Os ritmos do corpo e da metrópole sobre rodas

The rhythms of the body and of the metropolis on wheels

Eduardo Rumenig Souza

Edição electrónica

URL: <http://journals.openedition.org/pontourbe/7337>

DOI: 10.4000/pontourbe.7337

ISSN: 1981-3341

Editora

Núcleo de Antropologia Urbana da Universidade de São Paulo

Refêrencia eletrónica

Eduardo Rumenig Souza, « Os ritmos do corpo e da metrópole sobre rodas », *Ponto Urbe* [Online], 25 | 2019, posto online no dia 23 dezembro 2019, consultado o 02 agosto 2020. URL : <http://journals.openedition.org/pontourbe/7337> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/pontourbe.7337>

Este documento foi criado de forma automática no dia 2 agosto 2020.

This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License.

Os ritmos do corpo e da metrópole sobre rodas¹

The rhythms of the body and of the metropolis on wheels

Eduardo Rumenig Souza

NOTA DO EDITOR

Versão original recebida em / Original Version 01/09/2018

Aceitação / Accepted 10/01/2019

- 1 “São Paulo: a cidade que não pode parar”. O lema paulistano surgido na década de 1950 alude ao ritmo vertiginoso de crescimento da metrópole, induzido, em grande medida, pelo setor automobilístico coadunado com um planejamento urbano rodoviarista. Ao longo das décadas, no entanto, a cidade que não *pôde* parar produziu seu inverso. Aprisionou seus automóveis em longos congestionamentos, ameaçando o ritmo do capital produtivo, o que engendrou, paradoxalmente, *imobilidades urbanas*. Em consequência, emergiram soluções endereçadas às externalidades negativas provocadas pelo excesso de automóveis, dentre elas a bicicleta – em consonância com políticas *cicloinclusivas* (SÃO PAULO, 2014; SÃO PAULO, 2015) –, acirrando as disputas políticas por espaço e legitimidade na cidade².
- 2 Mas embora constitutivo da vida urbana, o uso da bicicleta como meio transporte ainda é pouco explorado nas ciências sociais. A rigor, os deslocamentos por bicicleta podem ser interpretados, entre a miríade de significados, como uma prática corporal que possibilita apropriar-se – mais do que apenas observar – o espaço que se percorre, construindo narrativas acerca do urbano e, ao mesmo tempo, sendo influenciada por esses *trajetos*. Destarte, não seriam apenas formas de trafegar pelo espaço, mas um modo de praticar a cidade, cujas idiosincrasias só podem ser apreendidas no movimento com esses *ciclistas*³. Algo análogo ao que Raymond Lucas (2008, p. 169-184) sugere para a caminhada, ao apreender o corpo, a superfície e a paisagem urbana como narrativas construídas nos e pelos deslocamentos pedestres.

