

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
INSTITUTO DE PSICOLOGIA

NIKOLAS OLEKSZECHEN

**Narrativas em deslocamento: processos de subjetivação, produção do espaço e
ciclomobilidade**

São Paulo

2021

NIKOLAS OLEKSZECHEN

**Narrativas em deslocamento: processos de subjetivação, produção do espaço e
ciclomobilidade**

Versão Corrigida

Tese apresentada ao Instituto de Psicologia da
Universidade de São Paulo como requisito
parcial para a obtenção do título de Doutor em
Ciências

Área de concentração: Psicologia Social

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Martineli
Massola

São Paulo

2021

AUTORIZO A REPRODUÇÃO E DIVULGAÇÃO TOTAL OU PARCIAL DESTE
TRABALHO, POR QUALQUER MEIO CONVENCIONAL OU ELETRÔNICO,
PARA FINS DE ESTUDO E PESQUISA, DESDE QUE CITADA A FONTE.

Catálogo na publicação
Biblioteca Dante Moreira Leite
Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo
Dados fornecidos pelo(a) autor(a)

Olekszechen, Nikolas

Narrativas em deslocamento: processos de subjetivação, produção do espaço e
ciclomobilidade / Nikolas Olekszechen; orientador Gustavo Martineli Massola. --
São Paulo, 2021.

244 f.

Tese (Doutorado - Programa de Pós-Graduação em Psicologia Social) -- Instituto
de Psicologia, Universidade de São Paulo, 2021.

1. Psicologia social. 2. Estudos pessoa-ambiente. 3. Mobilidade urbana. 4.
Bicicleta. 5. Cidade. I. Massola, Gustavo Martineli, orient. II. Título.

Nome: Olekszechen, Nikolas

Título: Narrativas em deslocamento: processos de subjetivação, produção do espaço e ciclomobilidade

Tese apresentada ao Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo como requisito parcial para a obtenção do título de Doutor em Ciências

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

*A todas as pessoas que entregam a vida na construção de
outros futuros possíveis.*

AGRADECIMENTOS

Este trabalho foi tecido entre encontros e deslocamentos, incontáveis e irrepetíveis. Pela impossibilidade de rastrear todos os seus efeitos, reconheço aqui alguns deles.

Ao meu orientador, Gustavo Massola, que desde o início dessa jornada me incentivou e apoiou nas decisões da pesquisa. Pela confiança no trabalho. Nele reconheço um intelectual generoso, um parceiro de trabalho e um amigo.

Aos/às professores/as com quem tive a oportunidade de criar interlocuções nas perambulações pela Universidade de São Paulo. Aos/às mestres/as de outros tempos e lugares. De alguma forma, todos/as habitam este trabalho.

Aos/às trabalhadores/as do Instituto de Psicologia da Universidade de São Paulo, em especial aqueles/as do Programa de Psicologia Social. Pelo suporte.

À Adriana Marcondes Machado, por participar da avaliação do trabalho. Por sinalizar que a escrita produz mundos.

Ao Andrés Di Masso, que me ensinou que a pesquisa é um ofício de artesanaria. Pela acolhida generosa em Barcelona.

À Mariana Prioli Cordeiro e ao Thiago Allis, pela gentileza de aceitarem o convite para a avaliação final da tese.

À minha companheira Leticia, com quem partilho a caminhada acadêmica e os cafés da manhã. Pelo cuidado.

Às amigas que fazem acreditar em outras formas de existir na universidade. Novamente Gustavo e Tadeu, Raquel, Tatiana, Laís e Ana Paula. Por fazerem o pensamento vibrar. À Gabriela, que foi interlocutora pandêmica no além-mar.

Aos meus pais, João Mário e Júlia, e meus irmãos, Diego e Náthalie, por suportarem as ausências.

Ao Luan e à Taise pela amizade, pela acolhida, conversas e vinhos nas incontáveis viagens a São Paulo.

Ao Luis, parceiro de caminhada. Pelos desencontros e cafés não tomados no IPUSP. Por ser mecenas técnico da pesquisa.

Aos/às amigos/as e familiares que acompanharam e torceram pelo sucesso dessa jornada. A todas as pessoas que me abriram as portas na passagem por Barcelona. Incontáveis, me habitam.

Ao CNPq, pelo financiamento da pesquisa. À CAPES, pelo financiamento do período de estágio no exterior.

RESUMO

Olekszechen, N. (2021). Narrativas em deslocamento: processos de subjetivação, produção do espaço e ciclomobilidade (Tese de Doutorado). Instituto de Psicologia, Universidade de São Paulo, São Paulo

O urbano aponta como o horizonte da vida cotidiana. A cidade se torna o centro da tomada de decisões, agrega a produção de riquezas e catalisa o cotidiano. Aliado a isso, os processos de produção do espaço no mundo contemporâneo ganham corpo nas práticas de mobilidade. As relações nas cidades se tecem a partir de elementos que fazem corpos, ideias, veículos, produtos e riquezas se moverem e pararem, inserindo-os no campo das relações de poder. Sob esse panorama teórico e empírico, o objetivo deste trabalho é compreender o enlace entre a produção do espaço, os processos de subjetivação e a mobilidade por bicicletas. Tomamos como terreno de análise a expressão singular da mobilidade na cidade de Maringá, Paraná, propagandeada no cenário nacional a partir do discurso da sustentabilidade e da qualidade de vida, atraindo investimentos e despontando como uma das melhores cidades para se viver no Brasil. Argumentamos a favor da tese de que a configuração socioespacial da cidade, assim como os discursos que orientam a vida de seus cidadãos, configuram uma prática ciclística orientada pelo valor da individualidade. Foram conduzidos dois estudos que tratam de práticas ciclísticas distintas. Inspirados por procedimentos etnográficos, o primeiro estudo mapeou a multiplicidade das práticas ciclísticas na cidade a partir do ponto de vista de alguns atores/as do campo. O segundo se referiu ao cotidiano de trabalho de ciclistas entregadores de aplicativos. Orientados pela leitura das mobilidades e das relações de poder, apontamos para alguns paradoxos da mobilidade com bicicletas em Maringá. A sobreposição de políticas e propagandas a favor da ciclomobilidade conflitam com as diversas mobilidades performadas por ciclistas. Ao mesmo tempo em que ciclistas constroem uma imagem frágil como agentes do trânsito, sua invisibilidade e seus movimentos desviantes permitem a invenção de heterotopias, abrindo espaço para um ciclismo possível na cidade.

Palavras-chave: Psicologia social. Relações pessoa-ambiente. Mobilidade urbana. Bicicleta. Cidade.

ABSTRACT

Olekszechen, N. (2021). Narratives on the move: processes of subjectivation, production of space and cyclomobility. (Doctoral Thesis). Institute of Psychology, University of São Paulo, São Paulo.

The urban points as the horizon of everyday life. The city becomes the center of decision making, aggregates the production of wealth, and catalyzes daily life. Furthermore, the social production of space in the contemporary world are embodied in the mobility practices. The relations in the cities are oriented by elements that make bodies, ideas, vehicles, products, and wealth move and stop, inserting them in the field of power relations. Under this theoretical and empirical panorama, the aim of this thesis is to understand the link between production of space, processes of subjectivation and cyclomobility. This field research took place in Maringá, Paraná, Brazil, a city constructed by the discourse of sustainability and quality of life, attracting investments and emerging as one of the best city to live in Brazil. We sustain the thesis that the socio-spatial configuration of the city, as well as the discourses that guide everyday lives configure cycling practices guided by the values of individuality. Two studies were conducted to understand the multiplicity of cycling practices. Inspired by ethnographic procedures, the first study mapped the diversity of cycling practices in the city from the point of view of some actors in the field. The second one referred to the daily work of delivery platform riders. Based on mobilities and power relations framework, we point to some paradoxes of cyclomobility in Maringá. The overlapping discourses and advertisements in favor of cyclomobility conflict with the variety mobilities performed by cyclists. At the same time that cyclists build a fragile image as traffic actors, their invisibility and deviant movements allow the invention of heterotopic spaces, opening field for diferente possibilities of cycling practices in the city.

Key words: Social psychology. People-environment relation. Urban mobility. Bicycle. City

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Localização de Maringá, PR.....	73
Figura 2 - Anteprojeto da cidade de Maringá.....	74
Figura 3 - Legenda do plano inicial da cidade de Maringá-PR.....	75
Figura 4 - Região Metropolitana de Maringá.....	86
Figura 5 - Mapa da distribuição dos segmentos sócio-ocupacionais (1991).....	89
Figura 6 - Eixos de estruturação do aglomerado urbano de Maringá.....	92
Figura 7 - Construção terminal multimodal Maringá.....	96
Figura 8 - Projeto Ágora, 1987.....	99
Figura 9 – Paraciclo Avenida Horácio Raccanello.....	105
Figura 10 – Foto panorâmica das flores de ipê roxo	138
Figura 11 – Categorias e elementos de análise.....	149
Figura 12 – Campanha Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá.....	153
Figura 13 – Modelo teórico-metodológico de análise	172
Figura 14 – Vinheta entrelugares.....	181
Figura 15 – Ciclovia nas redes sociais da prefeitura de Maringá.....	186
Figura 16 – Vinheta modos de fazer.....	191
Figura 17 – Vinheta movimentos em disputa.....	201
Figura 18 – Cruzamento ciclovia Avenida Gastão Vidigal.....	202
Figura 19 – Mapa da rede cicloviária de Maringá.....	205
Figura 20 - Vinheta mobilização da vida	213

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1 - Mobilidades, política e produção de subjetividade	19
1.1. Ontologia do mover-se: precisões conceituais.....	23
1.2. Disputas em movimento. A cidade em perspectiva	34
1.2.1. Poder e produção do espaço	36
1.2.2. Do político à política	45
1.3. Da distribuição da subjetividade	51
1.3.1. Linhas históricas	52
1.3.2. Produção de subjetividade, produção do lugar	54
1.3.3. Cidade e subjetividade: linhas de constituição e de ruptura.....	60
CAPÍTULO 2 – Discursos, mobilidades e produção do espaço: uma narrativa sobre a ciclomobilidade em Maringá-PR.....	69
2.1. Maringá e as mobilidades	72
2.1.1. História, leis e regulamentações	72
2.1.2. Distribuição das relações socioespaciais	83
2.1.3. Ordem urbanística, espaço construído e apropriação capitalista do espaço .	95
2.1.4. O discurso corporativo e a construção da Cidade Verde.....	106
CAPÍTULO 3 – Narrativas de um deslocamento (ou “uma cartografia do intangível”).....	114
3.1. Partidas (ou chegadas?)	114
3.2. Preparativos (ou “sobre o fazer as malas”).....	116
3.3. Sobre a margem de erro	117
3.4. Pesquisar é deslocar-se: narrativas da errância.....	120
3.5. Chegadas (ou partidas?).....	124
3.6. Como contar?.....	125
CAPÍTULO 4 - Forças e vozes do ciclismo urbano em Maringá.....	132
4.1. Na frente de casa, o mundo.....	133
4.2. Ressonâncias do ciclismo urbano em Maringá.....	148
4.2.1. Imagem da cidade.....	149
4.2.2. Ciclismos e ciclistas.....	154
4.2.3. Discussão.....	158
CAPÍTULO 5 – Paradoxos do movimento: mobilização da vida no trabalho de entrega por aplicativos com bicicletas em Maringá	164
5.1. Mobilidade, poder e produção do espaço em Maringá.....	164
5.2. Uberização como lógica espacializada de gestão do trabalho	166
5.3. Procedimentos.....	170
5.4. Apresentação dos resultados	173
5.4.1. Políticas de reconhecimento	173

5.4.2. Entrelugares	178
5.4.3. Modos de fazer	188
5.4.4. Movimentos em disputa	199
5.4.5. Mobilização da vida.....	210
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	222
REFERÊNCIAS	226
APÊNDICES	237

INTRODUÇÃO

Esta é uma tese sobre mobilidades, cidades e subjetividades. Assumimos como pressuposto a dimensão incontornável de um mundo global que faz mover coisas, ideias e corpos em alta velocidade para colocar em análise a mobilidade urbana com bicicletas. Os limites concretos e simbólicos de um mundo ordenado, centralizado, com povos e culturas circunscritos em determinado território geográfico perdem sua potência agregadora em função de uma governança descentralizada e global (Hardt & Negri, 2001). Sob a face do capitalismo neoliberal, o mundo contemporâneo incorpora a retórica da flexibilidade, dos fluxos, do autoaperfeiçoamento e do empreendedorismo, que ao mesmo tempo forja espaços e sujeitos e lhe serve de sustentação.

