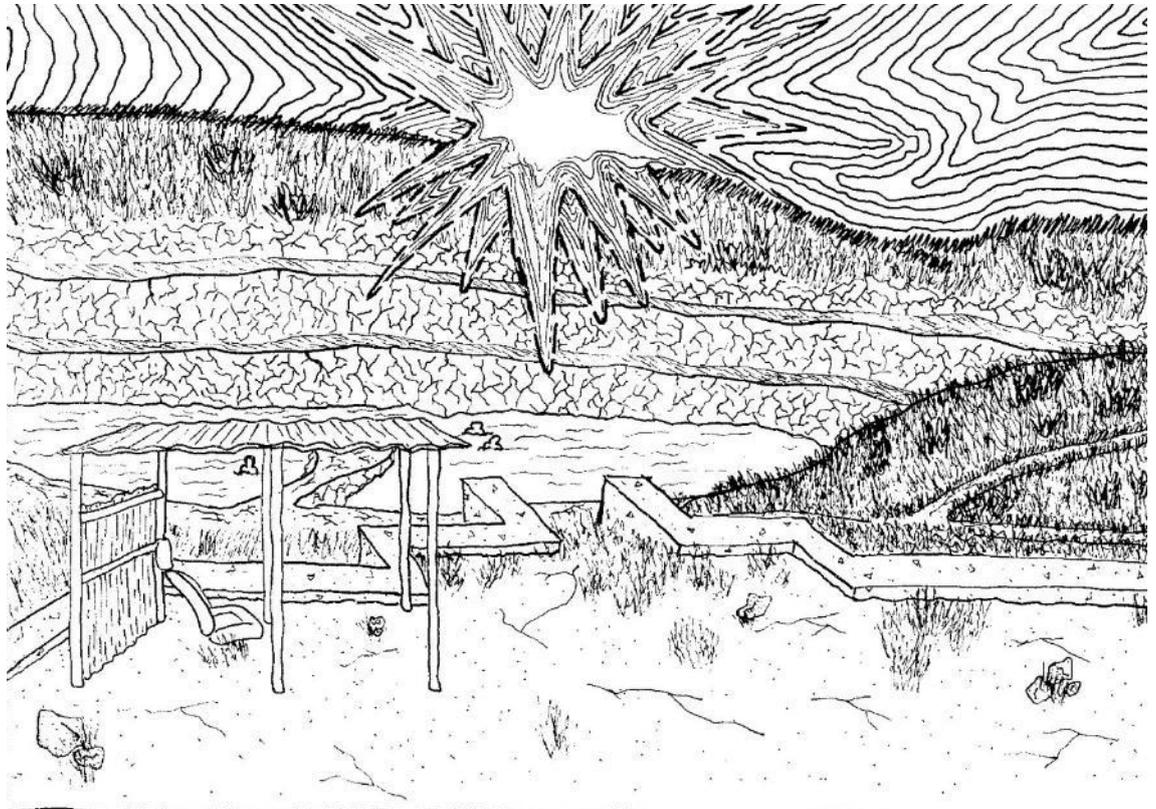
Em dado momento a orla descreve uma curva à esquerda e a água se ausenta, embora a vegetação continue. Aqui dois meninos brincam de pipa. Na saída da orla uma aglomeração de 10 a 15 pessoas se situa na frente de um bar, ao lado de uma avenida, que fazia elevações gramadas, decido seguir pela direita, juntamente com a ciclovia, e ainda na intenção de ver mais água, resolvo ir à pedreira, a alguns minutos pedalados.

O cenário bucólico aqui é predominante, as elevações gramadas fazem esquecer que estou em uma capital, ao chegar à entrada da pedreira vejo algumas pessoas de bicicleta dentro do local, atravesso os gelos-baianos e novamente os pneus da bicicleta recebem a lama da chuva do dia anterior. Para pedalar na lama percebo serem necessárias mais força nas pernas e coordenação nas mãos.

Decido não pular na água, mas em contrapartida escolho ter ampla visão da pedreira, pedalo então até uma pequena estrutura com telhado, no alto de uma elevação gramada. À medida que ganho altitude, vejo no céu inúmeros urubus e percebo outra porção de água, onde habitam vários deles, quase como se houvesse regulamentação de pedreira para humanos e pedreira para urubus.

Ao chegar ao pico, paro um instante e aprecio a vista da pedreira, com o sol que se põe e desenha pontos brilhantes na água. A pequena estrutura com telhado conta também com uma cadeira dianteira de carro, ideal para assistir ao momento.

Figura 19 - Ilustração pedreira de Joana D'arc



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Vejo lá embaixo dois homens conversando, cada qual em sua moto, um deles me avista e vem ao meu encontro, o cansaço sinaliza que é hora de voltar para casa.

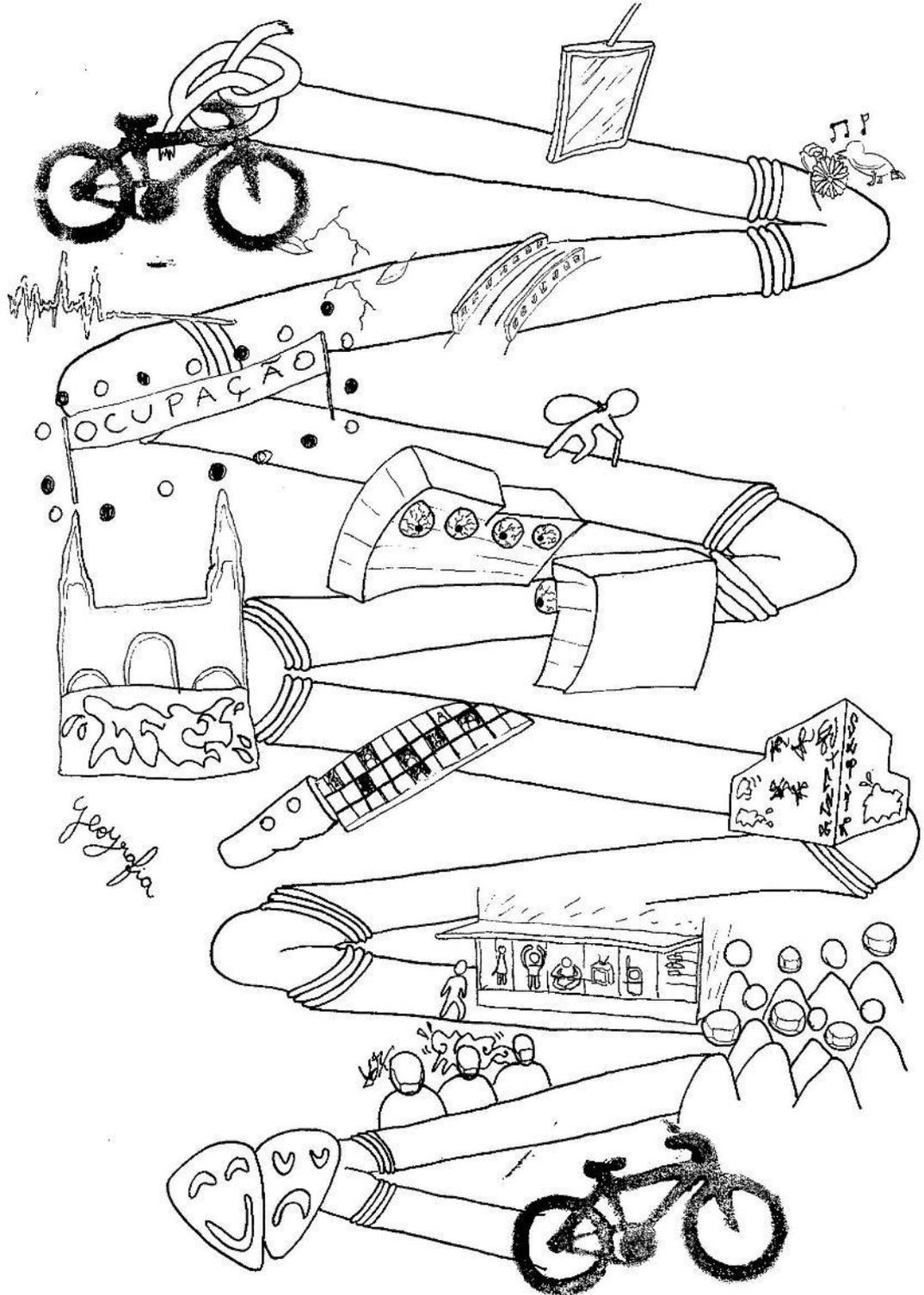
Figura 20 - Mapa do trajeto realizado *Outras águas, outras orlas*.



Fonte: Aplicativo *Strava*.

2.2.3. Cidade galeria

Figura 21- Mapa sensível ilustrado Cidade galeria.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Praça Costa Pereira, as alturas dos prédios e das árvores se misturam, ouve-se um som de louvor na praça, e encontro, como entrada, um local coberto de escritos e cartazes colados nos tapumes de uma edificação ocupada até pouco tempo atrás pela luta por moradia. Em meio a pôsters, desenhos e pinturas, destaca-se para mim uma folha colada: “Desobediência: substantivo feminino”.

Figura 22 - Ilustração de passagem entre prédio abandonado e teatro



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Sigo me orientando por pontos onde vejo essas inscrições, expostas aos passantes, atento também para as pessoas nesse trajeto. Vejo três homens conversando, cada qual com um uso diferente da máscara, um sem máscara, outro com ela abaixo do queixo e o outro cobrindo a boca e o nariz com o apetrecho, atrás deles há pinturas de rostos cartunizados e frases. No outro lado da rua, lojas abertas e fechadas intercalam vitrines com tapumes metálicos pintados. Essa rua é estreita, com prédios altos dos dois lados, vejo poucas pessoas e olhar para cima causa uma sensação de supressão, pela discrepância entre a escala do observador e a do ambiente construído.

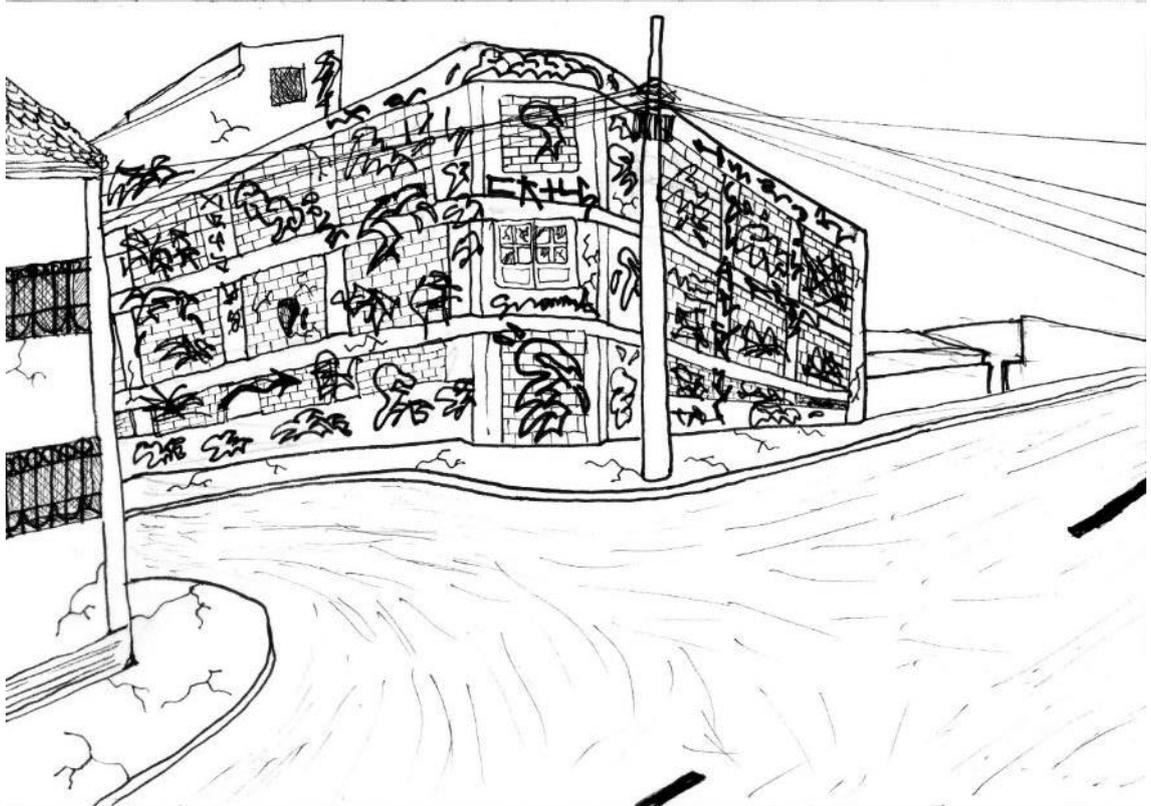
Agora, em um cruzamento, as vitrines me distraem com exposições envelopadas, e sigo um fluxo presente no asfalto de velocidade superior à minha. Manequins em pose *blasé* olham para algum além acima da minha cabeça, uma exposição com torneiras brilhantes atrás de duas senhoras e um cachorro em uma coleira captam minha atenção. A profusão de informações, somada ao fluxo da multidão semi-mascarada, desvia meu olhar e altera o pedalar, impondo mais movimento às pernas.

Em um cruzamento com uma subida, vejo escrito nas paredes de um prédio o termo “Geografia”. A quantidade de associações possíveis a que a leitura dessa palavra me remete me mantém ocupado até a próxima esquina, onde algumas inscrições orientam para a entrada, entre dois altos prédios, seguidos de residências de um pavimento, o que me fornece uma ampla visão do céu e variações da cor da vegetação em uma elevação rochosa gramada. Uma sutil mudança do respirar substitui o úmido pelo fresco.

Outra inscrição me indica a entrada, de modo a contornar o quarteirão, uma placa fixada na parede ostenta uma frase que nunca antes vira: “Não jogue lixo aqui, você está sendo filmado.” Olho para várias direções à procura da suposta câmera, sem sucesso.

A rua em que pedalo apresenta um aclive, reduzo a velocidade e aumento o esforço ao pedalar, e essa lentidão me permite perceber inscrições de várias tipografias nos muros dos dois lados da rua. O esforço em pedalar na ladeira é amenizado com o vento que sopra no sentido contrário ao meu movimento. Ao fim do aclive vejo uma edificação de uns três pavimentos com as paredes externas descascadas, aparentemente abandonada, mas diversas pinturas ali cobrem o prédio e respeitam o espaço de cada uma, por vezes estabelecendo uma relação dialógica com as demais, e com o efeito do tempo, são corroídas junto com as paredes.

Figura 23 - Ilustração de prédio com pinturas que cobrem suas fachadas.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Em um declive escolho frear para observar de perto bares que frequentava antes da pandemia. São construções antigas, que se deterioram aos poucos, tecendo uma memória dialógica do sujeito que pedala com a memória construtiva da cidade. O declive estende-se na esquina à esquerda, onde já é possível observar um mural próximo do edifício do Arquivo Público, em pastilhas que formam um mosaico de homens e mulheres trabalhando, parecendo um convite a entrar no edifício.

Em um cruzamento avisto um extenso muro branco com inscrições, sinto que os espaços sem tinta combinariam com a composição de outras inscrições. Entre uma igreja, um alto edifício e outro cruzamento, à minha frente, vejo em uma esquina com um alto edifício, no qual me chama a atenção uma de suas arestas, com aparência afiada, encontro-me em uma bifurcação.