- 3 Desse modo, observar as práticas corporais dos ciclistas torna possível revelar identidades e significados acerca dos sujeitos e, principalmente, acerca do urbano. A rua seria o espaço por excelência no qual essas práticas corporais se manifestariam, permitindo apreender as identidades e os significados acerca do idioma corporal dos ciclistas, as regras e seus modos de interação social, seus *ritmos* e *táticas*. Convido o leitor então a um passeio de bicicleta por uma sucessão de lugares⁴, no intuito de observar os ciclistas em deslocamento pela cidade, sob a perspectiva de outro ciclista, também em deslocamento.
- 4 Para produzir esse ensaio, inspiro-me na autoetnografia de Fraya Frehse (2016, p. 197-199) – realizada com não transeuntes na Praça da Sé – e no *ride along*, de Margarethe Kusenbach (2003) e Leila Pantoja (2014). Em linhas gerais, autoetnografia consiste num gênero de escrita e pesquisa autobiográfico, que conecta o pessoal ao cultural e expõe múltiplas camadas de consciência. Um olhar autoetnográfico prevê uma ênfase em aspectos sociais e culturais com lentes grande-angulares e, num segundo momento, uma interpretação, expondo um self poroso, vulnerável (FREHSE, 2016b, p. 204). Por seu turno, o *ride along* consiste em acompanhar os trajetos cotidianos de usuários de bicicleta, aproveitando-se para observar seu comportamento, conversar sobre os espaços percorridos, apreender as relações dos sujeitos com o espaço e com as materialidades urbanas e humanas resultantes dessas práticas.
- 5 Com base nas *trajetórias*⁵ dos ciclistas, procuro identificar a trama de relações sociais estabelecidas nas práticas cotidianas mediadas pela bicicleta. Entretanto, a impossibilidade de programar encontros ou estabelecer relações mais perenes com os interlocutores induziu-me a recorrer também às imagens – tal como Antonio Arantes (2000) em seu ensaio “A guerra dos lugares” –, apreendendo os *ritmos* e as *táticas* nesses contatos fugazes.
- 6 Compreender como ciclistas – em meio à diversidade de materialidades humanas e urbanas – interagem, disputam espaço, lidam com os *ritmos* da metrópole e acionam *táticas* de ocupar e de praticar a cidade pode auxiliar no entendimento das sociabilidades ancoradas no uso da bicicleta, sobretudo numa cidade consideravelmente heterogênea, desigual e segregada como São Paulo.
- 7 Duas noções foram privilegiadas nas observações de campo. Uma delas refere-se à noção de *ritmo* (LEFEBVRE, 2004), que a rigor consiste na interação entre tempo, espaço e gasto de energia. A análise rítmica, ou *ritmanálise*, converte o corpo do observador em metrônomo, reunindo, dialeticamente, tempo cíclico e tempo linear, espaço e tempo, aspectos qualitativos e quantitativos, o mecânico e o orgânico. Cada ritmo possui uma medida específica (velocidade, frequência), mas sempre colocada em perspectiva daquele que observa. O ritmo surge, cresce, atinge seu ápice e então se extingue. Recorro, assim, à *ritmanálise* para apreender os conflitos e contratos entre pedestres, ciclistas, automóveis e o próprio espaço urbano, uma vez que a cidade também possui um ritmo próprio. *Tática*, por sua vez, é acionada para apreender os cálculos das relações de força quando não se dispõe de base para assegurar uma independência das circunstâncias, e precisa-se jogar constantemente com os acontecimentos para transformá-los em ocasiões. Trata-se do fraco tirando partido de momentos oportunos. É o inverso da *estratégia*, que permite a um sujeito de querer e poder, comandar a gestão das relações (CERTEAU, 1998, p. 47 e p. 102). Assumo que os deslocamentos cotidianos de bicicleta podem ser do tipo *tático*.

- 8 Enfim, procuro trazer a lume, neste ensaio, os ritmos e táticas dos ciclistas em deslocamento pela cidade, cujas incursões iniciaram-se em 2016, ainda que de forma não sistemática.

Percurso etnográfico realizado para compor o presente ensaio, constituído de sucessivas incursões. O trajeto (em laranja) foi registrado pelo aplicativo de celular *GPS Essentials* e, posteriormente, exportado para o *Google Maps*.

Usos *táticos* da bicicleta

- 9 Às vésperas de sair de casa, verifico os últimos detalhes da bicicleta: se os pneus estão calibrados; se as luzes sinalizadoras operam; se a relação (corrente, cassete, câmbio e coroa) está lubrificada. Capacete e óculos escuros são devidamente posicionados. Preparo o corpo para mais um encontro com os automóveis, com quem dialogo cotidianamente no espaço urbano. Quando a bicicleta desce a sarjeta e ocupa as vias concebidas à circulação dos automotores, o *balé do corpos* – antes restrito apenas às *calçadas* (JACOBS, 2017, p. 52) – também invade a rua, colocando em contato ritmos distintos: de ciclistas e veículos motorizados.
- 10 No início da manhã, entretanto, a velocidade dos automóveis é inferior à da bicicleta. Longos congestionamentos se formam quando 79% dos quase 8 milhões de automóveis decidem ocupar ao mesmo tempo o solo viário de São Paulo (REQUENA, 2015, p. 395-421), atestando o paradoxo da cidade que não pode (ou não pôde) parar. Deslocar-se em meio aos *imobilismos urbanos*, no entanto, direciona minha atenção para eventuais manobras de automóveis ou aproximações indesejadas de motociclistas. Em meio aos carros, o estresse e a noção de risco amplificam meus sentidos visual e sonoro. Os ruídos emitidos pelos motores e o atrito dos pneus dos veículos no asfalto tornam-se mais perceptíveis, auxiliando-me na antecipação de aproximações indesejadas.