A partir dos aportes do paradigma das novas mobilidades (Sheller & Urry, 2006), assumimos a mobilidade em seu caráter complexo e relacional. Os deslocamentos de corpos, ideias, produtos, valores, migrações humanas, doenças, entre outros, que são condição e efeito do mundo globalizado, se dão no conflito entre fluxos e paradas, infraestruturas consolidadas e movimento frenético. A relativização da mobilidade demanda sua inserção no campo das relações de poder, pois a mobilidade não se dá em um espaço irrestrito, mas é relacional, condicionada a algo ou alguém. Como produto das relações que se dão no contemporâneo, uma classe de sujeitos móveis se ergue vigorosa a favor dos valores supostos pela mobilidade neoliberal: liberdade, flexibilidade, experiência de um mundo sem barreiras, pronto para fazer mover aqueles/as desejosos/as por aventuras.

Nas cidades, a mobilidade se desenha de maneira paradoxal, pois ao mesmo tempo em que as tecnologias urbanísticas e as infraestruturas viárias tonaram possível cruzar vastos trajetos em tempos curtos, garantindo a liberdade individual para desenhar o próprio trajeto, a imobilidade emerge como seu negativo (Rolnik & Klintowitz, 2011). Engarrafamentos, más condições de infraestrutura de trânsito e ineficiência no transporte coletivo não só dificultam o deslocamento de pessoas, como mantêm à margem do acesso à cidade uma parcela da população não inserida na categoria de modal motorizado individual.

Nesse horizonte, o uso da bicicleta é tomado como estratégia para fazer funcionar os supostos da mobilidade neoliberal e enfrentar os efeitos negativos da imobilidade. Nos estudos pessoa-ambiente, o uso da bicicleta é tomado como alternativa para o transporte

individual e aponta para possibilidades de experiência do entorno, garante sensações e sentimentos que tocam o indivíduo que se move (Olekszechen, Battiston & Kuhnen, 2016).

Nesse sentido, o indivíduo figura como protagonista sensorial de uma experiência de movimento capaz de superar a paralisia do trânsito das grandes cidades e ao mesmo tempo contornar problemas de saúde derivados de uma rotina sedentária. No entanto, quando lido pelo discurso do trânsito e das práticas de saúde, as agendas de pesquisa que tomam a ciclomobilidade como fenômeno de análise, muitas vezes deixam em segundo plano as relações de poder, as práticas discursivas derivadas e os tipos de relações sociais que colocam em funcionamento (Spinney, 2016).

Endereçamos este estudo à lacuna sinalizada por Spinney (2016) ao tomar a mobilidade urbana como possibilidade de problematizar o tópico das mobilidades e situá-la na história, no território e nas relações de poder. Assumimos a escala da cidade para dar a ver paradoxos da mobilidade urbana com bicicletas. Em um momento em que a bicicleta é tomada como panaceia para questões ambientais e para as decorrências de um urbanismo que privilegia a circulação automotora, exploramos algumas contradições e ruídos que se dão em uma dimensão local.

No campo da mobilidade urbana, fazemos um contraponto crítico a pelo menos duas tradições de estudos. Uma é a dos transportes e da engenharia de trânsito, que toma os deslocamentos urbanos como um movimento abstrato de um ponto A até um ponto B. O correlato desse movimento é um espaço igualmente abstrato que ganha consistência nos mapas e pranchetas, tendo na técnica seu referente máximo. Outra tradição se refere ao campo dos estudos pessoa-ambiente e à psicologia ambiental, que tomam a conduta individual como foco de análise. Assumindo o caráter bidirecional da ação humana no ambiente, privilegiam a compreensão de fenômenos como sustentabilidade, comportamento ecológico, saúde e qualidade de vida (Olekszechen, Battiston & Kuhnen, 2016).

Situados no campo da psicologia social, orientamos algumas das discussões à psicologia ambiental e às relações pessoa-ambiente. Ao assumir as premissas das mobilidades e das relações de poder, lançamos contrapontos críticos à questão da mobilidade urbana com bicicletas. Em um nível epistemológico, tratamos das condições de possibilidade de produção do conhecimento de práticas, elas mesmas, constituídas pela mobilidade; em um nível antropológico, supomos o indivíduo que se move e os efeitos

de subjetivação da mobilidade; em um nível metodológico, propomos a operacionalização de uma pesquisa que busca captar mobilidades concretas e acompanhar processos de subjetivação.

Inseridos no campo-tema da ciclomobilidade, delimitamos a cidade de Maringá como espaço de concretização das mobilidades. Trata-se de uma cidade de médio porte, situada na região noroeste do Paraná, polo de uma região metropolitana que agrega quase um milhão de pessoas. A história de sua fundação mistura elementos econômicos, urbanísticos e imobiliários, forjando subjetividades ancoradas nos valores do trabalho árduo e do mérito individual. Sua fisionomia assume caráter fortemente planejado, aos moldes das cidades-jardim, racionalidade que se transmuta ao longo das últimas sete décadas, atualizando-se na face verde, sustentável e com altos indicadores de qualidade de vida (Meneguetti, 2007; Thomaz, 2009; Rodrigues & Cordovil, 2012).

As metamorfoses espaciais que a cidade vive se expressam no discurso verde e sustentável, que nos últimos anos tem potencializado o posto de melhor cidade para se viver no Brasil¹. Um dos argumentos utilizados por moradores/as da cidade e pelo poder público para legitimar esse título é o da mobilidade ativa e do uso da bicicleta. Metodologicamente, buscamos as intersecções entre os discursos sobre uma cidade móvel, flexível e adaptada aos fluxos do mercado imobiliário com o plano da subjetividade, que ganha consistência na prática de atores/as do campo do ciclismo urbano.

A ideia de discurso percorre o texto deixando mais ou menos explícitas as inspirações teóricas assumidas, em especial aquelas derivadas da genealogia de Michel Foucault. Com isso, colocamos em análise os modos como determinados discursos e práticas incidem sobre a produção de subjetividade. Não se trata de uma teorização sobre conceitos específicos de teorias distintas. Propomos a montagem de uma caixa de ferramentas ou um esquema conceitual que coloque em funcionamento o que nos dispomos a compreender: a relação entre subjetividade, espaço e mobilidade.

Ao assumir a posição de narrador, buscamos estabelecer outras conexões entre os conhecimentos produzidos sobre produção do espaço, mobilidade e ciclismo em Maringá. A recomposição dos elementos históricos, sociais e políticos dão abertura para conhecer

¹ Conforme pesquisa realizada pela empresa de consultoria *Macroplan*. Recuperado de: <https://www.macroplan.com.br/emprego-e-qualidade-de-vida-as-100-melhores-cidades-para-se-viver-no-brasil/>.

outras regiões desses saberes consolidados pela literatura da área. Portanto, se os fatos descritos são amplamente conhecidos por pesquisadores/as que tomam a cidade de Maringá como objeto de análise (em seus planos geográficos, urbanísticos e das políticas públicas), optamos por compor uma narrativa com esses fatos e acompanhar seus desdobramentos pela perspectiva da cartografia (Passos & Barros, 2015a).

Além disso, a aposta ético-estética da narrativa como estratégia de montagem da pesquisa coloca o pesquisador como agente do campo, que se dá a conhecer pelos efeitos das modificações que produz. O campo-tema (Spink, 2003; 2008) é o território de deslize entre estranho e familiar, cotidiano e científico, sabido e não sabido, individual e coletivo, em uma trajetória amarrada pela posição do pesquisador-narrador. A escrita demarca os tempos e espaços que se sobrepõem e atravessam o percurso da tese, colocando lado a lado lugares distantes, temporalidades incompatíveis, idas e vindas no tempo, acontecimentos históricos e políticos que amplificam as relações entre subjetividade, espaço e mobilidade. Antes de tudo, assumimos o compromisso de inventar uma história menor, ou uma história de pequenos acontecimentos, irrepitível, narrada por várias vozes e agentes.

Ao colocar os/as agentes do campo como protagonistas de uma história narrada por vários/as, cria-se um ponto de inflexão entre discurso e política, pois uma maneira de falar sobre determinado aspecto da realidade implica um modo de fazer. Di Masso (2015) apresenta um caminho para a compreensão dessa aliança a partir do conceito de micropolítica. As dinâmicas que se dão no espaço público organizam a construção diária da cidadania, ou seja, há uma dimensão espacial da cidadania que se define pela capacidade dos cidadãos de construir para si mesmos um lugar legítimo no espaço público. Na perspectiva discursiva, define-se a micropolítica do espaço público pelas disputas de uma rede de representações locais e práticas territoriais que possui efeitos normativos na reprodução da ordem socioespacial da cidade. Por um lado, as micropolíticas do espaço público são mecanismos disciplinares da cidadania, que regula o dever-ser do bom cidadão. Por outro lado, refere-se a um regime de governamentalidade que se atrela ao senso comum e orienta a produção de uma subjetividade cidadã como um conjunto de maneiras de pensar, sentir, falar e agir, o que garantiria aceitação na esfera pública.

O fundamento dessa definição de micropolítica está nas disputas cotidianas e nos diálogos entre os atores urbanos, que gera uma rede discursiva de pertencimento,

identidades, status, modos de ser e de fazer que se enraízam no espaço público. Nesse sentido, micropolítica não se refere a ações menores, que se dão na esfera local, mas às estratégias de invenção, no cotidiano (e no lugar), de outros modos de existência.

Defendemos a tese de que a configuração socioespacial de Maringá, como expressão singular de processos urbanos mundializados, age sobre a produção da mobilidade com bicicletas a partir dos valores da individualidade, ou seja, atribui-se ao plano individual a concretização dos ideais de sustentabilidade, conectividade, autonomia e flexibilidade. Como objetivo geral, propusemo-nos a compreender a relação entre subjetividade, produção do espaço e ciclomobilidade em Maringá. Como objetivos específicos, analisamos os elementos que configuram particularidade socioespacial de Maringá a partir de aspectos históricos, espaciais e urbanísticos; descrevemos a cena e os/as atores/as da ciclomobilidade em Maringá; e analisamos as inflexões do discurso ciclístico sobre práticas concretas do ciclismo na cidade de Maringá.

A tese está dividida em cinco capítulos complementares, mas não necessariamente contínuos. Eles mobilizam, sobrepõem, justapõem e fazem ressoar o acontecimento da escrita. De São Paulo a Londrina, de Maringá a Barcelona, passando por Marrakech, convocamos ao deslocamento entre tempos, espaços, lugares e acontecimentos que ganham densidade na superfície do texto. Os lugares falam e são falados na gramática da mobilidade, dando espaço para as micropolíticas em movimento.

No primeiro capítulo, montamos uma trama conceitual que sustenta a argumentação ao longo da tese. Pautados em leituras do Paradigma das Novas Mobilidades (Sheller & Urry, 2006), da governamentalidade e relações de poder (Foucault, 2006) e do campo das relações pessoa-ambiente (Di Masso & Dixon, 2015), propusemos um argumento que aproxima mobilidade, poder e produção de subjetividade. A ideia de discurso faz a articulação entre esses conceitos, propondo uma dobra entre espaço e subjetividade.

O segundo capítulo coloca em movimento alguns desses conceitos para dar a ver a expressão das mobilidades em uma localidade específica: a cidade de Maringá, Paraná. Pautados nos argumentos da radicalidade do processo de urbanização e na ideia de produção do espaço (Lefebvre, 2002), percorremos a história da consolidação urbana de Maringá, sua economia política, seu processo de colonização, suas transformações urbanísticas e o discurso subjacente a essas metamorfoses espaciais. Como efeito de suas configurações territoriais, encontra-se legitimidade para a emergência de determinadas

práticas de mobilidade em detrimento de outras. Além disso, a lógica empreendedora de gestão da cidade sustenta a construção de subjetividades flexíveis e adaptadas a esse novo momento que Maringá atravessa, expressão singular de um processo mundializado de urbanização.

O terceiro capítulo age como sustentação metodológica da tese e se articula aos dois ensaios empíricos apresentados nos capítulos quatro e cinco. Nele, aliamos a figura metodológica da cartografia à proposta de métodos móveis (Büscher, Urry & Witchger, 2011). Cartografar convoca à inversão da lógica positivista na produção de conhecimento e propõe que a condição para o conhecimento é a transformação das relações (Passos & Barros, 2015). O método não seria *o bom* caminho para o conhecimento justo e adequado, mas um caminho possível para dar a ver as singularidades de um campo heterogêneo. O conceito de campo-tema (Spink, 2008) sustentou as incursões teóricas e empíricas, abrindo espaço para um saber da experiência. A figura metodológica da cartografia sustentou a elaboração de dois estudos/ensaios empíricos sobre ciclomobilidade em Maringá.

O quarto capítulo está dividido em duas partes. A primeira, inspirada pela perspectiva etnográfica, dá a ver as micropolíticas da mobilidade na cidade de Maringá. A partir do dispositivo da narrativa, construímos uma versão das mobilidades na cidade sob a lente do ciclismo urbano. Nela se entrelaçam a dimensão singular de sujeitos móveis e as diversas camadas históricas e discursivas que habitam o cotidiano maringaense. A segunda parte consiste no esforço de organizar algumas vozes e forças do ciclismo urbano em Maringá a partir da imersão no campo tema. Percorremos pistas do cotidiano e colocamos em análise os argumentos que agem sobre a construção do ciclismo urbano na cidade.