Pedalo até uma esquina onde vejo algo escrito e pintado em um muro de pedras de um edifício, “sem guia turístico”, os desenhos seguem junto com o aclave, e no topo da ladeira estranho a seguinte placa fixada em uma residência de dois pavimentos: “Só 650 mil reais”. Apesar de algumas vidraças quebradas e as paredes com pintura descascada, a arquitetura me agrada, aparenta ser de meados do século passado.

Novamente em um cruzamento, avisto, a um quarteirão de distância, alguns escritos e a pintura de um rosto com traços realistas, sem hesitar pedalo até esse ponto, e ao me aproximar aos poucos, posso ver mais detalhes da composição de par agradável com o vento que sopra meu rosto ao pedalar.

Enquanto pedalo ao lado da Igreja Santa Luzia, já avisto inúmeras pinturas de diversas cores, que me remetem a bolhas coloridas, em torno da Catedral Metropolitana de Vitória, dando um aspecto vibrante à cor pálida da arquitetura.

Figura 24 - Ilustração de arredores da Catedral Metropolitana de Vitória.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

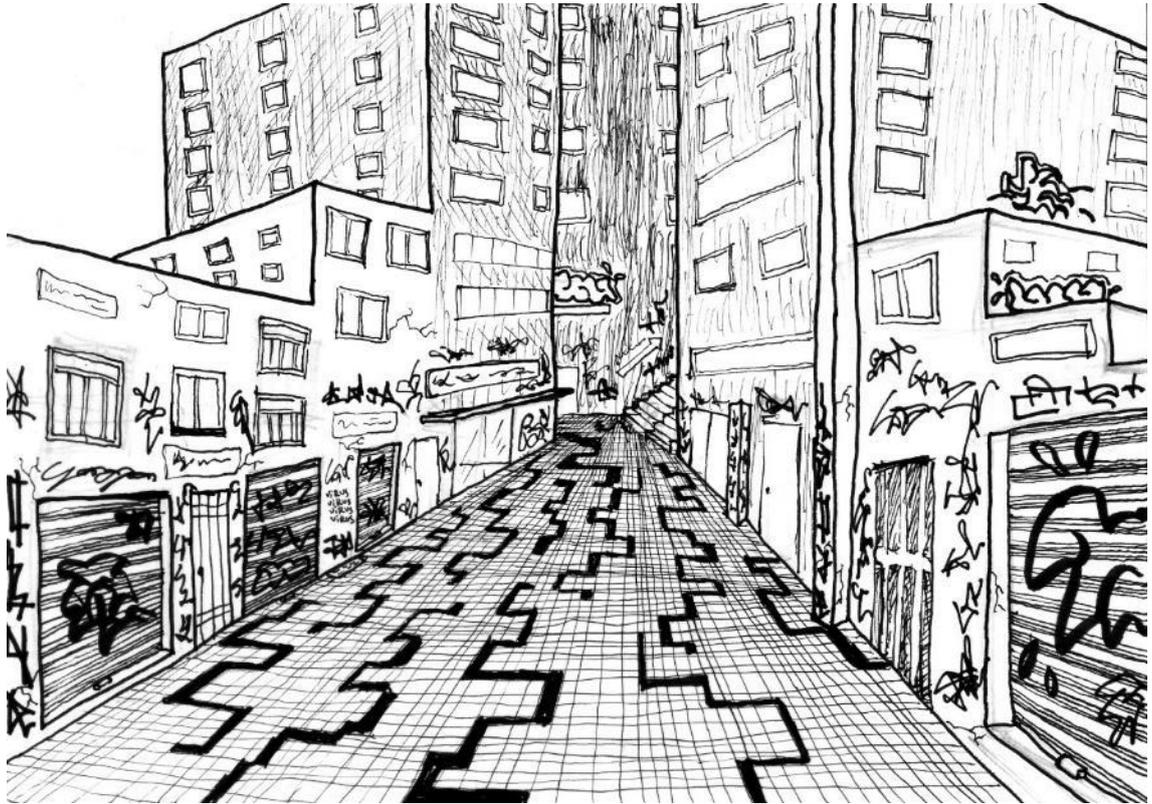
Pedalando em torno da catedral, vejo uma tenda com algumas pessoas embaixo, me aproximo para ver a instalação e percebo que se trata de algum órgão estatal do trabalho. Atravessado por uma sensação de apatia, ao ver as vestimentas em terno e gravata, desvio o olhar. Nessa rua em que estou há uma intensa movimentação, com uma Kombi que vende frutas, e pessoas nos bares. As vozes se sobrepõem numa melodia serena, fazendo par com a sombra das árvores e dos edifícios.

Ao passar pelo que parece um túnel sombreado de edifícios e árvores, alcanço um espaço aberto e asfaltado, ocupado por diversos veículos estacionados, e é como um respiro. Em volta, alguns edifícios que conservam a arquitetura do século passado, e uma pequena praça em cinza e verde, com um elemento central que parece ter sido um dia um coreto. Mesmo com a pintura de cal branco é possível ver algumas inscrições. A rua, com inclinação em declive, leva-me ao encontro de algo escrito que havia visto de cima, e agora com mais legibilidade: “A senzala vai derrubar a casa-grande.”

Desse ponto vejo que há mais uma descida, e percebo um edifício com escritos que se aproximam do topo dos seus sete pavimentos. À medida que desço e ganho velocidade, começo a frear e o barulho do freio, presente em todo o percurso até o momento, parece chamar a atenção dos passantes, e percebo ter acordado um homem que dormia na praça, ao lado do suposto coreto. Nessa rua me desperta curiosidade uma escadaria que leva ao ponto mais baixo da cidade, ao nível do mar. Uma pintura com notas musicais compõe toda a sua extensão.

Ainda em descida, começo a frear com o pé também, e vejo na rua de baixo um beco coberto com escritos e cartazes. No término da ladeira pego um retorno em frente a uma banca de revistas para alcançá-lo. A passagem para o beco está interrompida por dois homens que se organizam para carregar o máximo de sacolas com rolos de papel higiênico possível. Em uma brecha, eu os contorno e entro no beco. É uma rua curta para pedestres e ciclistas, pavimentada em pedra portuguesa nas cores branca e preta, coberta de escritos - “Mais amor, por favor”, “vírus vírus vírus vírus”, “Desculpa, mãe” – dos mais variados, legíveis e ilegíveis. Sinto novamente a sensação de supressão entre os edifícios nesse beco, somada aos olhares de três homens sentados na escadaria das notas musicais.

Figura 25 - Ilustração de beco pintado.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

No fim do beco, pego saída para uma avenida, permaneço na calçada, bem movimentada, e repete-se a cena da multidão semi-mascarada. O som dos carros, vozes das pessoas, vitrines, cada qual com uma exposição diferente, e muitos escritos que cobrem os edifícios roubam minha atenção, a ponto de seguir o fluxo mais rápido e intenso. Encontro um pequeno respiro em uma calçada com bifurcação, escolho o lado vazio e observo atentamente a estátua de uma mulher meio curvada e com cajado na mão, em expressiva dor.

Em um cruzamento da avenida, vejo novamente a cidade galeria se apresentar para mim, entro na rua à direita e vejo a composição de inscrições e pinturas ao longo da via, no pavimento térreo dos edifícios, de um lado, e vitrines com reluzentes exposições, do outro. Na mesma rua, vejo, na frente de tapumes pintados, um homem deitado no chão e uma mulher que vai ao seu encontro: “Você tá passando mal?”

Alguns escritos de ilegíveis caligrafias em fachadas de edifícios me orientam em uma entrada onde há um respiro de céu. Um pouco menos verticalizado, esse trecho, entre restauração e deterioração da arquitetura, com edifícios do século passado, resiste ao tempo. A sensação de nostalgia é sobreposta às sensações de

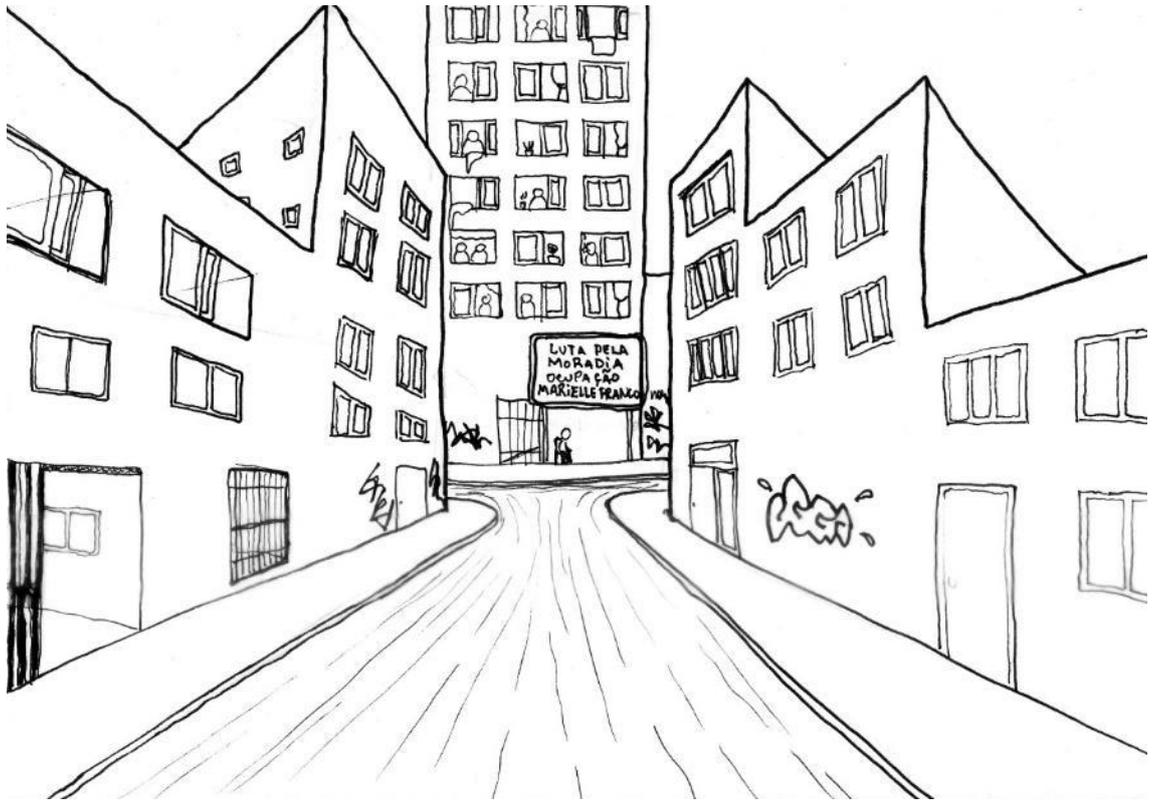
abandono e deslumbre, com signos que ofertam produtos à venda. Em uma das esquinas há um parque gradeado e esverdeado, e na mureta que sustenta a grade se lê: “Vivi pouco, sofri muito.”

Pedalar próximo a uma densa massa verde de árvores, ainda que entre prédios, carros e ruídos sonoros, traz, junto com o frescor e o aroma da vegetação, serenidade e a sensação de que é possível cultivar mundos possíveis. Talvez essa seja uma das questões que justifique a minha escolha de percursos arborizados nos trajetos cotidianos.

Em uma das esquinas do parque vejo coreografias aceleradas em uma pista de *skate*, pedalo nessa direção e, ao me aproximar, vejo adultos conversando e crianças brincando na pista. O som que emitem parece tensionar um silêncio que rege essa praça, há um abandono que me faz criar ficções sobre o entorno e entrar em contato com a memória de uma crônica que li sobre a região.

Contornando a praça, vejo em um dos cruzamentos um prédio coberto de escritos, no quinto andar está escrito em *spray* preto “Vem, neném”, e acho engraçada a ousadia. No fim de um quarteirão, em uma rua perpendicular, vejo algo entre um *outdoor* e um cartaz, escrito em vermelho num fundo branco, que me remete muito aos anúncios na entrada de um cinema, “Luta pela moradia ocupação Marielle Franco”, e ao lado, em meio a diversas tipografias em muros, reconheço um que já vi em um documentário, “nuno”.

Figura 26 - Ilustração edifício ocupação Marielle Franco.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Em uma rua sinuosa e estreita entre muros, desacredito ao ver a seguinte placa: “Sofreu um acidente saque seu DPVAT”. Isso causa uma sensação estranha, com a lógica de que o acidente pode ser rentável. Sinto o peso de uma sensação de sufoco no corpo, querendo passar o menor tempo possível nessa rua, vejo um edifício verticalizado que destoa dos demais do entorno, e em cores sólidas e desbotadas, duas pessoas choram abraçadas na entrada do “Hospital Municipal”.

Percebo que essa situação me afeta e me faz pedalar com menos intensidade, mas a sensação de sufoco se esvai quando passo próximo a uma obra, onde um dos pedreiros me dá passagem, agradeço-lhe e sigo meu movimento, um pouco mais acelerado. O som de crianças jogando bola retoma um deslumbre sereno com o entorno. Na mesma rua percebo uma pintura na entrada de uma casa com cores vibrantes, com o desenho de um cachorro e a frase: “Se eu pudesse falar eu não latia.”

Em uma bifurcação, escolho uma ladeira curva em aclave, com alguns escritos nas fachadas de edificações que não ultrapassam três pavimentos e coincidentemente têm a mesma paleta de cor bege alaranjada descascada, que, em meio a janelas quebradas e à ausência de circulação, compõem marcas de abandono.

Uma entrada à direita me chama a atenção em um peitoril vazado, com a placa ao lado Viaduto Caramuru. Faço uma pausa para beber água enquanto observo os trilhos preservados do passado, quando houve bondes na cidade. Aproximo-me para tocar o trilho, tão quente quanto o dia.