- 11 Em alguns trechos, contudo, o número de veículos na via torna-se menor, possibilitando o incremento da velocidade proporcionalmente à minha incapacidade em acompanhá-los. Nesses momentos, a dessincronização entre minha velocidade e a dos automóveis produz uma espécie de arritmia, ou seja, uma diferença entre os ritmos do meu corpo sobre a bicicleta e as materialidades urbanas, evidenciando minha incapacidade de acompanhar o ritmo da metrópole.
- 12 Próximo à Marginal Pinheiros, todavia, um encontro fortuito com outro ciclista altera provisoriamente esse estado de tensão. Sua indumentária e bicicleta assemelham-se às utilizadas por atletas. Eu o cumprimento logo que nossos olhares se cruzam. Ele devolve a saudação, gesticulando com a cabeça; sem pronunciar uma única palavra, aumenta a velocidade. Esforço-me para acompanhá-lo. Os carros são ignorados por alguns quilômetros, e o espaço viário converte-se em pista de competição. Surpreso com minha insistência em segui-lo, diz, ofegante, que estamos a 45 km/h. A experiência de ocupar a rua, antes pautada pela noção de risco, por alguns instantes cede lugar ao prazer e ao desafio lúdico. Uma espécie de *euritmia* (LEFEBVRE, 2004, p. 68) é configurada nessa breve interação social. O ritmo da rotação dos pedais confere unidade, harmonia e uma espécie de equilíbrio (dinâmico) entre os corpos. Mas conforme argumenta Henri Lefebvre (2004), o ritmo surge, cresce, atinge seu ápice e, então, se extingue. Encerra-se quando, exaustos, desistimos de competir, e aproveitamos a inércia do esforço prévio para deslizar com a bicicleta sobre o asfalto.
- 13 As regras e normas do projeto urbanístico disciplinador retornam para orientar a corporeidade dos ciclistas quando meu interlocutor segue pela pista que acompanha o curso do rio que já foi meandro, enquanto eu sigo para a ciclovia da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini. Nela, deparo-me com um número maior de ciclistas. Pedestres que eventualmente ocupam o espaço delimitado para o tráfego de bicicletas são censurados por buzinas e gritos que invariavelmente emitem o mesmo som, seja em outro idioma (“Bike!”), seja no próprio (“Olha o pesado!”), a fim de delimitar as fronteiras que separam ciclistas e pedestres. *Finas educativas*⁶, tal como fazem alguns motoristas quando os ciclistas ocupam as faixas de rolamento viárias, também são acionadas pelos últimos para alertar os pedestres na ciclovia.
- 14 Novas hierarquias e contradições espaciais são elaboradas, agora entre pedestres e ciclistas. Ultrapassagens, ofensas, avanços proibidos de semáforos e disputas por espaço definem certas formas de sociabilidade nas ciclovias do corredor financeiro Berrini e Faria Lima. Outras arritmias são constatadas, entre pedestres e ciclistas ou entre ciclistas em diferentes velocidades. A noção romântica de que os deslocamentos por bicicleta permitem praticar a mobilidade e apropriar-se da cidade, cuja representação seria o *flâneur*⁷ – que nesse caso derivaria sobre duas rodas pelo espaço urbano – cede lugar ao trabalhador que cronometra seus deslocamentos pelo ritmo do trabalho. A possibilidade de estabelecer novas relações corporais com o espaço-tempo é neutralizada quando o ritmo linear e mecânico do capital – produtivo e financeiro – arbitra as relações entre as materialidades corporais e urbanas. O tempo da urgência, típico das grandes metrópoles, define a velocidade do ciclista, restringindo o deslocamento a uma questão de origem e destino, e a cidade, a um obstáculo.
- 15 Deixo a ciclovia Faria Lima e atravesso os interstícios da região de Pinheiros, aportando na ciclovia da Avenida Sumaré. Dessa vez, placas indicam que o asfalto vermelho que delimita a ciclovia deve ser compartilhado com pedestres. Foi justamente nessa ciclovia que retratei Renata no seu trajeto para o trabalho, em meados de 2016, nas primeiras