Por fim, o quinto capítulo sinaliza para o trabalho de entregas por aplicativos com bicicleta como um fenômeno emergente na cidade de Maringá. Com base nos argumentos da produção social do espaço, dos agenciamentos de lugar e das micropolíticas da mobilidade, organizamos um esquema teórico-metodológico que coloca em análise os paradoxos e as dissonâncias do discurso ciclístico performado por entregadores de aplicativos. Apostamos na ideia de mobilização da vida como conceito que abarca as estratégias de dominação pelo trabalho e os meios pelos quais entregadores ciclistas resistem a esses processos espacializados de subjetivação.

CAPÍTULO 1 - Mobilidades, política e produção de subjetividade

04 de maio de 2020. 51º dia de distanciamento social. Um vírus está à solta. O mundo globalizado foi iniciado à propagação pandêmica de uma doença que não é uma qualquer e leva o adjetivo “novo”. A novidade, composta da transmutação do velho, requer outras ferramentas de frenagem que são conhecidas e produzidas à medida que o globo terrestre permanece (em partes) imobilizado diante da velocidade de contaminação.

O paradoxo que se abre é analisador de uma crise civilizatória que se espalha em várias dimensões. Fronteiras nacionais sendo fechadas por tempo indeterminado, governos de todos os espectros do neoliberalismo reorientando os rumos de seus mercados internos e externos, *circuit breaker* nas principais bolsas de valores ao redor do mundo dando a ver a carne do capitalismo financeirizado, trabalhadores/as impedidos/as de ou obrigados/as a trabalhar para manterem o essencial, bilhões de pessoas afetadas por medidas de confinamento, mais ou menos restritas, ao redor do mundo.

A pandemia da covid-19, provocada pelo novo coronavírus, tem apresentado uma infinidade de novas palavras e práticas que nos fazem reposicionar no tempo e no espaço, afetando o modo como nos deslocamos. Nas cidades, alguns processos são mais evidentes. Para frear os altos índices de contágio e contaminação provocados pelo vírus, governos têm determinado medidas de distanciamento ou *lockdown*, orientando políticas de fechamento de espaços compartilhados e limitando ao máximo o deslocamento de pessoas. A ideia é que as pessoas saiam de suas casas para acessar o estritamente necessário nas ruas (consumo, saúde e trabalho) e, quando saírem, que justifiquem o motivo.

A adoção de medidas como estas, com maior ou menor grau de restrição, tem trazido alguns desdobramentos que merecem atenção, pois colocam luz sobre modos de gerir a vida nas cidades que se fazem através de modos de habitar e de se mover. De início, noticiários têm demonstrado a retomada das diversas formas de vida que o processo de urbanização se encarrega de dispersar: veados em Londres, peixes em Veneza, javalis em Barcelona... Quando a vida humana/urbana se encerra, outros movimentos habitam os mesmos espaços.

Outro efeito da restrição de mobilidade de pessoas foi a diminuição da emissão de poluentes na atmosfera em grandes centros urbanos, quer sejam eles derivados da produção industrial, quer sejam do trânsito motorizado. Grandes cidades indianas como

Nova Déli e Mumbai registraram quedas consideráveis nas emissões de partículas poluentes (chegando a 60% a menos em relação a períodos anteriores), nos mesmos lugares em que o governo decidiu por medidas sérias de isolamento, deixando 1,3 bilhão de pessoas em isolamento². Acontecimentos semelhantes foram registrados em cidades chinesas, sul coreanas e em diversos pontos das Américas. Na região metropolitana de São Paulo, essa redução chegou a 50% no período de maior adesão às medidas de isolamento³.

No campo do trabalho, cada vez mais empresas têm adotado estratégias de teletrabalho como resposta às medidas de restrição da mobilidade. Se o transporte pendular é um dos principais geradores de viagens intra e interurbana, a redução dos deslocamentos impactam não só na viabilização dessa forma de trabalho por parte das empresas, como também no transporte urbano, que se reduz ao mínimo necessário e ajuda a inflar os índices de despoluição atmosférica. Assim, urbanistas e gestores admitem de maneira mais e mais aberta a necessidade de dinamizar, flexibilizar, conectar e informatizar as cidades e as relações de trabalho, com vistas à utopia da cidade sem deslocamento.

Além disso, a lógica que sustenta o trabalho autônomo e flexível na cidade neoliberal expõe sua fragilidade. Motoristas de aplicativos veem a quantidade de corridas diárias caindo e correm às locadoras de carro para devolverem os automóveis que usam para o trabalho, ao passo que as locadoras de carro, responsáveis pelo fornecimento de aproximadamente 160 mil carros a esses/as motoristas, procuram estratégias para abrigar uma frota total de quase um milhão de veículos que deveriam estar rodando⁴. Os pátios dessas empresas, espaços próprios ou alugados, estão cheios de máquinas paradas que deveriam fazer a cidade funcionar; o mesmo acontece com as montadoras de automóveis, que diminuem sua produção diante da desaceleração das atividades de um dos principais clientes.

Acontecimentos como estes poderiam se desdobrar indefinidamente, dos níveis mais macroscópicos àqueles que se desenham nas micropolíticas do cotidiano. Essas

² Recuperado de: <https://www.cnnbrasil.com.br/internacional/2020/04/22/principais-cidades-do-mundo-tem-reducao-de-ate-60-na-poluicao-do-ar>.

³ Recuperado de: <https://www1.folha.uol.com.br/ambiente/2020/04/imagens-de-satelite-mostram-que-mancha-de-poluicao-em-sp-se-reduziu-na-quarentena-contra-coronavirus.shtml>.

⁴ Recuperado de: <https://economia.uol.com.br/noticias/estadao-conteudo/2020/05/17/sem-servico-160-mil-motoristas-devolvem-carros-locadoras-ja-alugam-por-r-10.htm>.

presenças e ausências são a marca de um modo de organizar e agrupar a vida humana nas cidades que, ao que parece, está ruindo. Ao funcionar dessa maneira, expõe as contradições de certo modo de vida. Os modos de organização das relações de trabalho e o desenho das cidades clamam por transformações. Mesmo que esses pequenos acontecimentos possam abrir para uma dezena de outras contradições que o modo de vida urbano-capitalista dispara, são tomados como casos emblemáticos para analisar a dimensão da mobilidade nas cidades.

Em um mundo globalizado, que produz “sujeitos móveis” em larga escala, a tensão entre movimento e parada, distância e proximidade, produção e recessão é cada vez mais explícita. Afinal de contas, um modo de produção que funciona sob a insígnia dos fluxos, das especulações e das constantes flutuações possui como base concreta a força de trabalho de milhões de pessoas localizadas justamente no epicentro da pandemia (e na periferia do capitalismo). Enquanto algumas pessoas se isolam, outras são entendidas como peças importantes para a manutenção de serviços essenciais.

Ao lado das ações técnicas e científicas que atravessam as tomadas de decisões mundo afora, um sem número de jargões científicos passou a habitar nosso vocabulário cotidiano: quarentena, camada lipídica, profilaxia, achatamento da curva, normalidade, distribuição, com destaque à última por sua potência significativa. Ela faz parte do repertório de epidemiologistas quando buscam compreender a ocorrência de uma enfermidade em dada população, bem como as variáveis que determinam tal ocorrência. Portanto, conhecer a distribuição de uma doença é dissecar seu funcionamento e suas variáveis determinantes ao longo do tempo para controlar a disseminação e predizer estados futuros, visando à saúde e ao bem-estar da população como um todo.

As respostas aos novos questionamentos são aguardadas por cientistas, gestores/as das mais altas cúpulas da governança internacional, e por todas as pessoas que no mínimo se julguem afetadas pelo espalhamento da nova doença. Enquanto algumas pessoas aguardam em confinamento doméstico, a maquinaria técnico-científica é colocada em movimento a toda força: como acabar com o vírus?

Em primeiro lugar, dê-lhe um corpo. Em seguida, racialize-o, classifique-o, patriarcalize-o, etnifique-o, naturalize-o, neutralize-o. Nesse caso, não há nada de neutro na neutralização. Atribuir a culpa a um vírus seria dotá-lo de um antropocentrismo no mínimo injusto. Mas já que justiça não é a palavra de ordem do capitalismo neoliberal,

mantemos a aposta de que vivenciamos um colapso civilizatório que expõe em carne viva a contradição entre lucro e vida.

No que toca ao discurso científico, as condições para conhecer com precisão a distribuição das doenças são criadas com a finalidade de predizer e de controlar, o que parece muitas vezes legitimar a naturalização de seus efeitos na população a favor da normalidade estatística. Sob o necessário tensionamento crítico que atravessa algumas avenidas das ciências sociais e humanas, argumentamos a favor da demarcação histórica, geográfica e social da realidade.

Distribuir implica dispor corpos no tempo e no espaço. No caso do novo coronavírus, além de saber que pessoas idosas e com doenças crônicas são mais propensas a morrerem de covid-19, importa o hemisfério do globo terrestre onde habita, em qual país, estado e cidade, em qual região da cidade, em qual parte de qual bairro, condições de higiene e possibilidade de acessar equipamentos de saúde. Além disso, importa saber se, no processo de espacialização da doença, os corpos afetados têm cor, gênero, classe social, se trabalha em contato com outras pessoas, se tem condições de sair e permanecer fora do local de moradia, se tem possibilidades de permanecer em isolamento. Covid-19 faz padecer corpos concretos e sua letalidade é definida não só pelo recorte etário e pelas comorbidades, mas também por sua posição no mapa da cidade.

Rastrear esses elementos contemporâneos sinalizam para a possibilidade de ler a história do presente a partir da lente das mobilidades. Objetos, ideias, vírus, informações e pessoas estão em movimento e articulados em redes. Desempenham papéis na produção da vida cotidiana ao ponto de considerarmos a mobilidade como constitutiva do social (Urry, 2000). No entanto, a mobilidade é um imperativo de nosso tempo? Tudo e todos se movem ao mesmo tempo e na mesma intensidade?

O paradigma das novas mobilidades, movimento que pretende colocar a mobilidade como chave de análise para a vida contemporânea, toma questionamentos dessa natureza para organizar um campo empírico e teórico nas ciências sociais e humanas (Sheller & Urry, 2006). Da perspectiva da vida vivida, migrações, comércios transnacionais, turismo, sistemas de transportes urbanos, deslocamento casa-trabalho, rede mundial de computadores, capital financeiro, oleodutos... configuram-se como manifestações de fenômenos que encontram no mundo contemporâneo as condições de possibilidade para se tornarem visíveis e cognoscíveis. Os acontecimentos da vida ordinária requerem outras explicações a partir do momento em que a realidade se torna

legível na lógica das redes (Castells, 1999), da liquidez (Bauman, 2000) e as relações de poder se capilarizam na lógica do império (Hardt & Negri, 2001).

Do ponto de vista teórico e epistemológico, esses mesmos fenômenos convocam a uma leitura que ultrapasse a polarização entre sedentarismo e nomadismo (Cresswell, 2006), posições que disputam uma narrativa sobre a realidade social a partir da lógica da fixidez ou do movimento contínuo e incessante. Da perspectiva metodológica, posiciona-se como alternativa às discussões da mobilidade restritas ao campo dos transportes, que coloca em questão a otimização dos movimentos. O giro das mobilidades propõe a pauta das mobilidades nas ciências humanas na intersecção entre disciplinas com geografia, antropologia, urbanismo e estudos de ciência e tecnologia, apostando em uma alternativa para entender os diversos atravessamentos e agenciamentos que favorecem e dificultam o movimento.

A partir das contribuições do paradigma das novas mobilidades, endereçamos questionamentos ao campo da psicologia social e da psicologia ambiental, no que toca os processos de espacialização da mobilidade urbana com bicicletas. O objetivo deste capítulo é organizar um esquema teórico que conjugue mobilidade, relações de poder, processos de espacialização e processos de produção de subjetividade nas cidades. Com isso pretendemos sustentar o argumento de que o uso de bicicletas pode ser catalisador de uma micropolítica da mobilidade, que agencia a produção de modos de ser, pensar, sentir e circular nas cidades.

1.1. Ontologia do mover-se: precisões conceituais

A tensão entre movimento e parada pode ser tomada como uma das chaves de análise para a consolidação da vida moderna no mundo ocidental. Os significados atribuídos à localização e ao movimento se transformam à medida em que novas tecnologias de poder e de controle das populações se desenvolvem. Por exemplo, em fins da Idade Média, a vida compartilhada estava atrelada ao pertencimento a alguma associação ou grupo definido. Portanto, ser móvel naquele período histórico poderia significar a exclusão da vida comunitária e do lugar geográfico em que a vida ocorria. Por outro lado, as condições concretas de vida e de reprodução econômica demandavam das pessoas e grupos a viabilização do movimento. Sob a insígnia do capitalismo mercantil, o deslocamento estava atrelado à possibilidade de expandir relações de troca e estabelecer rotas comerciais e explorar de outros territórios (Cresswell, 2006).