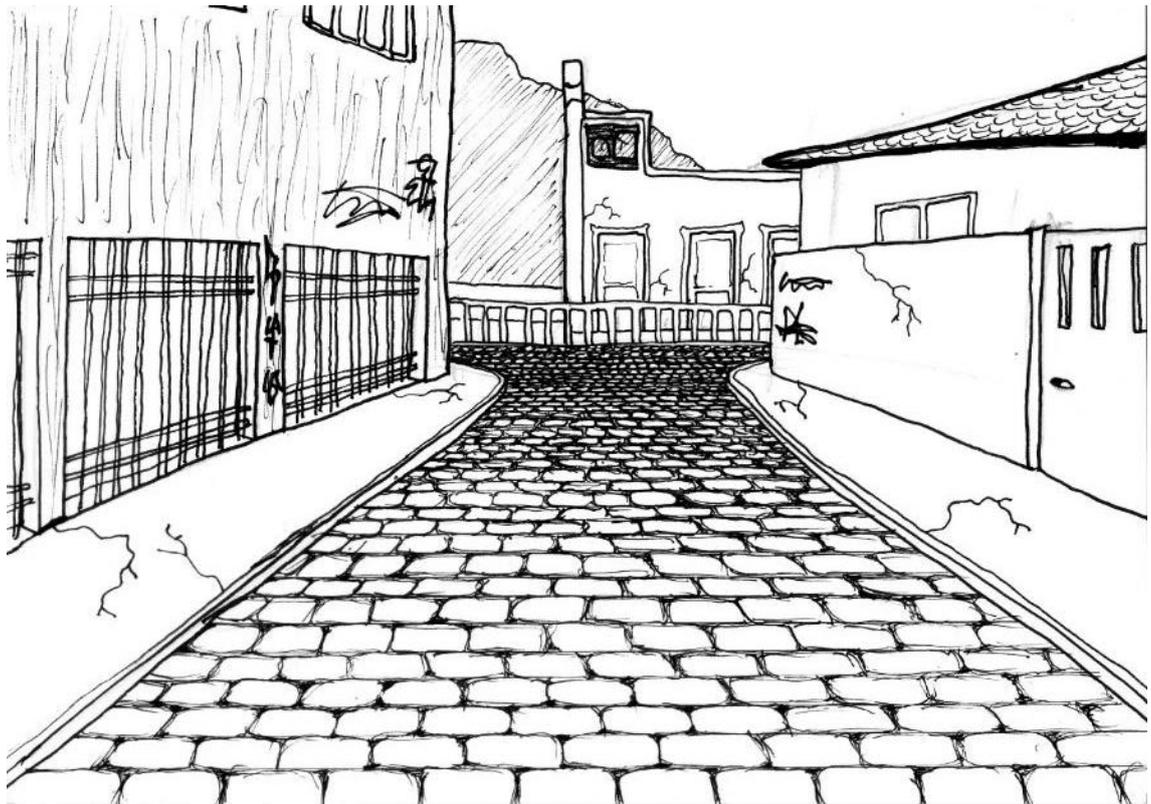
No fim do viaduto avisto uma esquina com alguns escritos e destaca-se para mim, novamente, “vírus vírus vírus vírus”. A ladeira curva em aclave parece se repetir, mas agora com o entorno agradável, em meio a casas robustas com espaçosas varandas. A rua florida ressoa o canto de pássaros, e imediatamente percebo como destoa de todo o percurso que fiz até o momento.

Quando não há mais flores, nem casas, e o canto dos pássaros começa a soar distante de meu entorno, vejo muros quebrados onde habita uma vegetação em meio ao concreto, e o que parecia ser uma edificação revela-se um estacionamento não pavimentado.

Percebo que retorno a um local em que estive anteriormente, quando me referi a um espaço aberto e asfaltado onde carros estacionavam. Uma cena inesperada parece me pôr diante de um estranho espelho, quando vejo um ciclista com o semblante desorientado ao dizer: “É melhor ir por ali”.

Na desorientação de outro ciclista também sou desorientado e encontro entrada em uma rua com paralelepípedos. No fim da rua o sino de uma igreja me chama a atenção por sua cor semelhante à vegetação ao fundo, sob uma elevação rochosa.

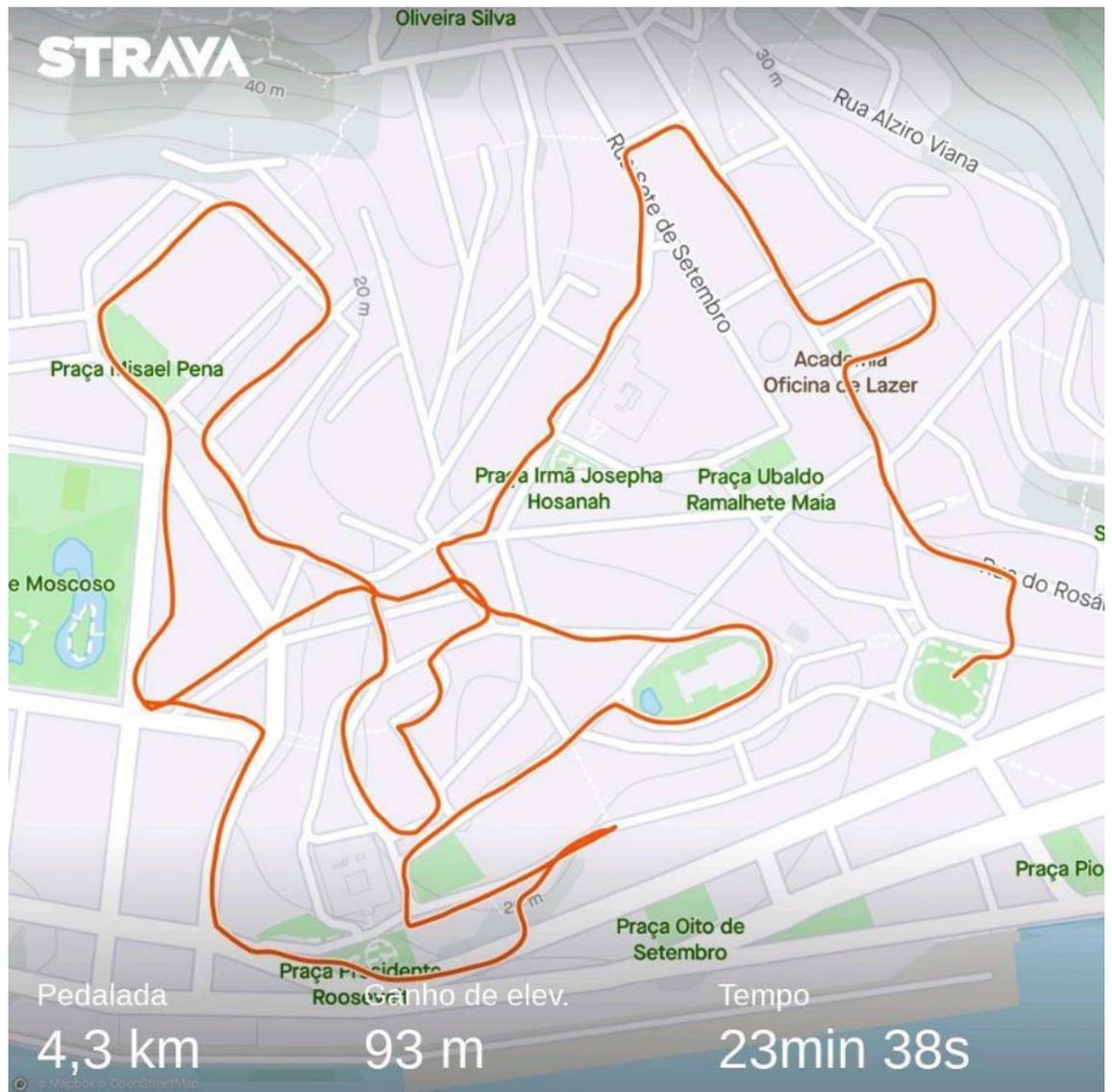
Figura 27 - Ilustração de sinos e elevação rochosa



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Ao lado da igreja, uma rua em leve declive aos poucos me proporciona velocidade. O som estridente do freio da bicicleta, somado à inclinação íngreme, me obriga a descer da bicicleta para atravessar de forma segura o cruzamento à frente. Retomando o pedal, me conduzo em uma estreita via coberta de escritos e pinturas nas fachadas das edificações, contorno um dos prédios em meio aos escritos e de repente estou descendo uma via, passando embaixo do Viaduto Caramuru. Embaixo dele vejo “Salve Caramuru”. Essa via me leva novamente ao cruzamento do parque gradeado, e uma sensação de que a cena se repete ao ler “Vivi pouco sofri muito” me permeia o corpo. Fim da experiência.

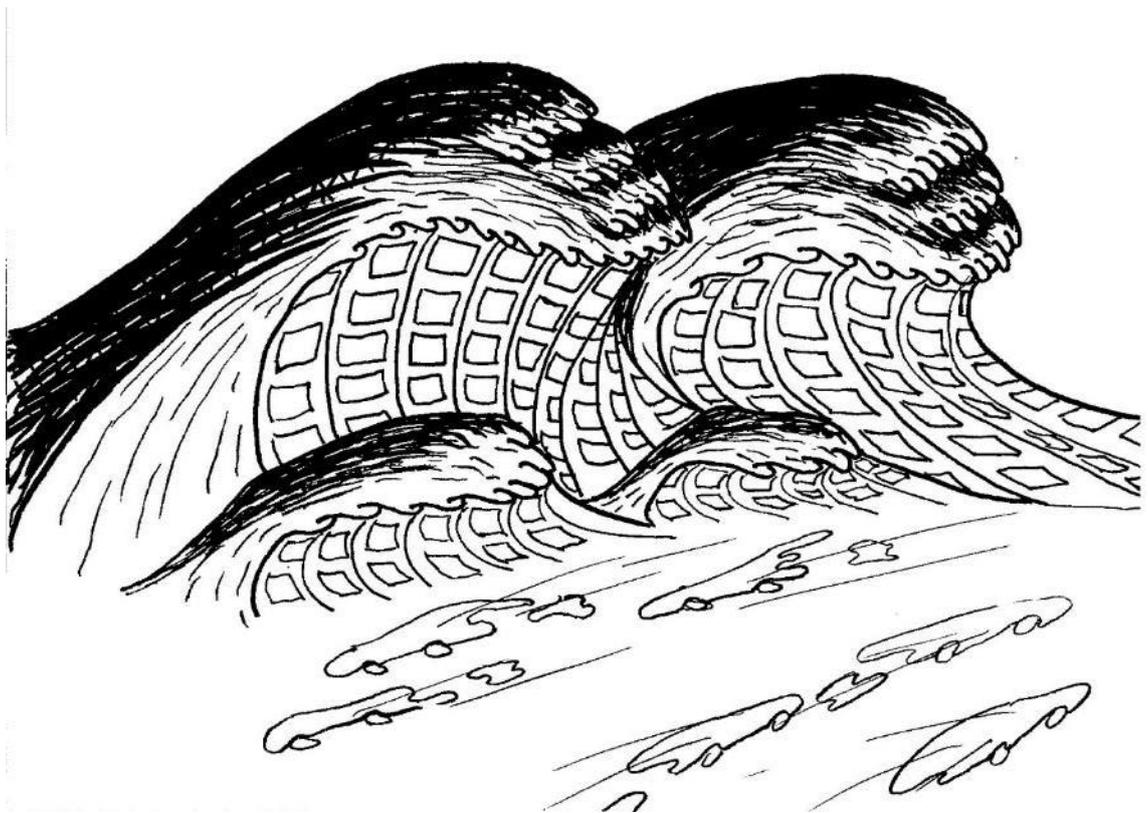
Figura 28 - Mapa do trajeto realizado *Cidade galeria*.



Fonte: Aplicativo *Strava*.

Início na Praça do Papa, onde são deixados os primeiros folhetins, nas cestas das bicicletas de aluguel do município. Em uma tarde quente de novembro de 2020 já sinto o porvir do verão. Ao iniciar a pedalada, vejo do outro lado da rua escritos/pinturas em uma esquina, que me rememoram a experiência Cidade galeria. Ao procurar pontos altos da cidade, vejo no outro lado da rua, diversos prédios que se misturam e formam um extenso paredão, remetendo-me a uma onda prestes a quebrar em cima da rua.

Figura 30 - Ilustração onda de prédios



Fonte: Ilustrado pelo autor.

A distância entre a ciclovía onde estou e os prédios que formam um paredão é composta por uma calçada, três faixas de rolamentos, um canteiro central, mais três faixas de rolamento e uma calçada. Nessa escala humana que componho, acoplada a uma máquina na qual empenho esforço físico para produzir movimento, sinto-me nauseado com o largo espaço entre calçadas, ao observar os automotores em sua permanência instantânea neste trecho, somado ao olhar que procura a altura que atingem os edifícios. Encontrando a próxima entrada, ainda longínqua, no fim do paredão, faço retornar o olhar à linha do horizonte, em meio a uma área sólida sem

frestas, com contornos definidos.

Atravessado à rua, em direção à próxima entrada, estou na mesma calçada do paredão de prédios e só nesse momento percebo a diferença das pessoas nesse local, de andar apressado e roupas que deixam à mostra apenas a cabeça e as mãos. Passo em frente a um prédio que destoa do entorno, em sua tipologia arquitetônica, no formato escalonado, no andar térreo, algo semelhante a uma praça, onde é possível ver pessoas sentadas ao lado de mudas de palmeiras.

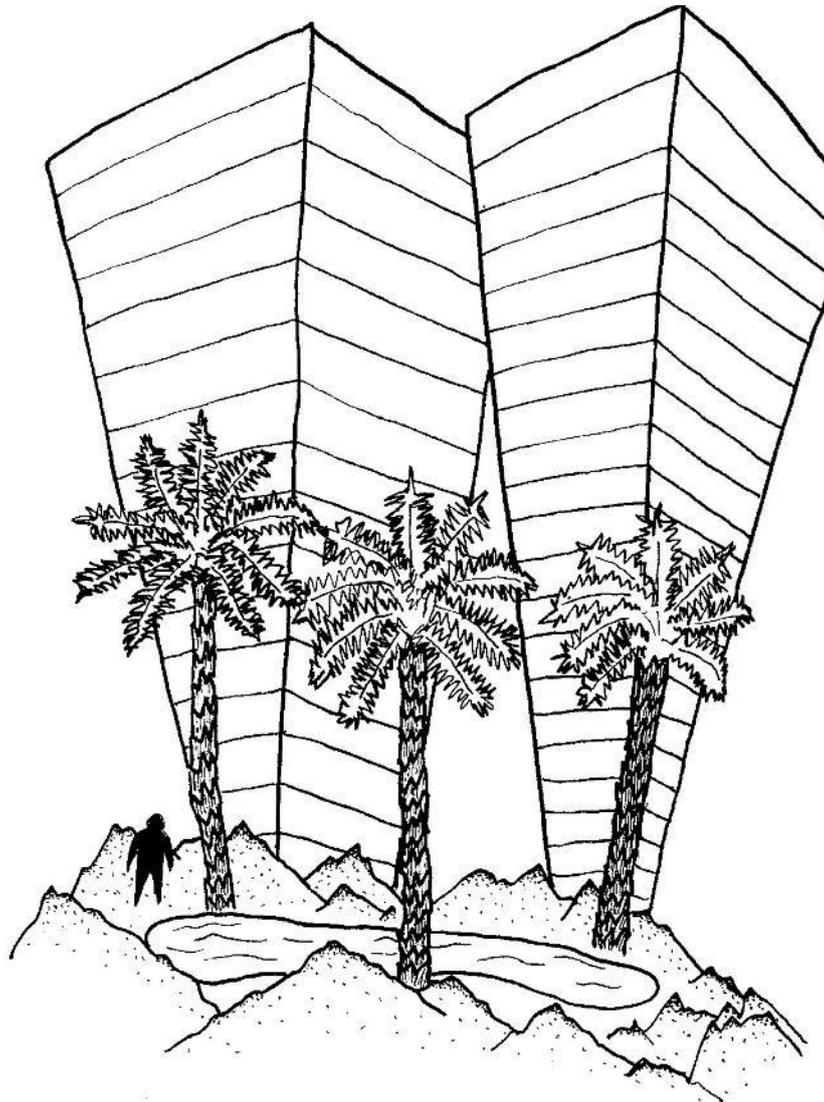
Em um terreno entre prédios, encontro a primeira fresta, um alambrado que guarda quadras de esportes na areia. Não há, nesse lado do quarteirão, acesso ao terreno, e o alambrado parece cumprir o papel de vitrine do estilo de vida esportiva aos passantes. Ao lado da próxima entrada, um condomínio com três torres cilíndricas de apartamentos, sustentadas em três pavimentos de garagem, parece cultivar um pequeno ecossistema, com palmeiras em seu interior.