incursões etnográficas. A indumentária, a ausência de capacete, luzes sinalizadoras e a própria materialidade de sua bicicleta (diâmetro dos pneus, cesto frontal, quadro holandês e formato do guidão) indicam relações com o tempo e com o espaço bastante distintas do agente anterior, da Marginal Pinheiros.

Avenida Sumaré (SP).

Foto: Eduardo Rumenig (2016).

- 16 Os diferentes modos de utilizar a bicicleta e praticar a cidade tornam-se explícitos. A corporeidade e materialidade da bicicleta de Renata sugere que sua relação com o tempo-espaço e com a noção de risco assume contornos bem diferentes do caso anterior. O asfalto vermelho circunscrito por faixas amarelas, as imagens bidimensionais de ciclistas inscritas no solo e desgastadas pelo tráfego, e as diversas placas de sinalização distribuídas ao longo do trajeto funcionam como um manual de instruções que permitem ao cidadão médio se orientar com maior facilidade. Nas ciclovias, os ciclistas operam na lógica da contratualidade, cujas fronteiras são definidas por critérios técnicos e urbanísticos, ao passo que nas vias compartilhadas com os automóveis é o conflito que estabelece as sociabilidades, cujas fronteiras são delimitadas pelo corpo e pela bicicleta.
- 17 Isso não significa, contudo, a inexistência de conflitos. A inclinação da via permite desenvolver uma grande velocidade, prejudicada, no entanto, pelo tráfego de pedestres. Ultrapassagens, manobras perigosas, reclamações, buzinas e *finas educativas* também são acionadas pelos ciclistas, tal qual num dos já citados corredores financeiros da cidade. Alguns ciclistas, inclusive, desistem de trafegar pela ciclovias, e optam por compartilhar as faixas de rolamento com os automóveis a fim de assegurar a velocidade. É na ciclovias Sumaré, não obstante, que observo a subversão das materialidades urbanas racionalmente concebidas. Em alguns trechos, pneus de automóveis são utilizados como jardineira de hortas comunitárias. Outros significados são atribuídos, portanto, a essas materialidades. O automóvel – ou alguns de seus componentes – incorpora-se ao *espaço vivido* (LEFEBVRE, 1991, p. 34-45) com um propósito completamente distinto daquele para o qual foi concebido. Noto uma espécie

de *isorritmia*, ou seja, uma sincronia entre a paisagem urbana, a bicicleta, o corpo e as formas de sociabilidade no espaço social.

Cultivo de temperos na ciclovia da Avenida Sumaré, que utiliza como jardineira pneus de automóveis. Essa ciclovia é compartilhada com pedestres, o que obriga ciclistas a reduzirem a velocidade. Talvez esse conjunto de fatores seja indutor de outras formas de sociabilidade.

Foto: Eduardo Rumenig (2016).

- 18 Desço a Avenida Sumaré em direção ao Minhocão (Elevado Presidente João Goulart), iniciando o retorno para o local de origem, que agora se torna também o meu destino. Seria possível vislumbrar o bairro do Campos Elíseos, não fossem os edifícios no meio do caminho, embora confirmem atributos estéticos à paisagem urbana e indiquem táticas de apropriação da cidade.

INSCRIÇÃO DE UMA BICICLETA NA MURETA QUE SEPARA AS VIAS DO MINHOCÃO, QUE AOS DOMINGOS RESTRINGE O ACESSO DE AUTOMÓVEIS.