O advento da modernidade como período histórico marcou a coemergência de fenômenos organizadores da lógica da mobilidade. A organização política dos estados-nação, tecnologia de poder que é garantidora das normas, contratos e condições sob as quais o movimento vai se dar; o pensamento científico, que estabelece leis e caminhos predeterminados sob os quais os corpos se movem; e a espacialização dos movimentos e das trocas, encarnados na figura da cidade. Enquanto no campo político a consolidação dos estados-nação organiza o senso de individualidade e pertencimento, o pensamento científico coloca o movimento como objeto de análise. Do infinitamente grande ao infinitamente pequeno, as leis da física regem a dinâmica de corpos, astros e moléculas, permitindo não só conhecer a fundo a trajetória de corpos em movimento, como também antever seu estado futuro. Dessas invenções e de seus efeitos, precipita uma figura que encarna os ideais de uma época: o indivíduo.

Essa “figura movente” é o alicerce para a emergência do estado, portador de direitos individuais, do exercício da liberdade de ir e vir, de empregar a mão de obra e de construir seu próprio destino. É o cerne epistemológico na produção do conhecimento científico, já que é na razão individual que o conhecimento se opera. O indivíduo moderno se torna ponto de partida para a consolidação de uma maneira inédita de existir no mundo. O ponto de vista, o referencial, a causa e o efeito, a medida de todas as coisas, a imagem e semelhança. No entanto, é um ser universal e abstrato, deslocado no tempo e no espaço, que gravita pela modernidade como espírito do tempo.

A ciência moderna, que ganha consistência nas figuras de Galileu e Newton, dá vida a um indivíduo que é ele mesmo o porta-voz dos ideais de seu tempo. Torna-se referencial físico, ignição do movimento sobre um espaço plano e liso, baliza para instituir certa *relacionalidade* no entendimento da realidade: tempo e espaço e outras grandezas físicas são todas consideradas não a partir de si mesmas ou a uma pretensa entidade celestial, mas a partir do referencial humano. A organização do espaço nas cidades modernas passa a se referenciar no humano para promover o fluxo, tomando veias e artérias como protótipos (Sennet, 2003).

Ao adotar a mobilidade como objeto de análise, as ciências sociais e humanas se reportam ao período da modernidade para desenvolver dois modelos de leitura deste fenômeno. Um deles, propriamente moderno, é o modelo sedentário (Cresswell, 2006; Sheller & Urry, 2006), que traz a reboque palavras como estabilidade, fixidez, autenticidade e enraizamento. Dessa perspectiva, não haveria lugar melhor que o próprio

lar, onde se encontra familiaridade, privacidade, segurança, constância, ou qualquer outro atributo que remeta à previsibilidade e controle do futuro. Qualquer coisa que rompa com a padronização dos modos de dispor o espaço e o tempo é entendida como potencialmente desagregadora do senso de unidade e, por isso, indesejável e perigosa. Na vida urbana, figuras como o “morador de rua”, andarilho, cigano ou imigrante, personificam o risco potencial que uma vida móvel e sem paradas proporciona (Cresswell, 2006).

No entanto, nem sempre o movimento é lido como algo ameaçador. A crítica ao sedentarismo encontra eco na metafísica nômade que, inspirada pela velocidade do modernismo e pelo apreço às transformações técnicas e tecnológicas da sociedade moderna, faz um elogio do deslocamento. Encarnada na figura do viajante ou do *flâneur* parisiense, algumas teorias nômades falam da sobreposição do tempo sobre o espaço, em que o espaço geográfico seria antes de tudo uma barreira a ser superada na atualização das potencialidades humanas (Cresswell, 2006; Sheller & Urry, 2006). Na assim chamada pós-modernidade, o nomadismo ganha outros contornos com o redesenho da geopolítica internacional, dos processos de globalização e com o enaltecimento da metáfora da liquidez da vida (Bauman, 2000).

Sedentarismo e nomadismo são duas grandes narrativas da vida moderna que reproduzem como tema central as abstrações de um espaço liso e irrestrito, palco para o movimento de um indivíduo livre e universal que vive a passagem do tempo como uma sucessão infinita de tempos presentes. O paradigma das novas mobilidades, como sistematizado por Sheller e Urry (2006), coloca sob tensionamento as teorias, métodos e narrativas que organizam certa ideia moderna de movimento. Suas inspirações teóricas se assentam nos estudos sociológicos de Georg Simmel, nos estudos do campo das tecnologias, na teoria da complexidade e nos estudos feministas.

Nessa perspectiva a mobilidade é tomada como um conceito genérico que contempla desde o movimento corporal (como no caso da caminhada), até movimentos viabilizados por tecnologias como carros e bicicletas, contemplando movimentos de imagens, informações e ideias em escalas locais, nacionais e globais. Com efeito, a condição histórica para se admitir o “giro” para as mobilidades é a globalização e desterritorialização dos estados-nação, o que faz redirecionar os interesses das ciências sociais e humanas, produzindo interrogações de outra natureza (Sheller & Urry, 2006).

Essa leitura das mobilidades parte de outro ponto de vista da geografia epistemológica do saber acadêmico, já que grande parte dos autores/as de destaque do

campo habitam o norte político do globo terrestre. Portanto, mesmo que os temas de interesse sejam análogos (condições de transporte urbano e interurbano, refúgio e migrações, projetos políticos transnacionais), as condições sob as quais se dão são distintas. Daí a necessidade de contextualizar a leitura das mobilidades e inseri-la em certa economia política, de dispositivos de poder e qualificar os atores/as em cena.

Mobilidade difere fundamentalmente do movimento. Este pode ser entendido como abstração da mobilidade, fora das relações de poder e dos interesses que se possam ter sobre o que e quem se move entre um ponto A e um ponto B. Portanto, movimento se refere à ideia de deslocamento ou a um ato genérico, antes mesmo de ser colocado em ação ou ser caracterizado em função do tipo de deslocamento, finalidade, tipo ou função. Por outro lado, mobilidade designa o movimento socialmente produzido a partir de três momentos relacionais: 1) como movimento potencialmente observável na realidade empírica; 2) como movimento que pode ser representado e reproduzido nas relações cotidianas; 3) como prática experienciada e incorporada (Creswell, 2006).

Desviando da dicotomia entre sedentarismo e nomadismo, a análise das mobilidades assume a interdependência dos elementos que a produzem, o que torna inviável a segmentação em esferas separadas, como transporte, viagens, lazer e trabalho. Antes, assume-se um ponto de partida relacional que considera no cerne do movimento estruturas e condições para deixar mover e fazer parar. “A mobilidade é sempre localizada e materializada” (Sheller & Urry, 2006, p. 210), o que quer dizer que existe um aparato infraestrutural imenso que viabiliza e torna possível o movimento.

Em um primeiro nível de análise, considera-se a mobilidade não como fluxo etéreo e infinito, mas como movimento concreto. Em um segundo nível, envolve a distribuição das condições de movimento. Se a mobilidade é um recurso que é desigualmente distribuído, assume-se que sua análise passa necessariamente pela questão do poder e da justiça, já que os efeitos do movimento ou não-movimento se operam de maneira distinta em diferentes corpos. Em terceiro, a mobilidade é tomada como um sistema que envolve elementos humanos e não-humanos, os “sistemas móveis” (Nail, 2019).

O diagrama urbano é composto por elementos discursivos e não-discursivos, que organizam a existência, as condutas e a subjetividade humanas em nome de uma lógica de governo (Osborne & Rose, 1999). Esses diagramas permitem a enunciação e a compreensão dos modos de organizar a vida nas cidades. O terreno comum dessas

abordagens parece repousar na territorialização dos movimentos concretos articulados ao sistema sociotécnico ao qual a reprodução da vida cotidiana está submetida. Humanos e objetos não se movimentam por si mesmos, como atualização evolutiva, senão a partir de agenciamentos que se espacializam em “geografias híbridas” e que se desenham à medida que o movimento de humanos e não-humanos é viabilizado no tecido espacial (Sheller & Urry, 2006).

Nas cidades, a mobilidade se articula em camadas. A organização da cidade (a partir de leis, regulações, textos e planos) implica determinadas formas de dispor serviços, moradia, oportunidades de trabalho, aparelhos coletivos de saúde, educação, lazer, etc. Os modos pelos quais a cidade se distribui induzem demandas particulares de deslocamento para seus moradores. Em seguida, a lógica de urbanização exige a montagem de uma parafernália para viabilizar a circulação de mercadorias e pessoas: ruas, sinalização, luzes, obstáculos, calçadas, iluminação, cabos de iluminação, postes. O trânsito se hierarquiza e é posto em funcionamento a partir de certa lógica discursiva e legal que atribui lugares e funções específicas para as pessoas e para as cargas que se movem: faixas de rolamento para automóveis, calçadas para pedestres. Um lugar para cada coisa, um tempo para cada acontecimento.

O trânsito é um dos contextos humanos em que a mobilidade se manifesta. No entanto, não é um sistema isolado em que pessoas se utilizam de seu direito constitucional de ir e vir para tirar seu veículo da garagem e chegar ao destino final. Entender o trânsito dessa perspectiva envolve situá-los em movimentos e espaços concretos, bem como a partir das disputas e fricções de seus atores. Interpela-se o processo de constituição de determinado modo de se mover, bem como a maneira de arranjar os elementos dispostos na cena do movimento, produzindo ou não mobilidade.

Constitui-se como campo “problemático” em que a ideia de mobilidade está concernida. Trata-se de um terreno de disputas conceituais e metodológicas que agrega diversas áreas do conhecimento. Uma aproximação possível se dá com a ideia de mobilidade urbana, em contraponto com mobilidade humana. Enquanto a primeira convoca a situar a mobilidade como a condição em que se realizam deslocamento de cargas e pessoas, na perspectiva de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012), a segunda situa a ciência psicológica na compreensão dos sentidos e significados atribuídos aos deslocamentos, além de do fator humano no trânsito (Gunther & Neto, 2015). Outra aproximação poderia se dar a partir da lógica da sustentabilidade,

quando se admite que certo modo de se movimentar na cidade garante ou não a qualidade ambiental para as gerações futuras. Assim, teríamos mobilidade urbana sustentável ou não-sustentável.

Na perspectiva do planejamento dos transportes, lida-se com um espaço planejado e abstraído em um mapa. A cidade se estratifica em áreas, zonas e centroides; as vias são hierarquizadas como arteriais, coletoras e locais. A prerrogativa de base é que o movimento se dá de maneira mais ou menos homogênea e que pessoas do bairro 01 saem todas do mesmo ponto A e vão em direção ao bairro 02 em um ponto B. A partir disso criam-se rotas com base nas necessidades de deslocamento no espaço real, com ruas, movimentos e necessidades concretas. Sua coordenação com o campo da engenharia de transportes se mostra importante no momento de fazer a transposição do mapa para a “cidade real”. A gestão da mobilidade sob a ótica da engenharia dos transportes pode ser dividida em quatro fases: 1) disposição de infraestrutura adequada; 2) gerência de demandas do sistema de transportes; 3) preservação do meio ambiente; e 4) consideração do fator humano nos eventos de trânsito (Gunther & Neto, 2015).

Essa classificação importa à psicologia (em especial à psicologia do trânsito) pois é uma disciplina que tem se dedicado ao desenvolvimento de instrumental teórico e metodológico para intervir nas últimas duas fases da gestão da mobilidade, enquanto as duas primeiras ficariam a cargo da engenharia e do urbanismo. Mostra também o caráter aplicado das disciplinas que se dedicam ao estudo do trânsito como fenômeno humano, no sentido de tentar resolver problemas da vida cotidiana, que muitas vezes se apresentam como conflitos e colisões (Gunther & Neto, 2015). Assim, uma abordagem multidisciplinar do trânsito poderia ser útil na transposição do plano ideal para o plano do comportamento humano, tentando sanar os problemas derivados dos “acidentes” do caminho, das transgressões às regras, etc.

Ao colocar o contexto do trânsito em evidência na discussão sobre mobilidade, chamamos a atenção para o fato de que em nossa aproximação algumas definições da psicologia e da engenharia se aproximam antes de tudo da ideia de movimento apresentada por Cresswell (2006). Exemplo disso é quando se coloca a mobilidade como capacidade inerente à natureza humana que se expressa na necessidade de movimento e no ambiente em que isso se dá (Gunther, 2003), levando o organismo do ponto A até o ponto B. Nessa leitura, privilegia-se o entrelaçamento do comportamento (que por definição é uma relação) e ambientes naturais ou construídos em detrimento dos

processos de espacialização e das relações de poder pelas quais a mobilidade se estabelece.