Margeando esse condomínio, agora trafegando em um bairro, vejo alguns prédios em volta de um estacionamento em forma de quarteirão, que, por sua vez, aparenta simular uma praça, nos canteiros de árvores onde algumas pessoas se sentam. Há nesse local uma sensação acentuada de desorientação, com o fluxo de carros, pessoas andando apressadas e sons característicos de construção civil.

Ao sair desse bairro, sobre uma calçada, enquanto aguardo a hora de atravessar, encontro uma fresta em um alambrado, ao lado de um ponto de ônibus. Dentro desse alambrado funciona um estacionamento e o mesmo alambrado serve de apoio a um *outdoor*. Ao atravessar, pedalo com mais intensidade, trata-se de uma via com entrada para uma ponte, na qual não é permitido o tráfego de pedestres e ciclistas. Mantenho o movimento no local reservado aos motociclistas, enquanto procuro orientação. Encontro um prédio que se destaca dos demais pela altura e pelo revestimento em pastilha, que simula pequenos tijolos de cerâmica.

Próximo ao prédio, um espelho d'água e três palmeiras compõem um pequeno oásis na área de embarque e desembarque dos moradores. Nessa mesma calçada, encontro uma fresta, acima de uma lixeira, e entre um eletroduto e um poste, um padrão que reconheço imediatamente como elemento replicável na cidade. Um homem parado em frente ao prédio, com postura de guarda do oásis, não parece se importar com minha presença.

Figura 31 - Ilustração oásis artificial.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Sigo em frente, margeando prédios não tão altos quanto o anterior, e encontro mais uma fresta, dessa vez no afastamento de um prédio, ao lado de paraciclos, em uma caixa que parece ser saída de ar do subsolo. Nessa via a presença de pedestres e ciclistas é quase nula, os poucos que transitam parecem ser abafados pela escala do ambiente, construindo o ritmo da aceleração audível no asfalto.

Em um trecho com árvores, perpasso alguns pedestres na calçada, enquanto observo a próxima entrada, ainda distante, marcada por um hotel com um grande emblema da rede no topo. Ao aguardar o semáforo, encontro meu olhar distraído na fresta replicável de um poste, e a preencho. Após atravessar o sinal, estranho o afastamento de uma pequena edificação de dois andares. Entre o espaço onde pedalo

e o comércio ali presente há uma exposição de motocicletas reluzentes à luz do sol e decorações que remetem a filmes norte-americanos da segunda metade do século passado.

Mais à frente, a sensação térmica varia, ao amenizar o calor com uma camada de copas de árvores, derramando sombras que cobrem a calçada. O vento que cortava meu corpo, antes fresco, ao pedalar, torna-se agradavelmente gélido, em meio à praia e casas com largas varandas, e sinto-me acolhido nessa calçada.

Figura 32 - Ilustração calçada sombreada.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Ainda na metade do caminho para o hotel, vejo-me procurando frestas em postes, e após preencher algumas, avanço pelo interior do bairro para me aproximar do hotel.

Há um silêncio semelhante ao de abandono, no interior do bairro, correspondente ao de alguns dos terrenos vazios no entorno. Em um desses terrenos, observo, através de uma vegetação com cerca de um metro de altura, um caminho traçado, e no fim do terreno, um buraco no muro que dá vista para a rua do hotel. Enquanto pedalo nesse terreno, observo o contraste de textura e escala entre a

vegetação e o hotel. A imponência do prédio é suavizada pelo crescimento descentralizado das plantas. No fim do caminho, percebo que não era uma passagem no muro, mas um buraco que se inicia na altura da cintura. Faço o caminho de volta e contorno o quarteirão para alcançar o hotel.

Na via do hotel, entre sombras de árvores e de prédios, permeando os lava jatos de rua, encontro um edifício residencial branco e com varandas. Acompanhando sua direção, me distraio com pichações em um tapume metálico num terreno de esquina, e entre tapumes encontro uma fresta na qual fixo alguns folhetins.

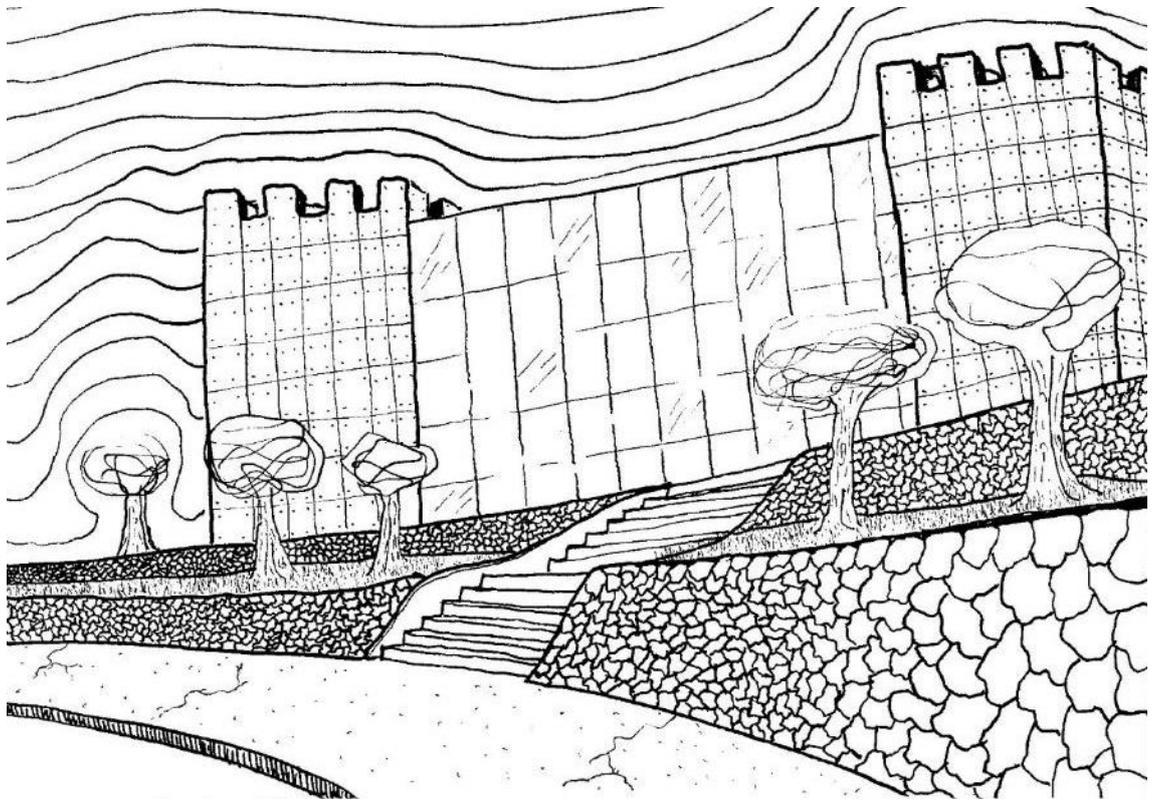
Em um cruzamento, sigo sob a calçada em uma avenida sombreada de altos prédios e árvores. Entre imóveis abandonados e vazios, encontro frestas em uma grade característica pelo perfil não escalável, interrompo meu movimento para fixar alguns folhetins e procuro no entorno a próxima entrada. No próximo semáforo da avenida, em uma entrada para um bairro, vejo uma série de prédios, ainda distantes. No interior desse bairro há rotatórias nos cruzamentos e calçadas estreitas, o que prende meu olhar no sistema viário, e encontro uma série de frestas, em poste, orelhão e parquímetro.

A partir dessa via encontro entrada em uma sinuosa e estreita rua de prédios altos, e ao pedalar na contramão, uma sensação de normatização e vigilância rege meu movimento, causando inibição ao explorar as frestas. Fora da rua estreita, permeando imóveis abandonados e ruas arborizadas, encontro novamente, como orientação, um hotel, mas de outra bandeira. Na rua de trás desse prédio encontro uma fresta em um poste, por onde observo a próxima orientação, uma avenida com intensa circulação no asfalto, em meio a edifícios cujos últimos pavimentos, estendidos ao longo da via, requerem, para serem vistos, que se olhe acima da linha do horizonte.

No início da pedalada nessa avenida, encontro frestas em um imóvel com aspecto de abandono e um cartaz de “aluga-se”, ao lado de um ponto de ônibus. Após depositar alguns folhetins, sigo por um trecho arborizado e verticalizado no que diz respeito à ocupação do solo, onde uma moça de andar apressado e olhar preocupado me pergunta se o sentido em que ela caminha vai dar no IML. Nessa via percebo que predominam ritmos distintos, o andar apressado e a imobilidade zeladora nos edifícios, e vez ou outra vejo alguém pedalando.

Entre prédios, destaca-se, no centro de um largo terreno gramado e arborizado, um maciço, com vidros translúcidos servindo de recheio ao concreto das laterais. Sua imponência ganha mais destaque com uma escadaria à frente. A distância entre a calçada em que pedalo e a localização do prédio no terreno em aclive me transmite uma sensação de fortaleza impenetrável. Tento fixar alguns folhetins nas pedras que compõem a escadaria em frente, mas as frestas entre as pedras não são fundas o suficiente.

Figura 33 - Ilustração forte de concreto e vidro



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Mais à frente, em um poste, fixo um folhetim entre um adesivo de candidato a prefeito e uma placa de sinalização viária, e em seguida, percebo que minha entrada é na próxima esquina à esquerda e não no fim da via, como imaginado anteriormente.

Em uma estreita rua, que faz conexão entre avenidas, pela primeira vez no percurso, me surpreendo com a intensa circulação de pessoas – crianças na companhia de adultos com sacolas de supermercado, operários trabalhando na manutenção de fiação elétrica, pessoas vendendo panos de prato e bolsas próximo ao semáforo. A distração com as informações moventes nas calçadas foi tamanha

que, quando percebi, já estava no fim da via, em um cruzamento. Em frente a uma avenida, em meio ao calor úmido e ao suor que escorrega pelo corpo, em uma via onde as únicas árvores são palmeiras, sinto-me desorientado. Contorno uma edificação no quarteirão à frente, que parece dialogar com a avenida no aspecto árido, com um amplo estacionamento subutilizado e nenhuma árvore.

Figura 34 - Ilustração cruzamento desorientado.



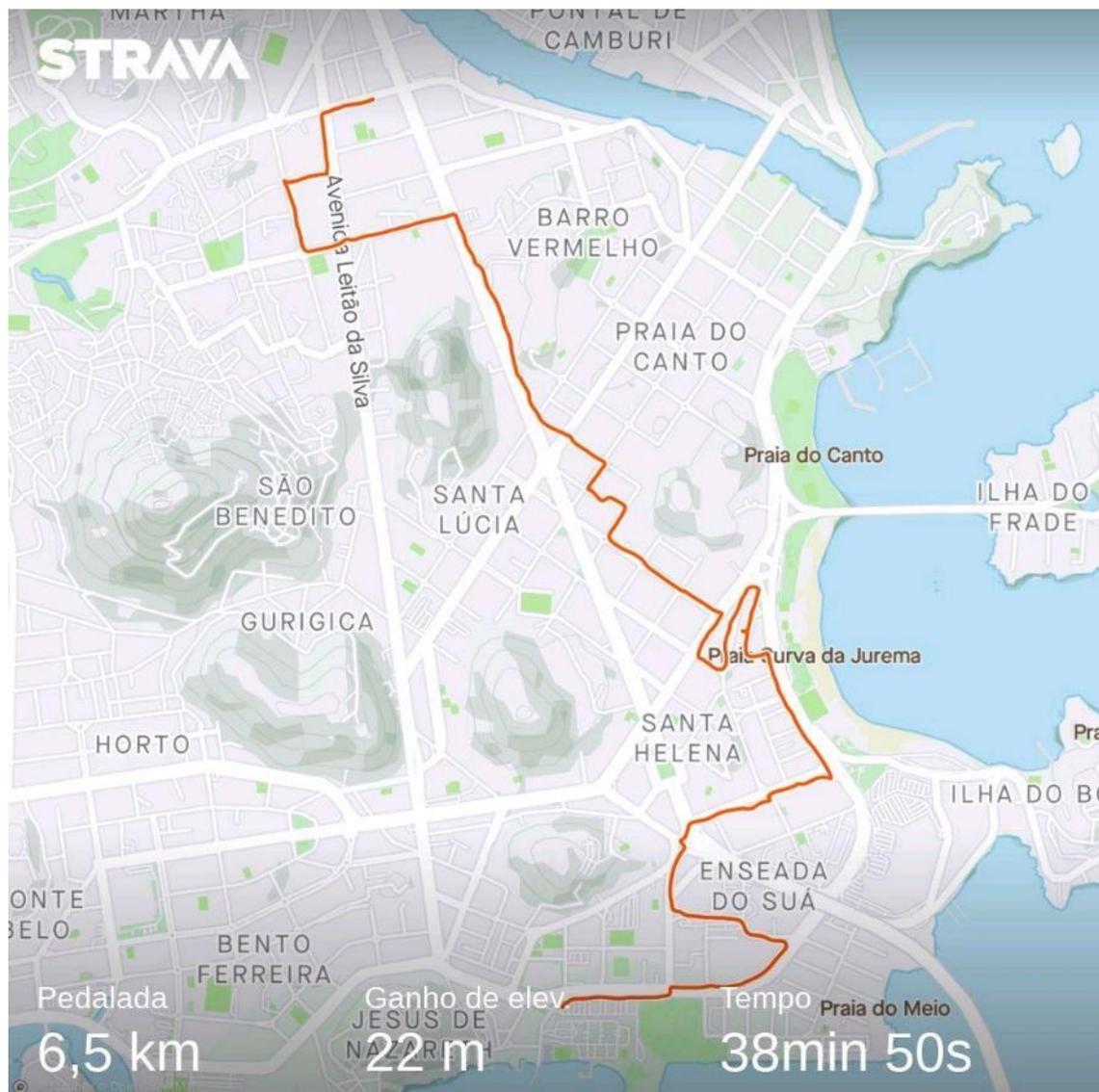
Fonte: Elaborado pelo autor.

Pedalando no entorno desse estacionamento, entro em uma rua de uso residencial, num silêncio quase que absoluto, tensionado pelo som das folhas que se movem com o vento. Contudo a rua me oferece um riquíssimo enunciado, fruto de diversas intervenções humanas, nos escritos dos muros, nas portas das casas e nas varadas, cada qual com um arranjo próprio. Contornando o quarteirão, atravesso uma estreita rua, com muros dos dois lados, sem nenhuma entrada de intensa circulação. A via serve de estacionamento para veículos de carga.

De volta à avenida, em uma esquina com um imóvel abandonado, encontro uma fresta em uma placa que anuncia serviços automotivos. Vejo mais duas vezes essas frestas nesse trecho murado e árido da via e deposito os folhetins. No último

trecho do percurso, à direita da avenida, pedalo em uma estreita calçada com marcas de desgaste do tempo, pavimentação quebrada, raízes robustas e uma amena sensação em meu corpo, que parece recuperar-se da fadiga do percurso. Com o último folhetim, encontro uma fresta perto de um ponto de ônibus, em uma grade que parece cercar uma concessionária de automóveis.