Foto: Eduardo Rumenig (2018).

- 19 Os grafites e jardins verticais nas fachadas dos prédios revelam táticas de ocupação desse espaço, que aos domingos e feriados restringe o acesso de automotores, estimulando o uso pedestre e ciclista. Crianças, vendedores ambulantes, fotógrafos, corredores, ciclistas, skatistas, patinadores, pessoas aparentemente em situação de rua ou aquelas que acabaram de deixar os espaços festivos contíguos e que aproveitam as muretas do Minhocão para descansar compartilham o mesmo espaço, ainda que com propósitos aparentemente distintos.
- 20 As narrativas então se confundem, pois se para motoristas o viaduto é fechado, pedestres e ciclistas entendem que apenas nessas ocasiões ele permanece aberto. O conflito entre aberto e fechado torna-se uma metáfora do que ocorre nos demais espaços da cidade. As (ir)restrições do uso das ruas e as sobreposições de direitos de motoristas, pedestres, ciclistas e uma plêiade de atores no Minhocão enunciam, portanto, uma questão fundamental: quem tem o direito de praticar a cidade e ocupar suas ruas?
- 21 Superado o viaduto, sigo até a Rua da Consolação, margeando o cemitério homônimo em direção à Avenida Paulista. Uma bicicleta retorcida e pintada de branco, amarrada a uma grade de proteção, sinaliza outros usos possíveis desse artefato. A tática de ocupar o espaço urbano por meio da bicicleta ocorre, nesse caso, a despeito da presença da ciclista. A bicicleta não precisa atravessar a fronteira que separa automóveis e pedestres (a sarjeta) para ocupar politicamente a cidade. A violência exercida sobre aqueles que desafiam o ritmo da metrópole e os usos hegemônicos dos espaços concebidos para os veículos motorizados torna-se, finalmente, tangível.
- 22 A imagem a seguir, de uma *ghost bike*⁸ – bicicleta que pertenceu a uma bióloga que foi vítima fatal de um atropelamento na Avenida Paulista, em 2013 – torna-se metáfora da arritmia entre as materialidades corporais e urbanas. Fixada no espaço e no tempo, tal instalação prescinde da motricidade da ciclista para ocupar a cidade. A bicicleta adquire

outros significados, dispensando o corpo do processo de ocupação do urbano, uma vez que o próprio veículo – e não mais o corpo da vítima – sinaliza a violência encerrada nas arritmias da metrópole.

Ghost Bike de Julie Dias, na Avenida Paulista. O ritmo frenético dos automóveis contrasta com a imobilidade da bicicleta.

FOTO: EDUARDO RUMENIG (2017).

Leituras corporais acerca da metrópole

- 23 Por meio desse percurso etnográfico, procurei enunciar como as práticas corporais de certos ciclistas se inscrevem no espaço urbano, produzindo identidades e significados; desse modo, (re)elabora-se, no limite, a própria paisagem urbana. Os trajetos percorridos por bicicleta enunciam narrativas na chave dos contratos e conflitos, relacionando-se ao prazer, ao lúdico, ao risco, à competição, à experiência política e até mesmo à morte. A interdependência entre sujeito e espaço urbano, ou em outros termos, as interações sociais do (corpo do) etnógrafo com os outros corpos e materialidades urbanas produzem sentidos que conferem identidades distintas aos ciclistas e à cidade.
- 24 Na medida em que os ciclistas *incorporam*⁹ o uso da bicicleta e as materialidades urbanas de maneira distinta, também conferem diversos significados à rua e aos trajetos. O corpo precisa tornar-se poroso, portanto, para apreender esses significados. Embora não se refira especificamente ao corpo de ciclistas, Nelson Coelho Jr. (2010, p. 51) define o corpo como “um tecido material e energético, móvel e instável, movido por forças pulsionais e marcado por interferências de intensidade, tanto internas quanto externas, que constituem um campo de forças e de proto-sentidos na interação com outros elementos e outras corporeidades”. A (auto)etnografia das práticas corporais dos ciclistas pode ser uma maneira de revelar como a cidade é vivida pelos corpos sobre a bicicleta, algo que cartografias e mapas fariam de forma insatisfatória, uma vez que

esse conhecimento só pode ser construído mediante o movimento corporalmente realizado.