Ao naturalizar a mobilidade como um fato evolutivo, ou tomá-la como movimento abstrato de pessoas em espaços abstratos, corre-se o risco de cristalizar categorias que dizem respeito antes às relações de poder que se expressam no trânsito do que à relação organismo-ambiente. O “cruzamento perigoso”, o “motoqueiro louco”, o “motorista imprudente”, o “pedestre desatento”, são construções relacionais que se distribuem em um campo de forças eminentemente desigual, além de se referirem a comportamentos individuais disparados por elementos ambientais.

Mobilidade é um conceito disputado por campos distintos e tem reproduzido certo “capital retórico” nas agendas políticas e científicas. Por isso, defendemos a mobilidade não como um atributo inerente à natureza humana, mas como um recurso que se distribui de maneira desigual (Cresswell, 2010), circunscrita a dimensões diversas, dentre elas a econômica. Trata-se, portanto, de uma economia da mobilidade.

Entender os fenômenos urbanos pela ótica das mobilidades implica admitir que nem todos os elementos do trânsito se movem da mesma maneira, ou que nem sempre o interesse do indivíduo em se mover corresponde às suas possibilidades concretas. Por exemplo, a opção pelo carro ou pela bicicleta indica um campo potencial pela disputa de espaço no trânsito. Ser homem, mulher ou criança, outro. Ter opção de se deslocar de carro, outro ainda. Permanecer imóvel, outro.

Por isso, retomamos a diferença entre movimento e mobilidade para enfatizar o caráter relacional da mobilidade nas cidades. Ao invés de levar em conta as vontades humanas ou as estruturas fixas, consideramos os regimes de mobilidade em que humanos e não humanos circulam juntos (Nail, 2019): para fazer mover, há uma infraestrutura parada, ruas, postes e prédios; essa infraestrutura é ela mesma atravessada por movimentos e controles (como o sistema de processamento de informações que permite o funcionamento de semáforos); há um agenciamento humano-máquina que faz mover, com a escolha modal; há um modo de distribuir a cidade, suas regras e regulamentações que favorecem um modal em detrimento de outros (no caso do transporte motorizado nas cidades contemporâneas), inserindo o trânsito em uma trama de relações de poder que se atualizam e se distribuem na cidade.

A proposta de Nail (2019) ressoa nesse mesmo sentido com o conceito de sistemas móveis. Como agenciamentos complexos, os sistemas móveis respondem à lógica da

heterogeneidade e se caracterizam por serem não essencialistas e não teleológicos. Nesse sentido, os sistemas móveis não têm um fim em si mesmo e adquirem consistência a partir de continuidades, fluxos, dobras e campos. São fragmentários e compostos por singularidades, expressos por certo modo de mover. Portanto, ao ler a mobilidade como sistemas móveis, propomos um ponto de partida que extrapola categorias antropocêntricas (como ordem e organicidade) e que não possui um sentido em si mesmo, senão pelo modo como combina elementos históricos, sociais, geográficos, subjetivos. Uma leitura tal convoca à inversão na formulação de um problema: que modo de existência esse sistema faz funcionar? Isso quer dizer que um sistema móvel, considerado como agenciamento, não é causa de um padrão específico de mobilidade, mas antes se dá a conhecer por seus efeitos.

Pela ótica das mobilidades, a mobilidade urbana diz respeito ao movimento da cidade como um sistema aberto, que toca as mobilidades reais, situadas em espaços concretos, e se distribuem seguindo a lógica das relações de poder. Agimos na cidade a partir de agenciamentos que permitem que alguns se movam de maneira mais ou menos fácil, e outros permaneçam imóveis ou com menos mobilidade. Ou seja, a partir das relações móveis do trânsito, as disputas pelo espaço e pela cidade se evidenciam, e é a isso que voltamos nossas análises.

Dessa leitura das mobilidades, extraímos duas consequências. Em primeiro lugar, extrapolamos a ideia de cidade como templo da técnica, da engenharia e do planejamento para entendê-la como sistema móvel. A mobilidade se organiza de maneira complexa, pela mobilização das localidades e pelos rearranjos da materialidade dos lugares (Sheller & Urry, 2006). Os movimentos da superfície das cidades permitem o constante reordenamento dos aparatos fixos, que se desdobram em outras formas de viabilizar fluxos. A cidade como sistema aberto flerta antes com a complexidade e com a diferença do que com a estabilidade. Esse modelo se embasa em três aspectos principais: 1) cidade como território de passagem, sendo a experiência de passagem um modo de conhecer a cidade como um todo; 2) formas incompletas, que favoreçam outros usos dos mesmos espaços; 3) narrativas de desenvolvimento, lembrando que o desenvolvimento de algo se dá por dissonâncias, conflitos, progressões e regressões, englobando o movimento da história. O efeito dessa organização é uma experiência democrática do urbano, que propicia elementos para a convivência, conectando lugares e pessoas (Sennet, 2006).

Em segundo lugar, e como desdobramento do primeiro, é necessário inserir a vida na cidade dentro de uma lógica temporal das simultaneidades. Isso implica a ruptura com o modo de organização do tempo a partir das ideias de previsão, de controle e da disposição linear da ordem dos acontecimentos, bem como com a história como uma sucessão de fatos estanques. Silva e Íñiguez-Rueda (2011) se referem a essa lógica temporal como tempo horizontal, que está marcado na obviedade da linha passado-presente-futuro e se cronifica no tempo do relógio. Diferente disso é o tempo vertical, que favorece o acontecimento no momento de sua emergência, que faz coincidir o aqui e o agora.

Portanto, o tempo da simultaneidade se dá como fluxo que se atualiza. Tempo e espaço se imbricam no aqui e agora sem prescindir de sua materialidade, pois se articulam em um sistema híbrido de materialidades e mobilidades que combina objetos, tecnologias e sociabilidades (Sheller & Urry, 2006). O estudo das mobilidades diz respeito às práticas e à história do presente (Nail, 2019).

No entanto, isso não significa que a história natural e social sejam processos menos relevantes. Elas se derivam de um acontecimento corriqueiro e se manifestam como ato no momento presente. Tratam de lógicas distintas que se comprometem com princípios diferentes. No caso do tempo linear, presente e passado se encadeiam e se justificam em benefício de uma utopia, um futuro translúcido, que condensa um tempo que não se sabe quando e um lugar que não se sabe onde, atingido na sequência natural dos fatos da vida. No caso do tempo da simultaneidade, referimo-nos ao devir, tempo opaco que parte do presente em direção ao futuro como múltiplas possibilidades.

Se considerados como entidades isoladas e absolutas, o tempo do relógio e o espaço do planejamento adquirem propriedades que são prévias a seu uso, segregando cada espaço para um uso específico em determinado recorte temporal, como por exemplo, determinar o sentido das ruas, a exclusividade do uso das vias e a seletividade no uso dos espaços. Ao mesmo tempo em que limita as possibilidades de apropriação e produção de sentidos aos espaços, reforça-se o laço normativo-moral do bom ou mau uso. Nessa lógica, tomando como dado que a rua é feita para a circulação de automóveis, calçadas de pedestres e ciclovias para ciclistas, qualquer uso outro desses espaços é assumido como desviante, errado, irregular ou ilegal.

Alguns aprofundamentos espaço-temporais encontram eco no estudo de um ato cotidiano como atravessar a rua. A partir da leitura da Teoria Ator-Rede, Silva e Íñiguez-

Rueda (2011) afirmam que, apesar de sua aparência corriqueira, o ato de atravessar a rua tem a potência para extrair enunciados mais abrangentes. A cena de um cruzamento condensa elementos diversos e heterogêneos que se conectam em uma trama complexa de atos descontínuos. Uma situação desse tipo é uma multiplicidade que se apresenta como um ato único e que se compõe, ao mesmo tempo, de muitos. Nesse sentido, quando um pedestre atravessa a rua em um local “inadequado”, seu ato não só se conecta com as normas de trânsito e com a aparelhagem técnica da rua, como também com a impaciência provocada, com o ritmo do trânsito automotor, os horários de trabalho, a largura das ruas, a posição específica do semáforo e da faixa de pedestres, enfim, com campos de intensidades heterogêneas (Silva & Íñiguez-Rueda, 2011, p. 26). O gesto de atravessar a rua, portanto, é um ato que corta o presente e abre para a complexidade do cotidiano.

Sob esse mesmo ponto de partida teórico, Grau-Solés, Íñiguez-Rueda e Subirats (2012) se dirigem à construção de uma visão não-moderna do urbano. Os autores refutam a tradição do pensamento moderno que opõe o mundo em duas esferas distintas, a dos objetos e a dos sujeitos. É essa divisão fundamental que implica outras dicotomias que permeiam a vida, como política e ciência, sociedade e natureza, etc. Um dos efeitos possíveis dessa separação, por exemplo, é a organização espacial que obedece a funções preconcebidas em um espaço que é pensado para servir unicamente às necessidades humanas.

Trata-se de uma leitura da vida nas cidades que agrega parques, lugares, cidadãos, gestores e políticas em um mesmo marco epistemológico e ontológico:

o que é urbano não é aquilo que é social menos a arquitetura. O urbano é um todo, sem separar o que é social do que é técnico. Os cientistas, e em geral todos aqueles que chamaríamos de especialistas [...], também fazem política, ainda que seja através de outros métodos e recursos” (Grau-Solés, Íñiguez-Rueda & Subirats, 2012, p. 92).

A cidade é um agenciamento híbrido e múltiplo que produz determinados modos de relações. Além disso, a ciência não está desvinculada do campo da política, em que uma intervém na matéria e a outra nas relações humanas. Sociedade e natureza designam formas diferentes de organizar elementos humanos e não humanos, e a condição para uma democracia plena (e não moderna) passa justamente por contemplar, na discussão da produção do espaço, as vozes até então inaudíveis dos não-humanos (Grau-Solés, Íñiguez-Rueda & Subirats, 2012).

Até este ponto seguimos a linha de argumentação de que a mobilidade é um fenômeno coemergente à modernidade e compartilha com esse momento histórico seus ideais de previsão, controle, planejamento e domínio da técnica. Ao mesmo tempo, é uma prática humana que levanta suspeitas por colocar em xeque esses mesmos ideais da modernidade (Cresswell, 2006), com a criação de figuras como o migrante, o terrorista, o morador de rua.

Nas cidades, as mobilidades se desenham de maneira paradoxal e podem ser entendidas a partir de estruturas que favorecem e dificultam o movimento. As dicotomias modernas impedem de conceituar o caráter heterogêneo da realidade, o que convoca ao reposicionamento ontológico do entendimento da cidade, não somente como pura matéria, engenharia e concreto, mas como agenciamento de elementos humanos e não-humanos. Para além da morfologia da cidade, a mobilidade é uma ferramenta que permite tensionar o limite entre o estático e o dinâmico (Jensen, 2009; Grau-Solés, Íñiguez-Rueda & Subirats, 2012)

Nessa perspectiva, a própria cidade é um objeto de disputa política e aqui a vemos a partir da ótica das mobilidades, pela viabilização da coexistência do múltiplo e da construção conjunta de um devir urbano. Ao colocarmos a mobilidade como chave de análise para o urbano, não tratamos da criação de um novo objeto de estudos nas ciências sociais, mas de outro enfoque que permita escapar de polarizações consolidadas, em um esforço entre disciplinas das ciências humanas de trazer múltiplas formas de mobilidade para o escopo de análise (Cresswell, 2010). Da mesma maneira, quando colocamos a cidade como foco da disputa, é justamente para reforçar seu caráter múltiplo e heterogêneo.

As transformações urbanas são efeitos de ações técnicas, sociais, científicas, políticas e ecológicas (Grau-Solés, Íñiguez-Rueda & Subirats, 2012). Elas afetam uma multiplicidade de entidades e implicam o conjunto da cidade como um agenciamento híbrido e múltiplo. Trazer outros elementos para a análise do urbano (para além do humano) ajuda a compreender a produção do espaço e a produção de subjetividades desde um ponto de vista complexo. As lutas para compor com esse processo produtivo abrem campo para outros modos de ler a dimensão política na produção da vida nas cidades.

1.2. Disputas em movimento. A cidade em perspectiva

Estar de passagem é uma das insígnias da relação das pessoas com os lugares nas cidades contemporâneas. O significado atribuído ao lugar e ao movimento, a ocupação corporal e o compartilhamento dos espaços indicam uma disputa que é simbólica, mas não só. A cidade se apresenta como um borrão aos motoristas que passam velozes pelas grandes avenidas, ao passo que o caminhar vagaroso permite desfrutar a paisagem que se espalha vertical nos centros comerciais. O mesmo pé que retarda o passo é aquele que, apressado, tropeça na calçada, deixa passar uma moeda de um real perdida por outro apressado ou *desvê* a pessoa em situação de rua.

Certa vez, ao fazer o caminho cotidiano de casa para o trabalho, fui subtraído por uma afirmação trivial: “você *passa* todo dia aqui!”. Um pouco atordoado com a fala, respondo: “e você *está* todo dia aqui!”. O sentido desse diálogo não está dado *a priori* e diz respeito a uma relação silenciosa, cotidiana e marcada por diferenças gritantes entre eu e meu interlocutor. É necessário ultrapassar as palavras para compreender o que se enuncia (Di Masso & Dixon, 2015).