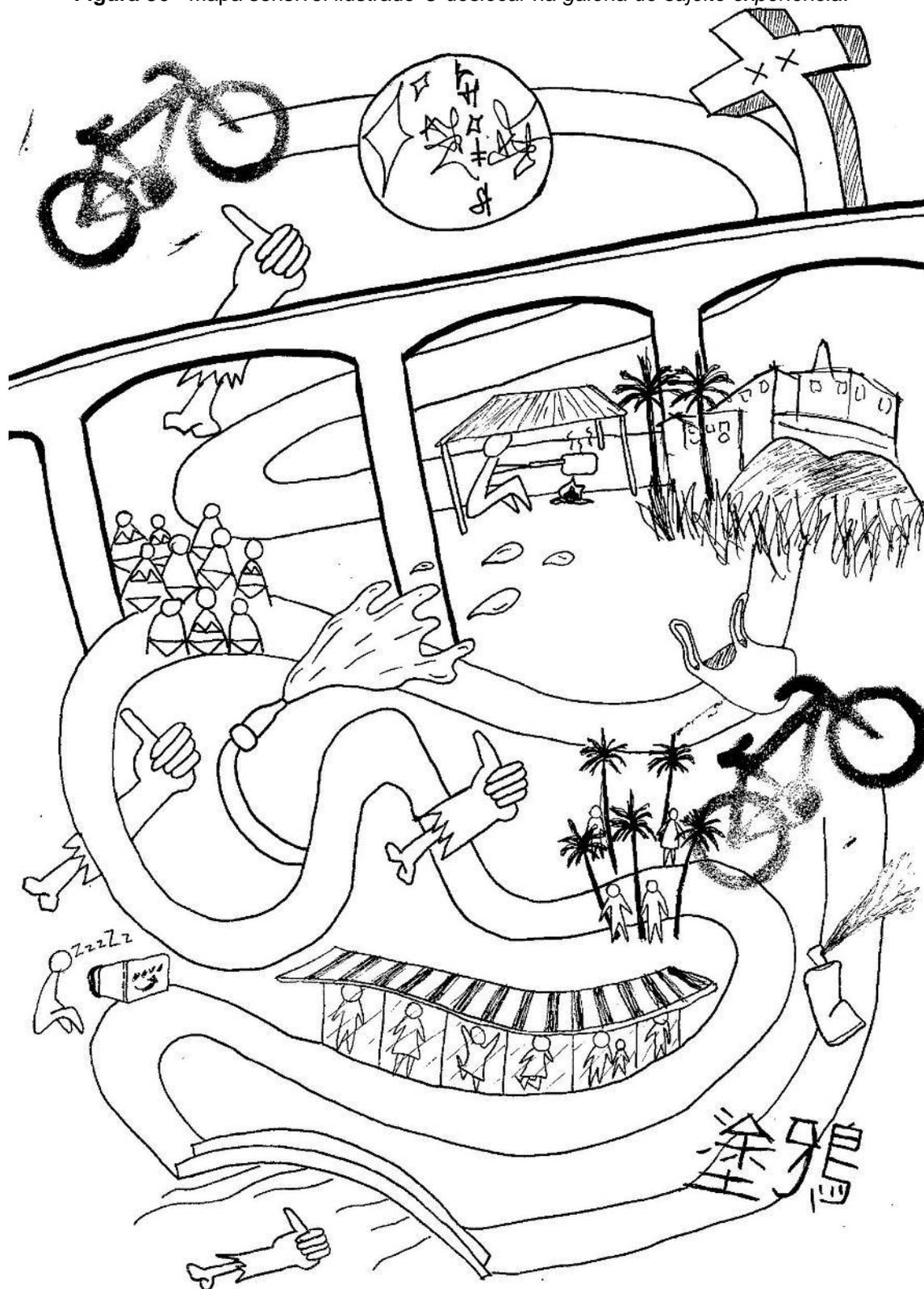
Figura 35 - Mapa do trajeto realizado *Entre frestas e torres*.



Fonte: Aplicativo *Strava*.

2.2.5. O deslocar na galeria do sujeito experiência

Figura 36 - Mapa sensível ilustrado O deslocar na galeria do sujeito experiência.

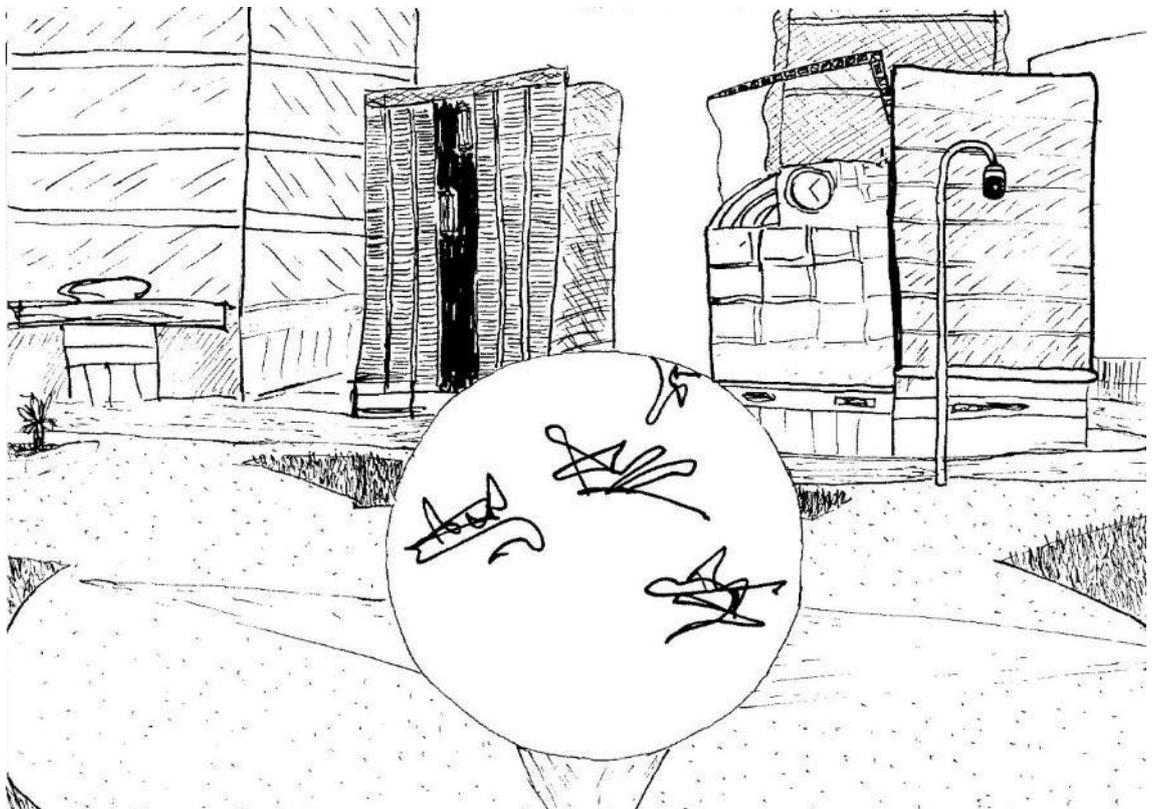


Fonte: Ilustrado pelo autor.

Início a pedalada em minha galeria, ao lado da primeira obra que executei na rua. Inúmeras vezes eu atravessei o entorno e o vivenciei em permanências anteriores à pandemia. Seria estranha a escala da praça sem rodas, ainda que a proposta seja narrar o enunciado, pois o enunciado de meus pensamentos atribui ao local que atravesso memórias semelhantes ao dia de hoje. É um dia de sol, quente, com o azul vibrante do céu, o sólido verde dos morros atrás da baía e o turvo azul do mar, com pessoas na margem da baía ocupando espaços vazios, por onde sopra o vento e se estende a sombra das árvores.

No centro da praça, observo, ainda distante, uma esfera de metal, aproximadamente da minha altura, que compõe o desenho de uma rosa dos ventos no piso. Ao me aproximar, observo-a no sentido contrário à baía, no campo de visão se destaca o contraste de inscrições no metal da esfera com prédios em fase final de obra ao fundo. Ao observar duas faces da cidade no mesmo lugar – o cosmopolita corporativo cafeeiro e o bucólico praiano cristão aspirante turístico – sinto-me atraído a manter o olhar no segundo, onde o horizonte construído é mais distante.

Figura 37 - Ilustração esfera de metal



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Apesar de não haver obras próximas à esfera de metal, sou atraído pelo centro da praça, e conseqüentemente, pela baía. Retornando às margens da praça, ao lado de uma avenida, pedalando em uma ciclovia, aproximo-me de outra obra, registrada em um muro próximo a uma vegetação rasteira, que cresce desordenadamente ao lado da ciclovia, atrás de um terreno sem nada construído, refletido em edifícios espelhados no entorno. Outros passantes também fizeram desse muro sua galeria, com alguns espaços não pintados entre obras.

Em uma rua sombreada por árvores, chama-me a atenção uma construção ao fundo, no topo de uma elevação rochosa, e mais à frente uma construção⁷ de mais de uma década está cercada por tapumes metálicos. Pedalar em torno dessa obra inacabada não fornece nenhuma comunicação dialógica, e desconfio que isso seja fruto da combinação de sua forma robusta, maciça e destoante do entorno com a impermanência humana nas margens, aspectos que contribuíram, em minhas pedaladas, para reivindicar o lugar como arte, ao imprimir marcas nos tapumes e no entorno.

Ao lado da inacabada obra, até alguns anos atrás havia uma sede da Polícia Civil na baía. Após sua demolição e a limpeza do terreno, a antiga autarquia deu lugar a um estacionamento de carros, um crescimento orgânico da mata nativa, descarte de entulho e – o que vejo pela primeira vez, em meio à vegetação – um acampamento improvisado.

⁷ Trata-se da obra do Cais das Artes, uma arquitetura com um estilo brutalista que ocupa terreno de 20 mil metros quadrados, em frente a baía de Vitória. Segundo as promessas do Governo do Estado, o local seria responsável por atrair grandes exposições e eventos, inserindo o Espírito Santo no circuito nacional cultural. O projeto é composto de dois blocos principais, o museu e o teatro.

Figura 38 - Ilustração acampamento.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Nesse horário, após o almoço, é comum ver carros estacionados com pessoas tirando um cochilo, e me chama a atenção um par de pernas descansando para fora da janela de um carro *sedan* à sombra de uma árvore.

Ao lado de uma praça gramada com muita sombra de aroeiras, em um passeio para pedestres e ciclistas, abrem-se no horizonte alguns elementos que se sobrepõem no mar. Ao fundo, alguns navios cargueiros, mansões na encosta de uma ilha, e mais à frente, uma ponte em arcos, alta o suficiente para a passagem de navios. Ao meu lado, há uma vegetação rasteira de restinga, algumas castanheiras em uma estreita faixa de areia, onde grupos e famílias se reúnem para um dia de praia, enquanto o anúncio da mudança de tempo prenunciada pelo mar ainda não se consuma, porque as nuvens não cobrem o sol. Esse é um trecho familiar em que pedalo semanalmente, e a riqueza dos detalhes da ponte, na estreita faixa de areia, da cidade vizinha e do movimento em desarranjo do mar e das nuvens não se esgota em meu olhar.

Atravessado o passeio destinado aos pedestres e ciclistas, inicia-se uma faixa de ciclovia que faceia uma rocha com vegetação rasteira e algumas árvores, guiando-

me por uma curva sob a ponte⁸. Nesse ponto vejo um casal de idosos tirando fotos próximo a um dos pilares de sustentação da ponte. Nessa estrutura, que em meio a vários registros de diferentes trajetórias, consegui, em um trecho espremido, grafar uma de minhas obras. Passar embaixo da ponte e acompanhar com o olhar sua altura é inevitável. Seja no pedalar descompromissado ou no apressado, a escala da estrutura e sua composição diferem do entorno construído.

Percebo que meu encanto com esse trecho se deve ao mistério do fim da ponte, que atravessa a baía e toca o solo no município vizinho⁹. Ao contornar uma rocha com densa vegetação, que nos atrai o olhar para o topo, contemplo uma arquitetura religiosa¹⁰, fruto da colonização portuguesa. O som dos carros que passam na ponte é audível nesse ponto, produzindo uma grave e silenciosa sinfonia e indicando o movimento pendular acima de mim, enquanto observo o dia ensolarado entre nuvens, a agitação do mar acompanhando o vento nordeste e o som do recuo e avanço das ondas nas pedras.

Atravessado o trecho embaixo da ponte, abre-se um cenário amplo, com a continuação da ciclovia e do passeio de pedestres, ao lado de uma faixa gramada. Mais à frente, dois píeres estendem o passeio dos pedestres, e ali é possível ver alguns pescadores. A dinâmica desse passeio é tensionada com o *shopping* no outro lado da rua e sua tentativa de criar uma ambiência praiana com palmeiras não nativas no entorno. O espaço do centro comercial parece estar em expansão no terreno à frente, onde tapumes metálicos cercam uma área com a propaganda de um futuro ambiente construído: “segurança”, “iluminação”, “lazer”, “ciclovia”. Ao lado do tapume que anunciava este último benefício é possível ver uma de minhas obras.

Voltando o olhar para o lado da baía, em uma estreita faixa de areia, abaixo do nível de passeio de ciclistas e pedestres, outra obra minha compartilha lugar com outros registros em um muro de pedra e concreto. Nesse local, a saída de esgoto

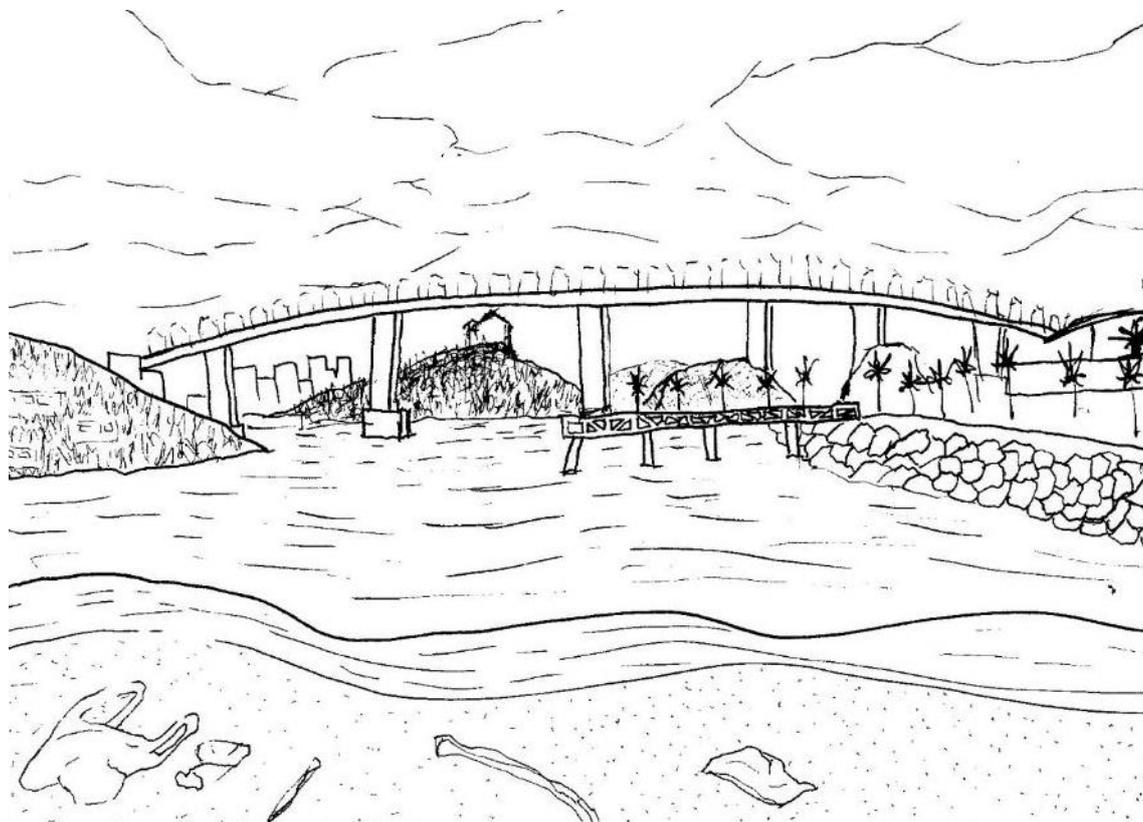
⁸ Popularmente conhecida como “Terceira Ponte”, é uma das possibilidades de travessia em automóvel ou transporte coletivo de Vitória para a cidade de Vila Velha. Com cerca de setenta metros de altura e três quilômetros de extensão, os pórticos da ponte permitem a entrada de navios cargueiros na baía da capital, compondo tanto a paisagem, quanto o imaginário da cidade porto.