- 25 Mas a superfície urbana, e não apenas os corpos, também registra as marcas criadas por essas corporeidades dos ciclistas. E uma vez inscritas nas materialidades urbanas, influenciam o modo como os sujeitos praticam corporalmente o espaço urbano: seja sincronicamente, como no caso em que encontro outros ciclistas, seja diacronicamente, nos momentos em que reconheço inscrições na mureta do Minhocão, ou ainda quando me deparo com uma *ghost bike*. Apreendida nesses termos, a gramática urbana é subvertida pelas táticas de ocupar a cidade de bicicleta, consolidando narrativas que só podem ser apreendidas por corpos porosos em deslocamento.
- 26 No limite, praticar os espaços urbanos por meio da bicicleta permitiria uma apropriação topográfica (tal como o locutor apropria-se de uma língua), uma realização espacial do lugar (como o ato da palavra como realização sonora da língua) e relações entre posições diferenciadas sob a forma de ritmos distintos (como um jogo entre locutores) (CERTEAU, 1998, p. 177). Embora Certeau não se refira ao ciclista, a prática do espaço mediada pela bicicleta pode revelar outros modos de fazer e outros enunciados possíveis sobre a cidade, mas que somente são apreendidos e produzidos mediante corpos (porosos) em deslocamento.
-

BIBLIOGRAFIA

- ARANTES, Antonio Augusto. 2000. "A guerra dos lugares". In: _____ (org.). Paisagens paulistanas: transformações do espaço público. Campinas: Editora da Unicamp, p. 105-129.
- BENJAMIN, Walter. 1985. Paris, capital do século XIX. In: KOTHE, F. R. (org.). Walter Benjamin. São Paulo: Editora Ática, p. 30-43.
- CERTEAU, Michel de. 1998. A invenção do cotidiano: Artes de fazer. Tradução: Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Editora Vozes.
- COELHO JR., Nelson Ernesto. 2010. "Da intercorporeidade à co-corporeidade: elementos para uma clínica psicanalítica". Revista Brasileira de Psicanálise, n. 44(1): 51-60.
- DI GIOVANNI, Julia Ruiz. 2015. "Artes de abrir espaço. Apontamentos para a análise de práticas em trânsito entre arte e ativismo". Cadernos de Arte e Antropologia, n. 4(2): 13-27.
- FREHSE, Fraya. 2016. "A rua no Brasil em questão (etnográfica)". In: KOWARICK, L. & FRÚGOLI JR., H. (orgs.). Pluralidade urbana em São Paulo. Vulnerabilidade, marginalidade, ativismos. São Paulo: Editora 34, p. 197-223.
- INGOLD, Tim. 2008. Ways of walking. ethnography and practice on foot. Hampshire: Ashgate.
- JACOBS, Jane. 2017. Morte e vida de grandes cidades. Tradução: Carlos S. Mendes Rocha. São Paulo: Editora WWF Martins Fontes.
- LUCAS, Raymond. 2008. "'Taking a line for walk': walking as an aesthetic practice". In: T. Ingold. Ways of walking. Ethnography and practice on foot. Hampshire: Ashgate, p. 169-184.
-

KUSENBACH, Margarethe. 2003. "Street Phenomenology: the go-along as ethnographic research tool". *Ethnography*, n. 4(3): 455-485.

LEFEBVRE, Henry. 1991. *The production of space*. Tradução: Donald Nicholson-Smith. Oxford: Blackwell Publishers.

_____. 2004. *Rhythmanalysis. Space, time and everyday life*. London/New York: Continuum.

PANTOJA, Leila Saraiva. 2014. "Nem vítima, nem algoz": mulheres de bicicleta em Brasília". Monografia de graduação do Departamento de Antropologia Brasília. Brasília: UnB.