Em outras ocasiões já havia notado a presença de um grupo que permanecia todas as noites à beira de uma marquise de loja em um cruzamento movimentado de Londrina (PR). Eram homens com idade não muito diferente da minha, que vez ou outra me pediam dinheiro ou ofereciam artesanatos que faziam com fibras de alguma planta que havia por ali. Aliás, a idade parecia ser um dos poucos pontos em comum que tínhamos: eu voltava do trabalho, eles iniciavam sua jornada; eu, professor universitário, eles, guardadores de carro e vendedores de artesanatos; eu, em direção à casa, eles, não sei onde dormiam; eu branco, eles pretos; eu de passagem, eles permaneciam; eu... eu, eles... eles.

É claro que essa permanência só poderia ser entendida em relação à minha passagem. Por isso, passar não é um gesto absoluto, tampouco o é permanecer. Há uma lógica dos afetos que permite ultrapassar a dicotomia entre parada e movimento (Klein, Kuhnen & Olekszechen, 2017). Nosso convívio naquela esquina se dava na duração de um instante que, de minha parte, geralmente era marcado pelo medo. Por ser noite avançada, por levar o computador na mochila, porque a rua se esvaziava e porque aprendi que medo é o afeto possível no cruzamento entre certas pessoas em certos lugares. Durante o dia, tudo bem: comércio funcionando, carros transitando, zeladores/as de prédios sempre por ali. Mas à noite, diz o ditado, todos os gatos são pardos.

A produção do lugar para todos os agentes dessa cena leva, necessariamente, a marca das diferenças socioespaciais. Do encontro passageiro com o grupo, derivo uma bifurcação do sentido de lugar. Desmembrando a frase: para mim, “aqui” era caminho, passagem para casa e, ao menos no momento em que fui interpelado, era um lugar indesejável, potencialmente perigoso. Esse lugar leva a marca de meu racismo cotidiano, um racismo espacializado. Quanto ao meu interlocutor, não posso presumir o sentido (já que naquele momento temi e nunca perguntei nada). Possivelmente, sabe que ali é lugar de gente endinheirada que consome na conveniência mais cara da cidade que se situa na esquina à frente, ou no McDonalds da esquina de baixo. Lugar estratégico para cuidar de carros e interpelar possíveis passantes em uma região de classe média alta do centro de Londrina.

Em segundo lugar, há o verbo conjugado ao advérbio *aqui*. Passar e estar dão ritmo à cena, constituem-se como a camada de vida na cidade e marcam com precisão o lugar que cada um ocupa (e sabe que ocupa). Muitos dos elementos em jogo na cena se atualizam nos atos de passar e de estar: classe, cor, trabalho, gênero, acesso à cidade.

Além disso, demarcam a temporalidade do lugar. Essas diferenças demonstram a virtude dos homens lentos (Santos, 2014). Diferente do que pode parecer, a velocidade da vida na cidade, aliada aos acoplamentos com a técnica (um espaço produzido para a velocidade e instrumentos que tornem viável a velocidade), permite ver pouco do que acontece na superfície do vivido. Por outro lado, os homens lentos, os pobres nas cidades, são os que mais fixamente olham para o futuro. Ao habitarem esquinas, marquises e outras zonas opacas, abrem canais de diálogo e visibilidade com os objetos e com as pessoas presentes. Nesse horizonte os homens lentos são convocados a agir, como se inventassem outros modos de ocupar e estar, mirando um futuro sonhado como satisfação de carências de consumo, sejam ela de natureza material, imaterial, política, de participação ou cidadania (Santos, 2014).

Dessa cena cotidiana derivamos certa gramática do lugar. O *aqui* era um lugar engendrado por um modo particular de relação que existiu em uma temporalidade específica, fluida, com elementos virtuais e presentes. Portanto, é uma fração espaço-temporal que aconteceu e segue acontecendo e se dá a conhecer por seus efeitos afetivos, medo ou familiaridade. Produzir lugar é encontrar outras narrativas e designações que não se limitem ao adverbial.

Dois destaques dessa cena inicial. O primeiro é que há um saber implícito no fazer cotidiano do guardador de carro e seus colegas, um saber que já se sabe, advindo da experiência, que faz funcionar seu cotidiano. O posicionamento estratégico na esquina, o momento da abordagem do transeunte, a hora do dia. Há também um método para fazê-lo. Nesse sentido, o olhar de quem *está* se torna ferramenta afiada para captar fluxos e fixos do lugar. O segundo é o modo como as relações de poder se desenham em uma cena de mobilidade. O saber produzido no/do lugar e sua lógica de movimento garante um modo de habitar, de se posicionar nas relações de poder e de produzir um terreno possível de disputa.

Nesta construção teórica sobre mobilidade e política, abre-se um campo estratificado no qual destacamos algumas dimensões. A primeira diz respeito à lógica de governamentalização que sustenta as disputas cotidianas pela mobilidade e pela produção do espaço. A segunda, sobre as diretrizes e argumentos legais sobre a mobilidade. Por fim, as políticas de subjetivação, que se tecem nos textos, nas leis, no cotidiano e no espaço.

1.2.1. Poder e produção do espaço

Entendemos que o direcionamento da atenção a processos urbanos como a mobilidade soma esforços na construção da crítica imaginativa da cidade contemporânea (Di Masso & Castrechini, 2012), que busca contornar algumas limitações ao redor das quais a psicologia ambiental urbana se consolidou. Dessa perspectiva, confrontamos com um campo de estudos que se estabeleceu a partir da descrição atomizada dos processos psicológicos, a partir de enfoques individualista no plano explicativo e positivista no plano epistemológico, reforçando, no plano ideológico, a desconexão da luta social/territorial de sua dimensão psicológica. Portanto, o esforço epistemológico de construção dessa crítica passa pela incorporação das assimetrias de poder concernidas na mobilidade em ambientes urbanos.

Analisar mobilidades nas cidades envolve considerá-las em movimentos concretos. Seguimos nosso intento de desnaturalizar as relações móveis ao situá-las no tempo e no espaço, dando a elas o aprofundamento político necessário. Tomaremos, quando possível, o agenciamento “humano-ciclístico” como modo de fazer funcionar determinada lógica de produção do espaço e de disputa por um lugar na cidade. Por isso, para além do deslocamento espacial entre um ponto A e B, importa saber quem se move,

como, quais os significados do deslocamento em nível individual e social, afinal os modos de se mover (caminhar, pedalar, dançar) e seus desdobramentos estão implicados em relações de poder e de dominação (Cresswell, 2010).

Nesse sentido, as políticas da mobilidade são ao mesmo tempo produtoras e efeito das relações sociais. A mobilidade é um recurso que pode ser lido como movimento físico, como representação desse movimento e como prática concreta desempenhada por atores (Cresswell, 2010). Assim, classe social, gênero, etnia, religião e outros marcadores sociais da diferença são atravessamentos importantes na produção da mobilidade.

Além disso, a razão do mover-se, a velocidade, o ritmo, as vias pelas quais se move, os afetos disparados e o que faz parar o movimento são aspectos que inserem a mobilidade no campo de forças e nas disputas pelo poder. Aliada à definição de política está o componente desnaturalizante da mobilidade, uma vez que diz respeito a relações sociais concretas, situadas e historicizadas. Nesse sentido, o mover-se tem o potencial de deslocar (ou desequilibrar) as relações de poder.

Em outras palavras, defender uma política da mobilidade implica distribuí-la na história e no espaço e analisar os movimentos e fluxos a partir da ótica do poder. Se a mobilidade é um recurso, abre-se campo para disputá-lo, torná-lo viável ou inviável, restringir ou facilitar seu acesso. Por isso, a questão do poder adquire centralidade nos estudos sobre mobilidade (Jensen, 2011).

Entendemos poder como um conjunto de mecanismos e procedimentos que visam, em última análise, sua manutenção. Não é uma substância nem está fundado em si mesmo, mas se expressa sempre em relação a algo ou a alguém, a partir de mecanismos que são parte intrínseca dessas relações, seu efeito e sua causa. Por isso, a apreensão das particularidades dos mecanismos pelos quais o poder se expressa dá acesso para a compreensão de dado momento, período ou campo (Foucault, 2008). Desse modo, a análise das relações de poder no campo das mobilidades não é óbvia assume as práticas sociais como processos distribuídos no espaço e no tempo (Jensen, 2011). Ou seja, quando nos referimos à produção do espaço, tratamos dos processos e disputas envolvidos na constituição do território tal como se configura atualmente.

A cidade pode ser entendida como um modo de diagramação da existência humana, das condutas, das subjetividades e da própria vida, entendendo que os vetores que a compõem agem sempre em nome do governo, ou seja, para regular a conduta em direção a objetivos particulares (Osborne & Rose, 1999). A maneira como uma cidade se

configura, bem como as práticas cotidianas que aí se desenvolvem e os modos de se deslocar não são pura concretização de um plano de prancheta. Antes, são atravessados por interesses, disputas, narrativas, atores/as e utopias muitas vezes divergentes. Produzir espaço é mover, narrar, confluir, afastar, criar futuros possíveis, reforçar aquilo que já está. Atualizar essas lutas no espaço vivido permite acessar seu processo de constituição, as condições que tornaram possível sua emergência, fisgar elementos que deem a ver a forma atual (e não outra) e abrir para a invenção de espaços possíveis no limite do possível.

O argumento de que a produção do espaço passa necessariamente por práticas de mobilidade, aproxima-se da leitura foucaultiana na análise da governamentalidade (Foucault, 2006; Jensen, 2011; Bærenholdt, 2013). Neologismo que indica o *governo das mentalidades*, refere-se a um:

[...] conjunto constituído pelas instituições, procedimentos, análises e reflexões, cálculos e táticas que permitem exercer essa forma bem específica [...] de poder, que tem como alvo principal a população, como forma mais importante de saber, a economia política, como instrumento técnico essencial, os dispositivos de segurança” (Foucault, 2006, p. 303).

Assim, governamentalidade se refere ao deslizamento das práticas de governo do período da modernidade que coloca em primeiro plano a gestão das populações na consolidação de uma lógica de Estado. Diz respeito a um conjunto de práticas que institucionalizam uma lógica governamental, que colocam parâmetros, regras e rotinas através das quais a população governa a si própria. Na constituição dessas práticas, o território se torna parte fundamental do controle das populações. Nesse sentido, a territorialidade se desloca da questão da soberania e do controle de fronteiras para qualidades específicas das áreas onde a população governa a si mesma, com o auxílio do próprio ambiente físico e dos aparatos materiais, muitos dos quais agem sobre a mobilidade (Bærenholdt, 2013).

Jensen (2011) e Bærenholdt (2013) se apropriam dos argumentos foucaultianos sobre governo e poder (que remetem a fluidez e flexibilidade) para dizer que são dimensões imanentes à mobilidade. Com isso, ampliam a dimensão das relações do poder na analítica do espaço inserindo a mobilidade como vetor fundamental. Se as relações de

poder são fundamentalmente fluidas, o governo e a governamentalidade não só negociam e lidam com a mobilidade, elas funcionam *pela* mobilidade⁵.

A produção do espaço, aliada às técnicas de gestão da população, consolidam-se na modernidade a partir da viabilização do movimento, das trocas e dos fluxos. Exemplo disso foram as reformas urbanas produzidas em Paris no período pós-revolução francesa, que tiveram como objetivo reforçar as vitórias revolucionárias e afastar os fantasmas do regime monárquico. A garantia da liberdade de ir e vir exigia o fluxo e a movimentação constante das pessoas. Daí a prioridade para grandes áreas de circulação e praças amplas para os eventos públicos importantes. O efeito dessas intervenções urbanas se bifurcou, e ao mesmo tempo em que se viabilizou o livre fluir das multidões na cidade, também facilitou a dissipação de grupos que eventualmente ameaçassem a consolidação do novo regime.

Assim, o espaço previsto para a liberdade acabou por pacificar o corpo revolucionário (Sennet, 2003). Exemplo do aprofundamento do ideal de cidade harmônica, moderna, veloz e limpa se dá na cidade de Paris em meados do século XIX com a aplicação do plano Haussmann, que deu à cidade os contornos de sua forma atual.

No entanto, esse ideal de cidade anuncia algumas tensões importantes que auxiliam na compreensão do entrelaçamento entre política, produção do espaço e mobilidade. Primeiro porque ele não se constrói individualmente no gênio urbanista. Em grande medida, a derrubada dos muros de cidades europeias, por exemplo, visava à abertura e ao aumento dos fluxos econômicos em seu interior. Simultaneamente, interior e exterior transfiguram seu sentido de segurança e circunscrição, pois as cidades se abrem para toda a sorte de elementos “indesejados”, como vagabundos, ladrões e mendigos. Desse modo, ordenar a circulação, além de manter as trocas comerciais em funcionamento, foi uma possibilidade de ilusoriamente garantir a segurança da população.