⁹ Cidade de Vila Velha, a qual integra a região metropolitana da Grande Vitória.

¹⁰ Convento da Penha, construído em meados do século XIV, recebendo ampliações no século XVIII, renovação e trabalhos de escultura no século XIX. O qual é possível observar de diversos pontos da região metropolitana, a riqueza e diversidade de sua ornamentação arquitetônica, que, sob legislação do IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), garante que cones visuais sejam preservados.

tratado deixa um rastro de lixo até a água, onde observo, de outro ângulo, o píer, a ponte e a arquitetura religiosa no topo da rocha.

Figura 39 - Ilustração praia com lixo.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

De volta à ciclovia, o tapume metálico de expansão do *shopping* estende-se do outro lado da rua até a próxima travessia, onde se abre um cenário para uma extensa faixa de areia de coqueiros e alguns quiosques. Ali o movimento de chegada e saída da praia é mais dinâmico, com guarda-sóis e cadeiras de praia carregados em direções difusas. Um sutil declive inicia ao lado dos quiosques na ciclovia, guiado por um pedalar descompassado e um olhar curioso que se perde na multidão praiana, banhado pelo sol quente das 14 horas de uma quinta-feira.

A presença da multidão é suavizada no último quiosque, que, em obras, movimentam um entra e sai de materiais de construção. Ao lado, em uma tenda cercada por tapumes metálicos, descansam, ao lado de sacos de entulho, dois operários, e em uma das faces desse cercado vê-se uma de minhas obras, ao lado de uma instalação com o nome da cidade. Agora, em um passeio de pedras portuguesas, em um poste ao lado de um campo de grama sintética, pode-se ver outra obra, em um

movimentado entorno de passantes a pé e de bicicleta. O vento sopra perpendicularmente ao meu corpo, e sigo o seu sentido. Saio da orla, atravesso uma avenida e adentro um bairro.

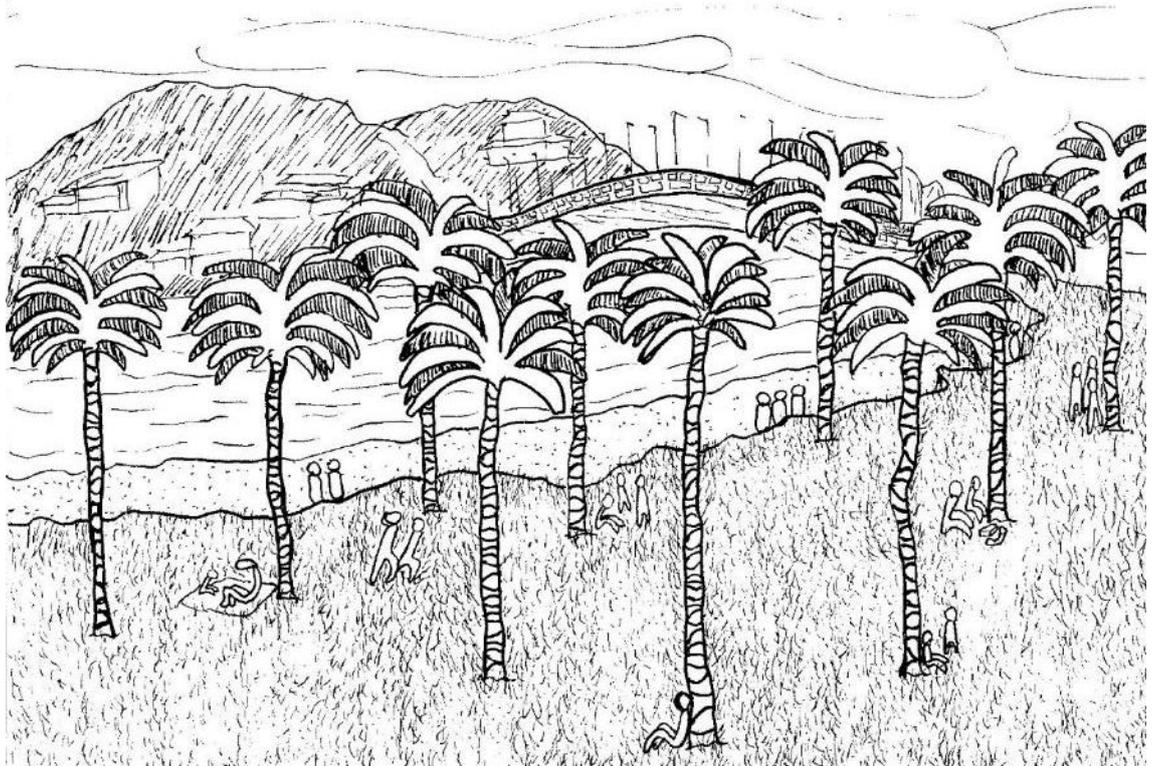
Nesse bairro vejo apenas carros e motos passarem, que, somados às paredes de cor sólida com anúncios desgastados de “aluga-se”, e o aparente abandono dos terrenos, mostram-se férteis ao uso do bairro como galeria. São obras que não me pertencem, mas atraem meu olhar. Um terreno de esquina, com portões de grade e o aparente descarte de entulhos no interior, serviu de tela para uma de minhas obras em pedaladas passadas. Próximo a esse terreno, o calor do asfalto é amenizado com respingos de um lava jato de rua, que recebo com prazer.

Pedalando ainda do lado oposto da avenida, onde está a orla, em meio à grama que cresce no meio da pavimentação de concreto, atravesso outras galerias estampadas em muros, e apesar de só, sinto-me como se estivesse na companhia dos responsáveis por essas grafias. Retornando à orla, me surpreende o caráter repentino da mudança de ambiência ao atravessar a rua. Poucos minutos antes, pude ver ruas vazias, muros altos e homens trabalhando no lava jato, o que causa a sensação de transitar entre o trabalho e o lazer.

Na orla em que pedalo, uma ciclovia separa o passeio da orla de uma praça, e escolho permear a praça, onde há mais sombra de árvores e menos pessoas circulam. Embaixo das sombras e com vista para o mar que balança, recordo-me de momentos nostálgicos em cidades litorâneas. Sem dúvida, a pavimentação que ainda resiste, de pedra portuguesa, e os antigos bancos de concreto dão sua contribuição na ativação do gatilho da memória.

A orla é interrompida pelo início de uma ponte com acesso a uma ilha onde é possível ver diversas mansões. O acesso à ponte da Ilha do Frade é o que separa a Praça dos Desejos da Praça dos Namorados. O uso da orla nas praças é diferenciado. Agora, na Praça dos Namorados, ao lado do acesso à ponte, grupos e casais distribuídos desordenadamente se abrigam embaixo de coqueiros e sobre a grama em frente ao mar. Observo essa paisagem no momento, bem como uma obra registrada em um poste ao lado das quadras de areia.

Figura 40 - Ilustração pessoas, coqueiros e mar.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Ainda no início da praça, posso ver toda a extensão da orla à minha frente, crianças brincando na areia, cachorros, piqueniques, ensaios fotográficos, lanchas atracadas. São tantas sobreposições para o movimento acelerado que executo que as interpelações, de tão efêmeras, são quase nulas. Distraído com todos esses enunciados, aproximo-me de outra obra ao lado de várias outras estampadas num muro, em um estreito corredor para pedestres e ciclistas, entre uma pista de *skate* e uma quadra de tênis.

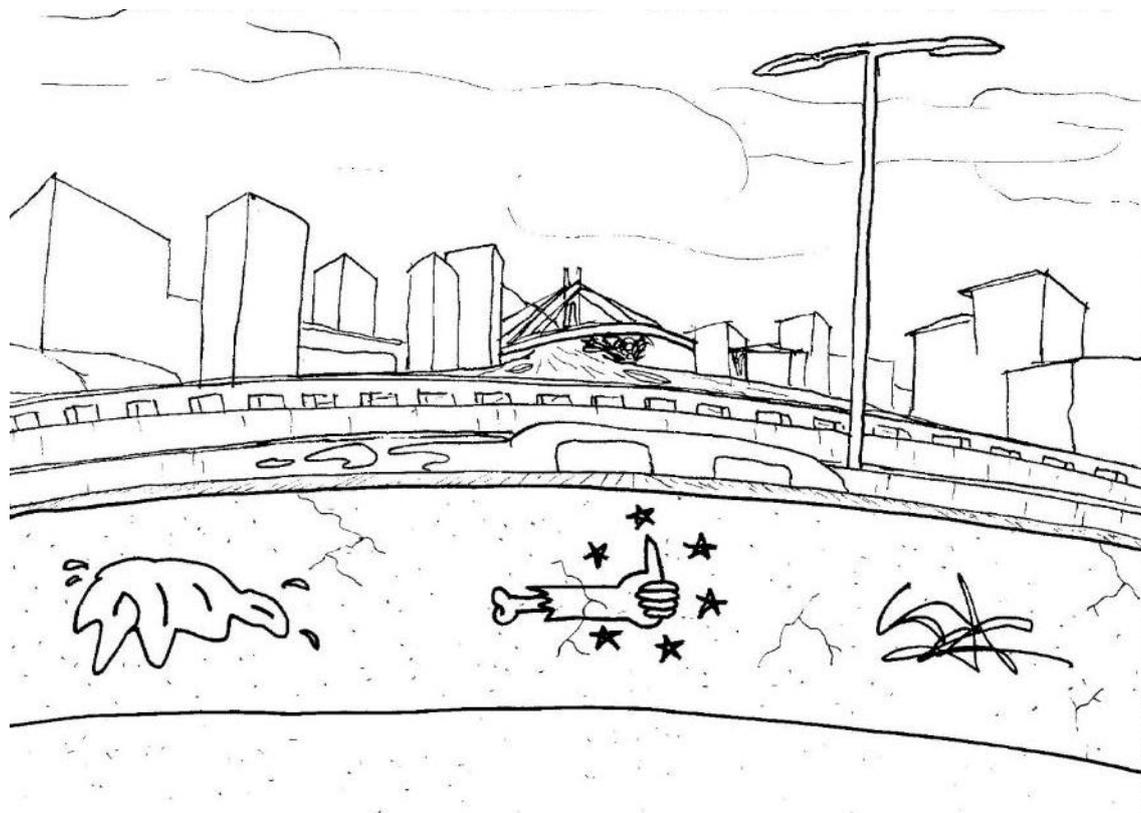
Com menos circulação humana nesse trecho, minha atenção se volta ao único praticante de *skate* presente na pista, em sua bicicleta, sob a sombra de uma extensa copa de árvore. A pavimentação entre a grama que cresce e o muro, além da minha obra, conta com outras inúmeras inscrições. Uma sensação de conforto me permeia o corpo ao atravessar esse local estreito, com marcas da ação humana e a presença de árvores e vegetações rasteiras.

Pedalando em torno da quadra de tênis, observo dois tenistas conversarem algo que parecia se referir à pandemia. No outro lado da quadra, em outro muro, verifico uma obra cuja parede inaugurei em sua cor sólida, e que ganhou a companhia

de outras inscrições no entorno. Já no fim da praça, atravesso uma área aberta, pavimentada com blocos intertravados, e atravesso a avenida. Entro por um bairro onde tenho a sensação de estar em uma galeria institucionalizada a céu aberto, as propagandas estampadas em esquinas e letreiros, assim como as vitrines anunciando ofertas e promoções, desorientam-me, e para tanto contribui o traçado viário, em que, a cada cruzamento encontro uma rotatória semelhante ao cruzamento anterior. Em meio à desorientação, vejo que alguns aguardam a próxima orientação, em diferentes esquinas: entregadores com mochilas esperam a direção dada pelo aplicativo, sentados e deitados, verificando os celulares.

Encontrada a saída do bairro, agora em uma avenida, acelero a pedalada para subir uma ponte que dá acesso ao lado continental da cidade. Na passagem de pedestres de confortável largura, no topo da ponte, ciclistas e pescadores ocupam o espaço, observo uma de minhas obras em uma mureta que faz divisa com o asfalto, considero-a feita com esmero, sobrepondo uma vista para o canal onde é possível ver o mangue no horizonte. Nesse local sopra um vento aprazível, semelhante ao que sinto ao descer uma ladeira de bicicleta, e percebo isso ao descer a ponte, rumo à última obra visitada nessa experiência.