REQUENA, Carolina. 2015. "A mobilidade paulistana: viária e desigual". In: MARQUES, E. (org.). *A metrópole de São Paulo no século XXI: espaços, heterogeneidades e desigualdades*. São Paulo: Editora Unesp, p. 398-421.

SÃO PAULO. 2014. Lei n. 16.050, de 31 de julho de 2014. São Paulo: *Diário Oficial*. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf>. Acesso em: 22 dez. 2018.

_____. 2015. Plano de Mobilidade de São Paulo. Disponível em: <www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp-rev002_1428005731.pdf>. Acesso em: 22 dez. 2018.

SILVA, Hélio Raymundo Santos. 2009. "A situação etnográfica: andar e ver". *Horizontes Antropológicos*, n. 15(32): 171-188.

NOTAS

1. As incursões etnográficas para compor o presente ensaio começaram em 2016, embora pouco regulares. Para organizá-las na forma de relato, adotou-se uma estratégia textual que conecta temporalmente os lugares numa sequência espacial de pontos, ainda que essa sequência seja resultado de sucessivas incursões. Hélio Silva (2009, p. 171) argumenta que "dados e informações sobre a sociedade observada devem estar organizados no texto [pelo] percurso etnográfico". Somente essa organização a tornaria legível. Foi o que pretendi fazer.

2. Uma matéria publicada em *O Estado de S. Paulo* (2014) ilustra uma dessas disputas. Moradores de uma região de alto padrão de São Paulo acionaram o Ministério Público a fim de impedir a criação de ciclovias próximo às suas residências. Segundo os moradores, as ciclovias os privariam do direito de estacionar seus carros, além de "atrair assaltantes". Disponível em: <<https://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,moradores-de-areas-nobres-da-capital-acionam-mp-contra-ciclovias-de-haddad,1603212>>. Acesso em: 22 dez. 2018.

3. Utilizo o termo *ciclistas* para designar pessoas que fazem uso da bicicleta, embora não seja, necessariamente, uma categoria nativa.

4. O *lugar* é a ordem, segundo a qual se organiza e se distribui os elementos das relações. Implica estabilidade. *Espaço*, por sua vez, é o efeito produzido pelas operações vetoriais de direção, velocidade e tempo. É móvel e funciona numa polissemia de conflitos e contratos. É o *lugar* praticado (CERTEAU, 1998, p. 201-202).

5. A noção de trajetória é elaborada por Michel de Certeau (1998, p. 98). Trata-se de uma articulação temporal dos lugares em uma sequência espacial de pontos, construídas como estruturas narrativas de lugares ligados entre si na forma de relatos,

eventualmente metafóricos. Os trajetos usualmente transformam lugares em espaços, mas o inverso também é possível.

6. “[Fina porque] se refere ao momento em que um veículo propositadamente passa bem próximo à bicicleta, e educativa porque o propósito seria ensinar ao ciclista que aquele não é o seu lugar, que deve sair daquele espaço” (PANTOJA, 2014, p. 138).

7. Personagem criada por Charles Baudelaire e explorada por Walter Benjamin (1985), uma figura romântica capaz de perder-se na cidade, ainda que por caminhos conhecidos.

8. “Ghost Bikes são bicicletas brancas instaladas em locais de acidentes fatais com ciclistas”. Disponível em <<http://vadebike.org/2013/02/ghost-bikes/>>. Acesso em 24 jan. 2019. Seriam uma espécie de *escrache* (DI GIOVANNI, 2015, p. 17): “ação direta que expõe publicamente as marcas da violência oculta no espaço social urbano, criando sinalizações para indicar os locais onde a violência ocorreu, e a hipocrisia contra a impunidade”.

9. O termo aparece em itálico porque é justamente pelo (e no) corpo que os elementos produzidos por meio do uso da bicicleta adquirem uma unidade compreensível.

AUTOR

EDUARDO RUMENIG SOUZA

Graduado em Educação Física e em Ciências Sociais, com mestrado em Ciências (Educação Física) pela Universidade de São Paulo (USP) erumenig@usp.br