Em segundo lugar, afasta-se certa ideia romântica do movimento nas cidades modernas, como a *flânerie* parisiense do início do século XX ou da poética do livre vagar. Da perspectiva do governo pela mobilidade, a organização espacial segue uma lógica que induz funções fundamentais: a higiene, com o arejamento dos espaços; garantia do

⁵ Bærenholdt (2013) dá o nome de *governmobility* à lógica subjacente ao governo pela mobilidade. Para o autor, esse conceito se refere ao autogoverno das conexões, colocadas em funcionamento pelo ambiente construído e pelas tecnologias nele distribuídas.

comércio interior; articulação de uma rede de ruas e estradas para favorecer o transporte de mercadorias e pessoas; por fim garantia da possibilidade de vigilância pela organização da circulação e planejamento dos acessos aos limites territoriais da cidade (Foucault, 2008). Portanto, a circulação trabalha sobre o dado espacial da cidade e está apoiada sobre seus aspectos materiais. O sentido estético do movimento parece ser antes um efeito daquilo que foi planejado para garantir a otimização de recursos e processos já existentes.

Nas cidades contemporâneas, a produção do espaço é catalisada por novas tecnologias de habitação e de comunicação, tornando ainda mais denso o agenciamento que faz funcionar a mobilidade. O conceito de cidade inteligente, por exemplo, acaba sendo emblema da revolução tecnológica que se distribuiu nas cidades e faz reproduzir valor a partir da conexão de objetos, corpos e lugares à rede mundial de computadores. Governar pela mobilidade é agir sobre essas relações que fazem funcionar certa lógica de gestão. Esse modo de gerir implica fazer a vida acontecer em determinado sentido: ao sanear as ruas e livrá-las da circulação de doenças, ao propor um modelo de cidade sustentável, ao propagar a mobilidade ativa como modo de manutenção da saúde física e urbana, sinalizam ao mesmo tempo para um modo de conceber o espaço e para um horizonte possível de comportamentos individuais.

Especificamente em relação ao contexto do trânsito, que se considere o desenho de espaços exclusivos para circulação, a parametrização moral da circulação, o sentido preestabelecido no fluxo viário: a forma da cidade, dos aparelhos urbanos e os modos de distribuí-los são propositivos, no sentido de estabelecer um comportamento desejado e forjar as condições para sua emergência. Ao planejar o espaço e a circulação, a disposição dos artefatos que fazem a mobilidade funcionar se justificam pela sua polifuncionalidade, pois não há uma ideia de rua, praça ou ciclovia boa em si mesma. A mesma rua que faz circular ladrões e comporta atividades criminosas, habilita lazer, saúde e trânsito de mercadorias. Portanto, cabe ao planejamento potencializar os aspectos positivos e tentar prever uma série de acontecimentos possíveis. É nessa dimensão temporal que a governamentalidade se assenta, levando em conta aquilo que pode acontecer (Foucault, 2008).

Portanto, a governamentalidade é recortada pelas práticas do biopoder, aquelas que levam em consideração o fato biológico fundamental do ser humano como modo de construir uma estratégia geral do poder (Foucault, 2008). A vida biológica é posta como objeto de disputa política na gestão da população visando a mitigação de riscos: dado que

o trânsito é um contexto violento e perigoso por natureza (o que se evidencia estatística e epidemiologicamente nos anuários de acidentes e mortes), é preciso desenvolver ferramentas de gestão (dos povos e das condutas) que otimizem a circulação e ao mesmo tempo diminuam as mortes. A relação é probabilística: conduzir as populações de modo que se aproximem de uma curva normal, tomando os devidos cuidados para eventuais desvios, que podem ser corrigidos ou simplesmente deixados de lado de acordo com o cálculo político que se faça. Portanto, a relação entre as técnicas disciplinares (que incidem sobre o corpo individual) e aquelas destinadas aos níveis mais gerais da população é de complemento, sobreposição e interação, que ao mesmo tempo individualiza e massifica (Fonseca, 2009).

Sobre a naturalização da mobilidade e a politização de um campo de forças, destaco duas situações emblemáticas: 1) certa vez, em um debate sobre mobilidade urbana e trânsito, um pesquisador das neurociências contestou meu argumento sobre a necessidade de desnaturalizar a mobilidade. Apoiado em uma perspectiva evolutiva, meu interlocutor entendia que o mover-se era um fato natural e que poderia se expressar como reações de luta ou fuga. Além disso, disse que evolutivamente suportamos o convívio com um círculo de relações imediatas limitado a algumas dezenas de outros indivíduos. Em um ambiente muito apinhado, como muitas vezes é o do trânsito, teríamos certa tendência de fuga, esquiva ou confronto com aqueles seres que invadirem meu espaço pessoal. Algo da ordem do natural que, no trânsito, precisa ser gerenciado para diminuir o risco de eventos de trânsito, disputas, mortes, etc.

2) Em uma linha paralela, o argumento da naturalização tem respaldo ao tomar a caminhada como modal desenvolvido evolutivamente como maneira de se adaptar ao meio e permitir o acesso a bens distantes do local de fixação territorial. Essa é uma explicação dentro de um universo de possibilidades, mas que desprivilegia a dimensão histórica e a política da constituição das cidades e das mobilidades. Ao transpor a caminhada para a dinâmica das cidades modernistas/contemporâneas, que têm seu espaço planejado para garantir o fluxo de automóveis, ela é naturalizada a tal ponto que poucas pessoas se reconhecem como pedestres, principalmente aquelas que conduzem automóveis. Além disso, o desenho que privilegia o automóvel enfraquece as forças que viabilizam a caminhada.

O rádio do carro toca alguma propaganda: *no trânsito somos todos pedestres*. No limite, em uma cidade como Maringá, que tem uma taxa de motorização de quase um

automóvel por habitante (Savi & Cordovil, 2015), pedestre é entendido como aquela pessoa que desembarca do carro estacionado, caminha até seu destino e retorna para o estacionamento. É recente a construção de uma agenda política que considere a caminhada como modal e que favoreça as condições de caminhabilidade nas cidades, muitas sob a insígnia da saúde e da sustentabilidade. O caso da naturalização do movimento e da caminhada reforça ainda mais sua dimensão política e a necessidade de considerá-la sob a lógica das relações de poder. O argumento sobre produção do espaço e governamentalidade dá a ver o problema da naturalidade da espécie humana dentro de um meio artificial, pois o meio natural que emerge como um existente entre dois corpos, é o mesmo meio histórico-natural que figura como alvo de uma intervenção de poder (Foucault, 2008).

Essa linha de raciocínio permite inverter algumas equações para a leitura da mobilidade e do trânsito nas cidades. Por exemplo: as mortes e a violência no trânsito são o efeito do agenciamento de elementos urbanos, que afetam de maneira mais ou menos direta as condutas individuais. Ainda, se as cidades contemporâneas são produzidas a partir do privilégio do uso do automóvel (como mote de reprodução de riquezas e valor na cidade), de entrada elas filtram quais movimentos são dignos de se moverem e quais não. *Infelizmente algumas mortes terão. Paciência.*

Mas essa lógica produtiva não é uma via de mão única: da mesma forma que há uma construção discursiva que induz a produção do espaço, conduzindo a conduta da população e dos indivíduos, essas mesmas condutas podem se abrir para desvios, rupturas com a norma, circulando na contramão ou pela calçada apenas para manter o movimento. Algumas reivindicações de movimentos sociais urbanos (como os cicloativismos, movimentos por moradia, os coletivos culturais, entre outros) podem se encaixar nesse modelo de cálculo político: sua existência pode ser tomada como resíduo da gestão do comportamento médio e lançada ao silenciamento; ou então, a depender de sua consistência e poder de agregação, podem fazer ressoar outras vozes no campo político e disputar as narrativas de construção do espaço, no sentido de contemplar reivindicações singulares desses grupos. Movimento próprio do jogo de forças que orienta as relações sociais: do político como antagonismo constituinte da sociabilidade humana à política como conjunto de práticas e instituições que orientam uma ordem vigente (Mouffe, 2015). De nossa perspectiva, um caminho possível para a produção de resistências nas cidades.

Os efeitos de poder que as disputas pelo espaço provocam são de ordem microfísica. Sob a perspectiva da mobilidade, condutas específicas são incorporadas sem o uso da coerção ou da força. O poder é produtivo: produz efeitos de subjetivação pela modulação de emoções e sentidos disparados pela paisagem urbana, desenhada para forjar afetos e desejos nos habitantes das cidades; e produz efeitos de saber, ao construir fórmulas para decifrar o comportamento de risco no trânsito e incidir diretamente no protótipo do “bom pedestre”, “bom ciclista”, “bom motorista”... Sujeitos móveis e suas práticas reais são situados, compreendidos no lugar onde habitam, agem e performam suas vidas. A partir daí é possível acessar a dimensão da produção dos sentidos da vida cotidiana, onde a prática governamental de normalização e disciplina encontra a dimensão do desejo e dos afetos das pessoas que vivem na cidade (Jensen, 2011).

Portanto, a governamentalidade e a gestão pela mobilidade se cravam no território, onde as pessoas se constituem como tais, dão sentido às vidas, às práticas cotidianas e aos modos como circulam e fazem circular coisas, corpos e ideias. Daí a necessidade de compreender como os modos de organizar a cidade e produzir espaço implicam determinado modo de se mover. Nesse sentido, mobilidade é uma ferramenta que age sobre a condução das populações ao facilitar ou impedir o movimento, na construção de barreiras seletivas e porosas o bastante para deixar passar e fazer ficar alguns elementos específicos. A mobilidade, ela mesma, tornou-se parte das novas formas de exercício do poder e de governamentalidade, ou antes, um dispositivo que faz funcionar a cidade contemporânea.

Como na cena narrada no início desta seção, as possibilidades de passagem e de permanência são mediadas por elementos discursivos e não-discursivos que oportunizam, viabilizam ou entavam o movimento. Cresswell (2014) define essa experiência como fricção, conceito proveniente da física que se configura como força que resiste ao movimento de dois corpos em atrito. Como propriedade relacional, pode tanto impedir o movimento, como pode impulsioná-lo.

Ao deslizar o conceito para as ciências sociais e humanas, tomamo-lo desde a lógica das relações de poder. Fricção pode ser entendida como um fenômeno cultural vivenciado e sentido como frenagem ou dificuldade de acesso a algo. Ao mesmo tempo em que entendemos que a mobilidade é favorecida por uma série de elementos mais ou menos estáticos, a ideia de fricção aponta para uma relação ambígua, de uma permanência relativa que ao mesmo tempo impede e viabiliza a mobilidade (Cresswell, 2014). A

relação entre poder e fricção não é imediata e se expressa antes no modo como ela é gerida de acordo com os corpos/informações/objetos que se movem.

Se o espaço planejado da modernidade⁶ é aquele que prevê o movimento livre e absoluto, o conceito de fricção finca o movimento no mundo vivido e compartilhado, em que nem todos têm as mesmas condições de acessar a mobilidade da mesma forma. O movimento pendular na cidade de São Paulo pode ser tomado como um emblema das facilidades e entraves seletivos à mobilidade. A necessidade de deslocamentos na cidade acompanha sua complexa constituição territorial que tende a afastar o acesso à moradia digna das oportunidades de trabalho, do acesso a serviços e equipamentos públicos. Enquanto a cidade registra em séries históricas a diminuição do tempo médio gasto em todos os deslocamentos diários (em 2019 o/a paulistano/a ocupou 2h25min do dia em deslocamentos), moradores/as das regiões leste e sul, locais que deixam evidentes as desigualdades urbanas, pressionam a média para cima, relatando 2h 39min. e 2h 27 min. respectivamente. Enquanto 42% dos/das habitantes gastam até duas horas em todos os deslocamentos diários, 39% levam entre duas e quatro (ou mais) horas, dentre as quais 44% residentes na Zona Leste, a mais distante dos centros financeiros e culturais da cidade. Em relação ao modal, quase metade das pessoas relataram uso de ônibus municipal de uma a cinco vezes por semana e apontaram preço da tarifa, lotação, pontualidade e frequência dos ônibus como principais empecilhos para o deslocamento⁷.

A pandemia da covid-19, que tem se espalhado com vigor entre os meses de abril e julho de 2020 em todo o território nacional, acompanha essa mesma lógica de distribuição. Uma pesquisa realizada na cidade de São Paulo que cruzou dados de internações por Síndrome Respiratória Aguda Grave (incluindo covid-19) e o código postal disponível no sistema DATASUS, sugere que as pessoas mais afetadas pela enfermidade foram aquelas que tiveram que sair para trabalhar e realizaram percursos longos de transporte coletivo⁸. De diversas maneiras, a fricção tem sido uma ferramenta a favor da manutenção do poder e da reprodução das desigualdades socioespaciais.