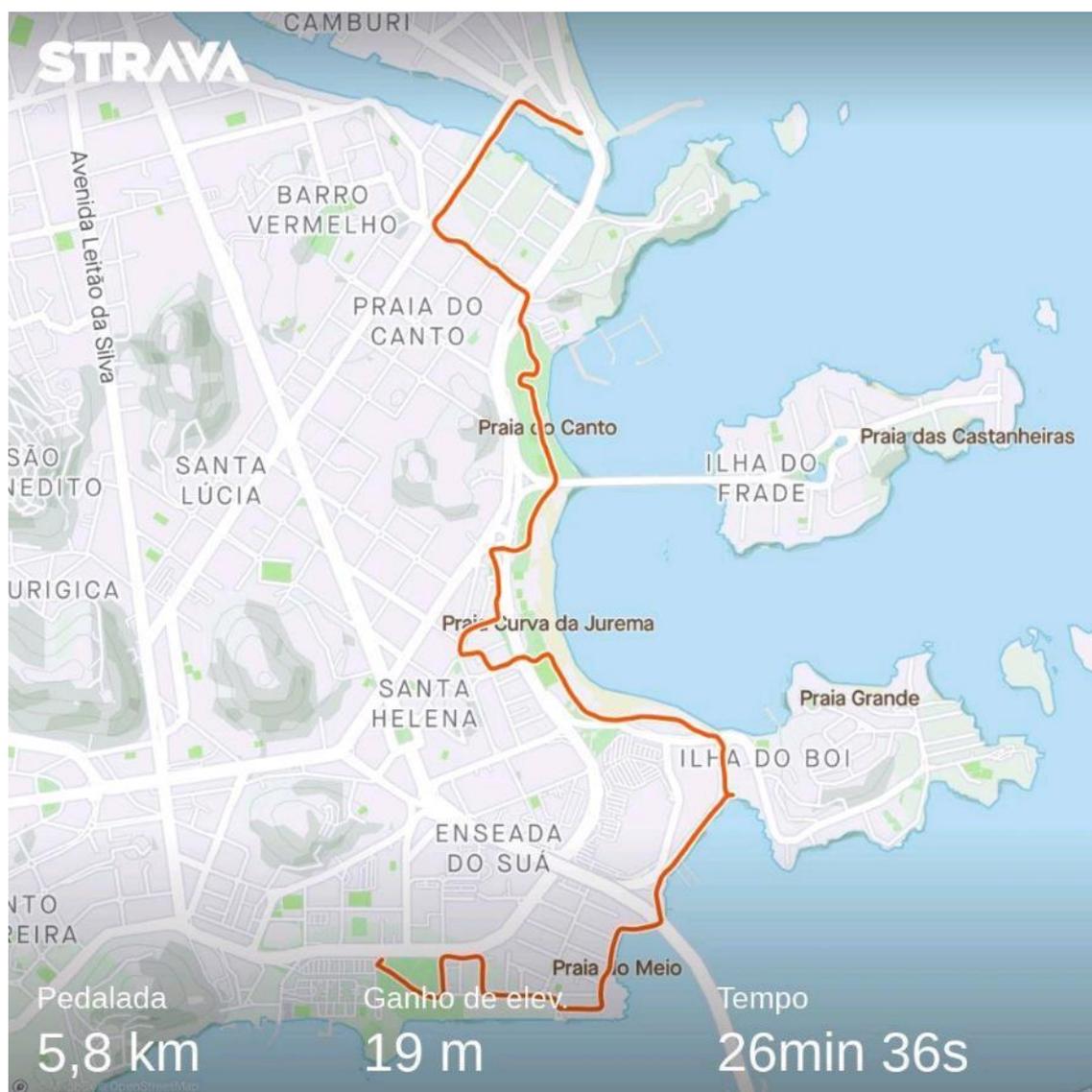
Figura 41 – Ilustração ponte com inscrições.



Fonte: Ilustrado pelo autor.

Em uma rua arborizada, com o canteiro central que abriga uma ciclovia, rastros de abandono são identificados na pavimentação onde pedalo. Alguns buracos, trincas e rachaduras causados pelo crescimento de raízes formam um ambiente acolhedor, onde me sinto pedalando no passado. No fim dessa ciclovia vejo um cartaz de “vende-se” na edificação com traços orientais de um antigo restaurante chinês. Esperanças remotas dentro de mim clamam pela preservação do estilo arquitetônico. Aproximando-me da obra, no terreno cercado por um muro branco, usado para descarte de entulho e suporte de *outdoors*, percebo que a inscrição não se encontra no local.

Figura 42 - Mapa de trajeto realizado *O deslocar na galeria do sujeito experiência.*



Fonte: Aplicativo Strava.

3 O QUE PEDALAMOS?

Construído com relatos narrados, traços expressos em ilustrações e mapeamentos que rememoraram os trajetos, o capítulo anterior, em sua composição de experiências, permitiu pensar o deslocamento urbano a partir do pedalar. Nesta etapa pós-experimental, mediante o resgate do exposto no primeiro capítulo, avançamos a pesquisa para os pontos de convergência dos autores estudados, ao repensar as noções de dinâmica espacial inerentes aos deslocamentos urbanos.

No que diz respeito ao pedalar na cidade contemporânea, surgiram novas formas de compartilhar experiências, modos de se orientar e normatizações para conduzir a bicicleta. O pedalar adquiriu ferramentas como GPS, câmera fotográfica e meios digitais de compartilhamento da prática, sujeitos ao aperfeiçoamento (vide Figuras 12 e 20, mapas elaborados pelo aplicativo Strava nas experiências *Entre destinos familiares* e *Outras águas, outras orlas*).

Portanto, pensar o pedalar na cidade contemporânea é pensar em fronteiras móveis, uma vez que a prática não mais se resume apenas ao movimento, mas se estende a tudo aquilo que o tangencia, de modo que a pressa e a aceleração seriam variáveis experimentadas também fora do movimento; como, exemplo, temos a busca de uma rota no GPS, com vistas a encontrar como resultado um percurso de menor tempo, não havendo outra informação que qualifique a rota apresentada.

O espaço atravessado em ritmo acelerado compromete a potência narrativa a partir de agenciamentos criativos e enseja majoritariamente agenciamentos reativos. Alguns elementos se destacam na repetição dos deslocamentos diários, tais como as sinalizações viárias, com sujeição ao automatismo em percurso, e, ainda que possíveis variáveis despertem o olhar, a pele e/ou pensamento para outros fluxos, a fuga tende a se tornar rara, dada a captura do sujeito em deslocamento por fluxos institucionalizados.

É com a assimetria proposta por Han (2017) entre a procissão e o processador que relacionamos o percurso que *narra* e aquele que *conta*. A fim de nos distanciarmos da qualificação de ambos, nosso interesse foi tecer uma discussão que nos aproximasse das imediações atravessadas, nas quais o sujeito em deslocamento foi interpelado.

Com as jornadas urbanas da comunicóloga Janice Caiafa (2002), em suas experiências como passageira de transporte coletivo e suas reflexões como pesquisadora, fomos interpelados pelo espaço circunscrito à arquitetura itinerante,

que é o ônibus, composto de passageiros, cobrador, motorista, embarque, desembarque e relações de alteridade mediadas por medo, cansaço, convívio e fuga. A autora destaca, no tocante a este último elemento, a fuga à subjetividade, a ser pensada como ambiente e processo, podendo-se compreender o ônibus como espaço fértil para as abstrações de forma, imagem e pensamento de suas imediações enunciadas.

Foi com tais investigações em Caiafa (2002) que abstraímos o pensamento aos elementos que circunscrevem o pedalar, instância em que motorista, cobrador e passageiro ocupam o mesmo corpo, por vezes simultaneamente. Em uma via onde se pedala no asfalto e a aceleração é intensa, o motorista age com cautela sob influência da comunicação corporal, informando ao entorno, com as mãos, a faixa que deseja ocupar, erguendo o tronco do selim e movendo agilmente as pernas para enunciar seu completo movimento como vida passante, ou encolhendo-se rapidamente próximo à sarjeta quando o entorno apresenta algum risco à integridade física.

Em orlas, ruas de pouco movimento ou em parques e praças, o passageiro assume a direção, quando não do guidão, dos pensamentos, habitando o balançar das árvores e do mar, observando os detalhes da arquitetura em encontro com a rua e os demais passantes que atravessam seu percurso. Já o cobrador, no embarque e no desembarque, procura lugar para apoiar ou prender a bicicleta, e verifica se o entorno lhe permite avançar ou parar.

Também no tocante às concepções da autora, a compreensão da bicicleta como arquitetura itinerante possibilitou uma leitura do amparo ao sujeito que pedala em seu deslocamento; ou seja, toda a descrição dos relatos foi essencial para que essa forma de pedalar fosse posta em prática, de modo que cada arranhão, desgaste ou decalque enuncia as marcas do espaço de vida do indivíduo em movimento. Todos esses elementos distribuídos em arranjo pelo sujeito que pedala contribuem para o reconhecimento familiar do pedalar, e sobretudo, compõem sua construção subjetiva em deslocamento.

Escolhidos e balizado os objetos a serem captados nas experiências pedaladas, Canevacci (2004), em seu método e conhecimento empírico, muito ensinou sobre a exploração da cidade em sua polifonia. Com a adoção de distintas técnicas interpretativas que permearam o sujeito da experiência e o período de

desenvolvimento da pesquisa, a interpelação em campo, nos possibilitou por meio do pedalar, uma leitura ímpar da cidade, tendo como ponto de convergência a suspensão de um deslocar urbano acelerado sob o automatismo.

Nesse sentido, o *flâneur*, nas obras de Baudelaire e Benjamin, trouxe um entendimento da narração além dos enunciados na cidade, e também das associações possíveis por aquele corpo que a atravessa. Certamente já nos eram familiares os passeios fortuitos em pedaladas e o deslumbre que ia do lixo amontoado ao pé de um poste às luzes multicoloridas quase cegantes de um parque itinerante. Mas a documentação do que nos interpelava em trajeto ainda não havia sido experimentada, e esse registro possibilitou o entendimento das relações com o entorno bem como a compreensão da proporcionalidade entre o relatado, tanto do inesperado quanto do ordinário e os trajetos enunciativos naquele processo subjetivo, de palavras, indagações, elogios e críticas, em franca comunicação com outros campos de conhecimento que compunham o sujeito da experiência.

É com apoio em experimentações do pedalar que outras cidades foram desveladas em uma mesma cidade, de modo que o exercício de suspensão do automatismo foi acompanhado de produções sob superfícies citadinas que atravessam a subjetividade dos deslocamentos urbanos. Talvez coubesse questionar se os deslocamentos efetivados e as cidades que projetamos nos conduzem a fluxos automatizados que excluem a possibilidade de manifestação dos afetos.

Tendo por escopo esse questionamento, resgatamos os pensamentos da Internacional Situacionista, que, a partir da proposição do urbanismo unitário, aponta a possibilidade do emprego da arte e da técnica na construção de ambiências. A experimentação é o instrumento que revela outras cidades e sobretudo, outras formas de ler a cidade expressa no deslocamento. Com experiências permeadas por deriva e psicogeografia, o urbanismo unitário permitiu compreender que as ações do pesquisador como tecelão de suas relações na cidade guardariam em si um campo fértil na comunicação dialógica, desde que houvesse a responsabilidade de intervir nas ambiências atravessadas.

Foi então, com base em estudos de Suely Rolnik do corpo vibrátil (2006), que procuramos canais de passagem e carona para a existência em meio ao cenário pandêmico, no qual o distanciamento físico-social incitou a explorar outras rotas rumo ao que estava por ser lido na cidade. Ciente da regra de prudência, permitimo-nos

produzir o movimento que nos situasse na cidade, e com fundamento em Jorge Larrosa (2014), exploramos além da experiência o sujeito da experiência, em suas faces de sujeito passional exposto às aberturas para enxergar e vivenciar outras composições em percursos além da pressa ou ressignificar o nosso entendimento de pressa.

Em meio à circunscrição do corpo, o pedalar aplicado em campo, balizado a partir dos escritos de Marc Augé (2009), serviu à experimentação da bicicleta como máquina que responde aos desejos do corpo de avançar, tanto quanto à compreensão de que esse novo “eu” que surge enquanto se pedala traz o encontro da aptidão física com o ritmo imposto pelo corpo das vias que percorremos. O pedalar expande limites de alcance do corpo ao se deslocar, mas, além de passível de captura por outros fluxos, seu movimento obedece aos limites do corpo para que a bicicleta seja operada. O cansaço, a sede, o calor, as chuvas intensas, as dores musculares e nas articulações podem se tornar impeditivos para o movimento.

Os elementos teóricos para reflexão sobre as potências da micropolítica do pedalar levantados por Carmelini (2016) subsidiaram a empreitada de traçar intertextualidades com as experiências em campo. Sobre a abertura sensitiva, percebeu-se que a condição do ciclista leva à exposição do corpo no espaço atravessado, criando uma troca com o meio. Em um trajeto rotineiro, num dia quente, por exemplo, o corpo pode despejar o suor no asfalto, enquanto absorve o calor, sente a umidade e por vezes a sensação de vácuo quando algum veículo passa ao lado em alta velocidade. Os afetos se manifestaram naquilo que foi retido em detalhes de acontecimentos em campo, permitindo a elaboração de outras associações sobre o deslocar na cidade, ao modificar a forma de olhar para os elementos familiares.

No estrangeirismo territorial, a potência de invenção também foi entendida como forma de explorar e criar rotas sob sinalizações e segmentações institucionalizadas, indo na contramão da via, passando sobre canteiros e meios-fios, fazendo breves pausas em locais inusitados para beber água ou pedalando em meio aos carros.

A celeridade do movimento, sem dúvida, foi um dos pontos que evocou mais reflexões ao longo da pesquisa, tendo em vista a investigação do deslocamento urbano. Carmelini (2016) vê o pedalar como amplificação do movimento corporal, e, por conseguinte, a velocidade em sua dimensão qualitativa. Nota-se que o

descompasso das pedaladas em campo tinha origem nas interpelações experienciadas no corpo, mediadas pelo enunciado percebido no espaço atravessado.

À medida que avançamos com as experiências, um novo pedalar ainda não familiar ao autor se moldava, composto de posturas de um *flâneur* contemporâneo brasileiro, orientado por proposições situacionistas. Ficou claro que a espreita e a oscilação atencional não se enunciavam apenas em trajeto, mas também nas produções subjetivas do que se relatava, abrindo-se um mapa de rotas que exploravam aspectos comunicacionais do sujeito da experiência com a cidade.

O último elemento teórico, liberdade técnica, mostrou sua potência no que diz respeito ao itinerário criado pelo próprio ciclista. Visto que se trata de uma pesquisa sobre o pedalar, esta escrita resulta de intervalos entre as pedaladas, não apenas nas experiências de campo, mas sobretudo naquelas traçadas em períodos de organização do pensamento estrutural das investigações que promovessem algum conhecimento da escala do corpo que pedala na cidade.

Os elementos teóricos de Carmelini (2016), reconhecidos e explorados dentro e fora de campo, continuam balizando a discussão do que nos atravessou nas experiências. Contudo, não bastaria para exprimir os aspectos relacionais do pedalar na cidade, embora tenha contribuído com uma entrada para se pensar o deslocamento urbano a partir do uso da bicicleta, ao centrar a atenção no sujeito que a opera. Afinal, não é a bicicleta ou outro modal que se desloca na cidade, mas todo aquele que detém a técnica condutiva para ser transportado.

Diante do exposto, avançamos para o que Canevacci (2004) chama de observação observadora. Ao tratarmos das produções em campo, retrataremos a seguir elementos e sensações que se repetiram nos trajetos, a fim de realçar, em meio às sobreposições de símbolos e imagens, impressões no olhar e sentir do pedalar. Nesse sentido, lançamos um primeiro olhar na condição de ilha/continente da cidade de Vitória/ES, margeada por águas, que nos contempla com orlas de praias e de manguezais, elevações rochosas e pontes de acesso.

No *Caderno de experiências*, as pontes foram enunciadas em três das cinco experiências, na seção *Afinando experiências*, dos dois trajetos, um enunciava a ponte, verificando-se nesse elemento construtivo, além da possibilidade de travessia das águas, três momentos para o ciclista, o de aclave, de alcance do topo e de declive. No primeiro deles é necessário um empenho físico superior no pedalar, ainda antes

do aclave propriamente dito, para que o esforço não seja superior durante a subida. O momento seguinte, o topo, apresenta um respiro, quando em um breve momento pode-se observar o entorno além da via. O último, o declive, pode se tornar um momento de descanso das pernas e de deleite com o vento que varre o corpo veloz. As travessias em pontes fizeram entender que um lado é sempre diferente do outro, no que se refere aos modos de habitar essas fronteiras que margeiam a travessia. Tal constatação evidenciou que as travessias não se limitavam às pontes, mas também alcançavam as vias de intenso fluxo, tais como as avenidas, sobretudo aquelas que fazem divisão dos bairros com as orlas.

Contudo, as travessias experienciadas não seriam algo inédito: para Francesco Careri (2017), em sua obra mais recente, *Caminhar e parar*, muitos dos termos utilizados ao atravessar o território provêm daqueles empregados no mar e do navegar. Tal como as experiências desenvolvidas nesta pesquisa, o autor dispõe a deriva também como a arte do encontro, a qual nos leva “[...] a um território onde saber aproveitar o vento significa saber usar as relações que se foi capaz construir ao longo do caminho” (CARERI, 2017, p. 33).

As elevações rochosas, outro elemento relatado, permeiam mais da metade dos relatos. Vistas no horizonte, são como pontos magnéticos que atraem o olhar e reposiciona o senso de orientação. Em nenhuma das experiências relatou-se seu alcance, mas talvez sejam úteis, em sua distância, para a orientação. As narrações das elevações rochosas eram acompanhadas do que se observava no entorno, e conseqüentemente daquilo que era atravessado no momento. Tais referências longínquas permitiam não só deslocar o olhar para além das minhas imediações como também consolidar a certeza de outros modos de habitar.

As orlas traziam tal sensação. Atravessada a rua ou avenida que nos separava da orla, era notória a ocupação espontânea próximo às águas que cercam a cidade. A enunciação de atividades físicas, contemplação, reunião, passeios e até mesmo vestimentas exibiram um modo ímpar de habitar a cidade, presente apenas nas orlas. O pedalar nessas imediações encontrava semelhantes, e nessa linha tênue e potente que separava a baía da cidade foi possível experienciar momentos de respiro, ao encontrar a sensação de amplitude em uma comunicação dialógica com o horizonte. Pode-se dizer que o descompasso do pedalar era orientado pelas formas de ocupação dos indivíduos e pelo interesse do sujeito da experiência em observar as margens

territoriais da cidade, observando-se nas orlas a suspensão da pressa em uma dimensão coletiva.

Outro elemento presente nos relatos são os viadutos, ruas que se estendem sobre outras ruas, experimentando-se essas construções em duas instâncias, sob e sobre. Na experiência *Entre destinos familiares* esse elemento é enunciado pela primeira vez, junto com o silêncio que ecoa, nos acompanhando com a sensação de umidade fantasmagórica, presente nas grafias de inscrições urbanas que os compõem.

As inscrições urbanas se definiram como elemento enunciativo desde o primeiro lançamento e a partir da observação dessas produções não institucionalizadas e locais foi possível traçar intertextualidades com o pedalar. Habitando um espaço por vias não institucionalizadas, foi ao experimentar a pressa e o deslocamento urbano em outras instâncias que se trouxe à pesquisa um olhar sensível para o sujeito que pedala e o seu entorno.

Ao longo das experiências, por vezes fez-se presente a sensação de estar em um “entre”. A primeira ocorrência foi no espaço do movimento, especificamente no asfalto, quando o estar entre carros promoveu um emaranhado de atravessamentos. Esses atravessamentos eram compostos da sensação de fragilidade diante do entorno das máquinas moventes, trazendo à superfície a cautela e a atenção necessárias ao movimento, seguidas da confiança impressa na linguagem corporal, ao pedir passagem ou erguer o tronco do selim para enunciar o movimento. Outro atravessamento comum no entre carros é a sensação de fluidez em meio ao calor dos automóveis engarrafados, quando se abre a possibilidade de criar o caminho em meio aos corredores, e sem culpa, ser acometido pelo sentimento de vantagem em relação aos demais, em temporária inércia. O segundo “entre” foi o estar entre prédios, experimentando a sensação de inferioridade, dada a diferença de escala, acompanhada da suposição de ser observado, e quando nada no entorno despertava interesse, involuntariamente eu impunha ao movimento uma pedalada em ritmo apressado.

A condição de exterioridade do ciclista permitiu reconhecer trechos amenos na cidade, tais como corredores arborizados, em ruas e calçadas, onde a umidade era sentida na pele. Essa mesma condição também nos expôs ao calor emanado do asfalto em dias quentes, quando era possível sentir a temperatura mais elevada

próxima dos pés. A exterioridade ao pedalar também nos aproxima dos pedestres e de outros ciclistas, e conseqüentemente, das relações de alteridade. Observando-se pessoas em um bar, um encontro de conhecidos, desavenças de desconhecidos, desvela-se a gênese fundadora das cidades, no negociar e/ou compartilhar sentidos. Enquanto isso, no sujeito que pedalava, as experiências provocaram sensações na superfície da pele e levaram o olhar para longe. Atravessar multidões que se movimentam de forma difusa trouxe a sensação de suspensão temporária da identidade.

Outro elemento de algumas das experiências, e por certo familiar a todo aquele que um dia decidir pedalar na cidade, são as ciclovias. Nessas vias exclusivas ao modal bicicleta, o ciclista em formação pode se sentir seguro. Contudo, percebe-se, nas experiências, que as ciclovias demonstraram trechos de captura à possibilidade do deslocamento em um ritmo que atendesse às relações do sujeito da experiência com entorno, ao indicar por onde se devia pedalar, por vezes, o fluxo de ciclistas até mesmo ditava o ritmo em que se devia pedalar.

Nesse sentido, tratando-se de uma pesquisa que explora também o elemento subjetivo do sujeito da experiência, é importante traçar uma linha limítrofe da subjetivação como potência, de modo a não considerar todo e qualquer enunciado passível de ser subjetivado e abstrair sua forma e uso. Há, no entanto, um campo em que a subjetivação atua no sujeito e a abstração da forma orienta a uma visão de cidade que considera as múltiplas trajetórias em abertura para a negociação do espaço, apresentando-nos uma potência relacional com o espaço.

Diante do exposto, se a mobilidade é um fenômeno expressivo da sociedade atual e os deslocamentos diários produzem a vulnerabilidade dos indivíduos na sujeição ao automatismo, as proposições situacionistas, tal como a deriva, a psicogeografia e a construção de situações, continuam a cartografar o espaço ao trazer elementos destacados pela suspensão do automatismo. O pedalar nesse contexto ainda se apresenta como modo de deslocamento que permite a apropriação da cidade nas margens do modo automático de operação nos fluxos, embora não seja isento de atração pelas vias institucionalizadas para o modal da bicicleta.

O desenvolvimento da pesquisa em 2020 enfrentou uma série de percalços, dado o estado de exceção da pandemia, no qual fluxos citadinos se alteraram e protocolos foram integrados a nossas rotinas. Foi difícil pensar a alteridade na cidade

quando as recomendações orientavam a ficar em casa, se possível. O espaço do sujeito da experiência passou por alterações e adaptações para fins de viabilização da pesquisa de campo. Contudo, sob tais condições, novas formas de experimentar a cidade se tornaram possíveis, e procuramos compreender a situação pandêmica como variante para explorar novas formas de pedalar na cidade.

Um novo campo de se pensar o pedalar nos foi apresentado. Nesse sentido, Augé (2009) reflete sobre a criação ficcional dos personagens Batman e Homem-Aranha, que experimentam o deslocamento vertical na cidade e traçam suas próprias rotas. Impulsionados pela gravidade, também experimentam o vento no próprio corpo enquanto a paisagem se move. Para o autor, essas imagens nos fascinam por despertar nosso desejo de escapar da gravidade do cotidiano, e sem dúvida a bicicleta nos permitiria satisfazer esse desejo de leveza e fluidez ao permitir a criação de nossos próprios planos de fuga. A exemplo disso, as experiências serviram para abrir mapas para a experimentação do espaço, que, por meio do deslocar urbano, se reposicionaram.

A partir de investigações e experimentações, vislumbrou-se uma relação com a cidade para além da lógica do deslocar urbano acelerado, com a exploração de fluxos até então desconhecidos, os quais potencializaram nosso entendimento do deslocamento na cidade. A descentralização da lógica utilitária do pedalar possibilitou a condução de inúmeras pedaladas, na cidade, em imaginações espaciais e em ilustrações. A soma dessas vivências nos levou à produção de experimentações como expressões decodificadas em narrativas dos atravessamentos e acontecimentos pela abertura de mapas do que foi experimentado em campo. Foram linhas que se apropriaram de fluxos citadinos em um ritmo criador, que, ao suspender a opinião e o juízo de valor, possibilitaram vivenciar a cidade em sua pluralidade e multiplicidade.

4 CONSIDERAÇÕES

A investigação até aqui conduzida, ao delinear um contexto sensitivo corpóreo nos deslocamentos urbanos, para os quais somos atraídos, e também ao apontar posturas que adotam um ritmo criador de exploração e atravessamento do espaço, possibilitou associar os referenciais teóricos às pedaladas. Permitiu também maior atenção para a manifestação da pressa marcada pelo avanço quando a luz verde do semáforo se acende, além da prioridade à fuga nos pensamentos nada concernentes ao entorno; perder-se, explorar e criar fluxos pautados na relação sensorial do pedalar na cidade.

A inquietação que nos moveu ao início da pesquisa deveu-se às relações que tecemos na cidade no deslocamento e apresentou-se como o início de uma exploração que não se esgotou em narrar ou expressar os deslocamentos vividos, mas adquiriu potência entre pedaladas, com encontro e troca de impressões sobre a travessia do espaço, em especial por meio dos modais em que o corpo é a força motriz. As experiências serviram como respiro em meio aos suspiros diários dos enfrentamentos de pandemia e às insatisfações com o cenário político nacional. Situamo-nos no mundo como arquitetos de nossas rotas, tendo como partido para a execução desse projeto a sensibilidade daquilo que nos faz imaginar e produzir o enunciado do que foi vivido, ao participar na construção dos fluxos experimentados.

Foi ao emprestar minhas articulações à máquina que entramos em acordo de quanto de empenho e qual movimento produzir, renegociando-os a todo instante, pois quando pedalo sou outro a cada momento. Não sou na orla aquele que sou no asfalto, entre carros. Ao longo da pesquisa me tornei aquilo que optei por captar na cidade, consciente do que sou a partir do vivenciado. Para uma comunicação relacional com a cidade, foi preciso tempo na rua, observá-la de outros pontos, de cima, deitado, de ponta-cabeça, com sol, com chuva, entre carros, em orlas, a favor do vento, contra o vento, até quando surgiu o sentimento de que não pedalava na cidade, mas com a cidade, e é a partir desse construto relacional que buscamos ocupar e criar fluxos, de modo a unir articulações para operarem em conjunto, e então será possível dialogar e negociar sentidos sobre as experiências vividas.

5 REFERÊNCIAS

AUGÉ, Marc. **Elogio de la bicicleta**. Tradução Alcira Bixio. Barcelona: Gedisa, 2009.

_____. **Por uma antropologia da mobilidade**. Tradução de Bruno César Cavalcanti e Raquel Rocha de Almeida Barros. Maceió: EDUFAL: UNESP, 2010.

BAUMAN, Z. **Tempos líquidos**. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2007.

BENJAMIN, Walter. **Baudelaire e a modernidade**. Tradução de João Barrento. Belo Horizonte: Autêntica, 2015.

_____. **"Sobre alguns temas em Baudelaire"**. **Charles Baudelaire**: um lírico no auge do capitalismo. Obras escolhidas III. Trad. José Carlos Martins Barbosa e Hemerson Alves Baptista. São Paulo: Brasiliense, 1995.

_____. **Walter Benjamin. Obras escolhidas**: Magia e técnica, arte e política. Trad. Sérgio Paulo. São Paulo: Editora Brasiliense, 1985.

CARMELINI, Leandro. **Corpo-Bicicleta-Cidade**: Circulação urbana e políticas do pedalar. 2016. 177f. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Faculdade de Comunicação e Cultura, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2016.

CAIAFA, Janice. **Jornadas urbanas**: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2002.

_____. Comunicação e diferença nas cidades. **Lugar Comum** (UFRJ), Rio de Janeiro, v. 1, n. 18, p. 91-101, 2003. Disponível em: http://www2.fct.unesp.br/docentes/geo/necio_turra/MINI%20CURSO%20RAFAEL%20ESTRADA/ComunicacaoDiferencaJCaiafa.pdf. Acesso em: 12 mar. 2020.

_____. Comunicação, subjetividade e transporte nas cidades. **Novos Olhares** (USP): Revista de Estudos Sobre Práticas de Recepção a Produtos Midiáticos, São Paulo, v. 8, n. 1, p. 7-19, 2019. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/novosolhares/issue/view/11184/1617>. Acesso em: 08 ago. 2020.

CARERI, Francesco. **Walkscapes**: O caminhar como prática estética. Tradução Frederico Bonaldo. São Paulo: Editora G. Gili, 2013.

_____. **Caminhar e parar**. Tradução Aurora Fornoni Bernardini. São Paulo: Gustavo Gili, 2017.

CANEVACCI, Massimo. **A Cidade Polifônica**: ensaios sobre a antropologia da comunicação urbana. Tradução de Cecília Prada. São Paulo: Studio Nobel, 2004.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DELEUZE, Gilles. "Michel Tournier e o Mundo sem Outrem". In: _____. **A Lógica do Sentido**. São Paulo: Perspectiva, 1974.

_____. **Espinosa: Filosofia Prática**. São Paulo: Escuta, 2002.

GROSSMAN, Vanessa. **A Arquitetura e o Urbanismo revisitados pela Internacional Situacionista**. São Paulo, Annablume; FAPESP, 2006.

HAN, Byung-Chul. **Sociedade da transparência**. Tradução de Enio Paulo Giachini. Petrópolis: Vozes, 2017.

JACQUES, Paola Berenstein. Definições. In: _____. (Org.). **Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade/Internacional Situacionista**. Tradução Estela dos Santos Abreu. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003. p. 65-66.

_____. **Apologia da deriva: escritos situacionistas sobre a cidade**. Casa da Palavra, 2003.

LARROSA, Jorge. **Tremores: escritos sobre a experiência**. Tradução de Cristina Antunes e João Wanderley Geraldi. Belo Horizonte: Autêntica, 2014.

MARANDOLA JR., Eduardo. Mobilidades contemporâneas: distribuição espacial da população, vulnerabilidade e espaços de vida nas aglomerações urbanas. In: CUNHA, J. M. P. **Mobilidade espacial da população: desafios teóricos e metodológicos para o seu estudo**. Campinas: Nepo/UNICAMP, 2011. p. 95-115.

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

OLIVEIRA, Francine. A Narrativa e a Experiência em Walter Benjamin. In: 8º CONGRESSO DA FEDERAÇÃO LUSÓFONA DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO (LUSOCOM), Lisboa, Portugal, 2009. Disponível em: <http://conferencias.ulusofona.pt/index.php/lusocom/8lusocom09/paper/viewFile/61/37>

QUEIROZ FILHO, Antônio Carlos. A Cidade e a fabricação do sensível na sobremodernidade. **Mercator** - Revista de Geografia da UFC, v. 15, n. 3, p. 7-17, 2016. Disponível em: <http://www.mercator.ufc.br/mercator/article/view/1801>. Acesso em: 22 set. 2020.

ROLNIK, Suely. **Cartografia sentimental**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2006.

SENNETT, Richard. **Carne e pedra: O corpo e a cidade na civilização ocidental**. Tradução de Marcos Aarão Reis. Rio de Janeiro: Record, 2003.

SIMMEL, Georg. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, O. G. (Org.). **O Fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1903-1973. p. ?

URRY, J. **Mobilities**. London: Polity, 2007.

VIRILIO, Paul. **O Espaço Crítico**. Tradução de Paulo Roberto Pires. 2ª. ed. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.