⁶ Entendemos que não há correspondência completa entre a cidade moderna e a modernista. De maneira simplificada, a cidade modernista, que tem Le Corbusier como expoente, constitui-se como máquina de habitar e aprofunda a ideia de velocidade e aniquilamento do espaço pelo tempo corrente na modernidade. A cidade moderna é aquela que organiza a vida política no momento coemergente ao capitalismo e passa a ser foco de disputa de certa lógica de governamentalidade nos séculos XVIII-XIX (Sennet, 2003; Foucault, 2006).

⁷ Recuperado de: https://www.nossasaopaulo.org.br/wp-content/uploads/2019/09/Apresentacao_Pesquisa_ViverEmSP_MobilidadeUrbana_2019.pdf

⁸ Recuperado de: <http://www.labcidade.fau.usp.br/circulacao-para-trabalho-inclusive-servicos-essenciais-explica-concentracao-de-casos-de-covid-19/>

Geralmente, esse modo de produzir fricção é distribuído no território de modo a proteger interesses estratégicos das forças dedicadas à limitação da mobilidade da multidão.

Por outro lado, a fricção também pode ser uma estratégia de contrapoder. Metáforas como correr no gelo ou produzir fogo a partir do atrito entre dois gravetos dão a dimensão de que o encontro entre corpos heterogêneos e assimétricos podem conduzir a arranjos de cultura e poder da ordem da singularidade (Cresswell, 2014). No dia 30 de junho de 2020, momento coincidente ao da escrita de parte deste texto, trabalhadores/as de aplicativos de entrega de comida e mercadorias estavam às vésperas uma paralisação nacional que se articulou com outras cidades da América do Sul. O “breque dos app” faz menção à possibilidade de “fazer parar” um mercado que, só no ano de 2018, no Brasil, movimentou cifras que superam 200 bilhões de reais⁹. Os/as entregadores/as reivindicavam melhores condições de trabalho e de remuneração, seguro contra acidentes e roubos e condições de higienização para se prevenirem do contágio ao novo coronavírus. Essa é a imagem bifurcada da fricção, que ao mesmo tempo impede e impele à mobilidade irrestrita, a depender do jogo de forças em que os corpos e ideias estejam envolvidos.

1.2.2. Do político à política

Outra entrada para a articulação entre mobilidade e política é o campo das políticas públicas. O que reforça a dimensão política da mobilidade urbana é o fato de políticas públicas constituírem uma racionalidade que visa um mundo que se deseja criar e governar. Na cidade neoliberal, a mobilidade responde à lógica de acumulação do capital. Em primeiro lugar, agindo sobre a distribuição de bens e a efetivação do lucro sobre o objeto transportado. As tecnologias são importantes nesse sentido para compactar o espaço em função do tempo, fazendo com que a mercadoria fique menos tempo em circulação e reduza a perda de capital. Exemplo disso é o volume de capital fixado na construção de aeroportos, estradas, centros comerciais e subúrbios.

Em segundo lugar, esses aperfeiçoamentos tecnológicos agem sobre o aumento da produtividade, diminuindo a distância entre capital e força de trabalho. Estima-se que em uma cidade como Londres, por exemplo, o impacto econômico provocado pelos atrasos decorrentes de congestionamentos poderia chegar à cifra de 1,2 bilhão de libras ao ano

⁹ Recuperado de: <https://forbes.com.br/negocios/2019/06/conheca-o-bilionario-mercado-de-entregas-de-comida/>

(Spinney, 2016). Neste caso, a gestão de congestionamentos entra no cálculo econômico e político que se faz da otimização do fluxo de pessoas e mercadorias: o investimento em infraestrutura de mobilidade deve ser compatível com os prejuízos advindos da imobilidade. No entanto, nem sempre os investimentos em tecnologias de mobilidade (ferrovias, metrô, estradas), modos de fixação do capital por excelência, rendem à altura do esperado, já que a valorização dessa infraestrutura da mobilidade varia no tempo e no espaço. Além disso, o espaço físico é uma barreira para a expansão de vias, trilhos, concreto, duplicações, pontes, etc. Por isso, o modo de governar a cidade neoliberal, baseado no empreendedorismo, redireciona ao indivíduo a responsabilidade de manter o capital (financeiro e humano) circulando (Harvey, 1989). Trabalhador bom é aquele que se mantém saudável, além de desenvolver atitudes, habilidades e competências técnicas para o desempenho da função.

Daí as campanhas governamentais de impulsionamento dos modais alternativos, como modo de agir, por exemplo, sobre a diminuição de afastamento do trabalho por motivos de saúde (Spinney, 2016). Elas se somam à economia política da cidade neoliberal que toma a mobilidade e suas tecnologias correlatas como uma das formas de rearranjar o espaço, fixar capital, estreitar distâncias e otimizar fluxos (de pessoas e de riquezas). Este parece ser o ponto de articulação entre a produção do espaço na cidade capitalista e a biopolítica como modo de gestão da vida. Em seu estudo sobre a cidade de Londres, Spinney (2016) estima que o incentivo progressivo ao ciclismo (sob o argumento da diminuição da poluição e melhora da saúde) poderia levar a uma economia de 1,3 bilhão de libras com congestionamentos, saúde e poluição.

No entanto, a incorporação do hábito de pedalar não emerge do acaso. Em termos econômicos, nem sempre o ciclismo foi visto com interesse pela governança britânica, já que a infraestrutura necessária para fazê-lo funcionar é bastante inferior à do automóvel. Em partes, a percepção do ciclismo como orientador de políticas para a mobilidade não ganhou visibilidade por não se encaixar no modelo de política de larga escala, com uso maciço de recursos público. Essa marginalização permitiu a associação do ciclismo a uma brincadeira subversiva e com a construção de um futuro utópico, e não como uma estratégia de transportar grandes quantidades de pessoas no cotidiano (Aldred, 2012).

Portanto, a incorporação do hábito de pedalar é pacientemente forjada, impulsionada por campanhas, políticas públicas e propagandas que permitem a leitura da mobilidade com bicicletas como um dispositivo que faz funcionar um modo neoliberal

de governamentalização da vida urbana. É o indivíduo, e não só o espaço, o *locus* da intervenção para otimizar o processo produtivo. O modo como os indivíduos se movem pode ser entendido como uma forma de empreendimento em função do retorno financeiro e corporal de se mover de maneiras particulares (Spinney, 2016). Esse investimento não se dá desvinculado de uma lógica social subjacente que promove o autoempreendedorismo como horizonte existencial.

Outro desdobramento das políticas públicas para o ciclismo nos modos de produção de subjetividades é discutido por Jensen (2013a) a partir do caso da cidade de Copenhagen. Nesta, o uso da bicicleta se articulou às políticas e planos que visam à constituição de uma cidade cosmopolita, nos quais a bicicleta compõe com as representações de uma mobilidade que preenche as lacunas e as normas da circulação motorizada. Além disso, a mobilidade por bicicletas se soma aos marcadores contemporâneos de criação de uma identidade plural, diversa, como uma causa autêntica vinculada a culturas urbanas, à preocupação com o ambiente e com a saúde (Jensen, 2013b). Essas políticas são catalisadoras de três categorias distintas de ciclistas: o viajante, de quem se espera o desejo por deslocamentos rápidos e fáceis (casa, trabalho, estudos), em contato direto e sem fricção com a paisagem natural e construída; os urbanitas, que priorizam o uso do espaço público, que tomam o movimento como parte da vida urbana; e as famílias de classe média, a dizer, pessoas que desejam a mobilidade oferecida pelas ciclorrotas na cidade (crianças que pedalam lado a lado com seus/suas cuidadores/as podem fazer um uso ótimo das vias exclusivas e, assim, evitar conflitos nas ruas).

A formulação dessas políticas públicas é baseada em uma noção de que o corpo da pessoa que se desloca não é natural, mas forjado nas relações de poder e saber para conduzir seu deslocamento em determinado sentido e determinada maneira. Nos textos das políticas, esses sujeitos móveis imaginados dão contexto para que pessoas reais produzam a vida cotidiana. Esses “sujeitos móveis” são enunciados por discursos, representações e imagens que ganham consistência no desenho de espaços criados para a mobilidade. Nesse sentido, o espaço planejado e o sujeito imaginado são coemergentes, visando à modulação da experiência corporal e emocional da mobilidade. Os efeitos dessas políticas são ambivalentes, pois ao mesmo tempo que imaginam uma classe específica de ciclista, por outro lado limitam o movimento ao escopo de experiências possíveis sobre rodas. Em uma paisagem de hipermobilidade, mulheres migrantes e

pessoas idosas ficam à margem dessa construção, o que pode levar a desigualdades no acesso aos benefícios derivados da mobilidade nos deslocamentos concretos (Jensen, 2013a; Jensen, 2013b).

Em grande medida, os argumentos sobre políticas de promoção do ciclismo na cidade encaminham mais para a consolidação de uma governamentalidade neoliberal do que para práticas de resistência à cidade motorizada. Invertendo o foco, questões da esfera pública se orientam para a esfera privada a partir de medidas de promoção da saúde, diminuição do sedentarismo e da obesidade. Ao fazer isso, coloca-se a promoção do ciclismo como operador da biopolítica incidindo sobre modos de pensar e agir e construindo um aparato social que lhe dê sustentação. Essa forma subjetiva encontra respaldo na disposição de arranjos espaciais na forma de infraestrutura específica para o ciclismo. Como efeitos possíveis do governo pela mobilidade, tem-se o reforço das desigualdades no acesso ao ciclismo, já que diferentes grupos respondem de maneiras diferentes às políticas; a distribuição das infraestruturas de ciclismo age a favor de uma geografia urbana desigual; os modos subalternos de circular sobre bicicletas, ou seja, àqueles ciclistas que estão de “fora” das políticas resta um lugar marginalizado (Jensen, 2013; Spinney, 2016).

Nesses termos, tomamos o ciclismo como dispositivo que faz funcionar a mobilidade na cidade, uma maneira de governar que opera principalmente pela produção de outros modos de fazer mover e deixar parar, ao invés de outros modos de imobilizar capital na cidade. Com isso, a lógica de governo incide diretamente sobre a produção de subjetividade, forjando um sujeito empreendedor de si mesmo, dedicado à saúde, às questões ambientais. Ressaltamos que parte da agenda sobre o uso de bicicleta nas ciências sociais e humanas tem tratado o ciclismo como panaceia das questões urbanas e de trânsito, que trazem incontáveis benefícios para a vida na/da cidade, a favor da liberdade, vitalidade e sociabilidade (Spinney, 2016). No entanto, situar o ciclismo urbano na abrangência de processos mais amplos do capitalismo urbano dá a ver seus desdobramentos políticos e o situa como prática cotidiana de produção da vida.

No Brasil, a Lei 12.587/2012, que dá diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012), institucionaliza a mobilidade urbana no campo dos direitos, pois é meio e condição para acesso a outros direitos e à cidadania (Gutierrez, 2016). Essa iniciativa se deu na esteira de criação de outros marcos regulatórios da vida na cidade e que tendem a se alinhar com a perspectiva da declaração dos direitos humanos

e da participação popular, como o Estatuto das Cidades (Lei n. 10.257/2001), a criação do Ministério das Cidades e do Conselho Nacional das Cidades. Esse entendimento de direito à mobilidade é transversal a outros tópicos garantidos pela constituição, como direito de ir e vir, como fator essencial para acessar equipamentos públicos, escolas, estabelecimentos de saúde, trabalho, etc. (Pereira, 2016).

O direito à cidade e à mobilidade vem sendo pautado no campo legal (em termos de acesso e acessibilidade), ainda que os debates acadêmicos se travem em maior grau em torno da morfologia urbana e na dimensão sociológica da mobilidade, como efeito de interações sociais (Gutierrez, 2016). No entanto, interessa-nos tirar de foco a dimensão genérica do direito para dar a ver os processos políticos que levam à formalização dessas leis. Isso implica considerar que as disputas cotidianas por condições dignas de moradia e mobilidade (muitas delas habitam em potência a constituição cidadã brasileira) encaminham para a institucionalização de leis, políticas públicas e práticas sociais que são, elas mesmas, contraditórias e reprodutoras de estereótipos e desigualdades (Jensen, 2013). Tanto o cidadão de direitos quanto seu direito à mobilidade, de ir e vir e, em última análise, o direito à cidade, devem ser compreendidos em sua teia concreta de relações cotidianas, abrindo margem para a disputa com o institucionalizado da cidade. A institucionalização de uma ordem que tem como ponto de inflexão o dissenso cotidiano dá ensejo à transição do político à política (Mouffe, 2015).

Nesse sentido, a leitura das mobilidades encaminha para um entendimento de justiça que ultrapassa o cumprimento do direito individual de acessibilidade. A densidade política dos espaços se dá pelos movimentos que ele permite e/ou restringe, assim como as relações que a (i)mobilidade possibilita. A leitura da justiça pela mobilidade sugere que um dos principais desafios ético-políticos de nosso tempo diz respeito às desigualdades de condições de movimento, bem como aos direitos desiguais de permanecer e habitar um lugar. Essas desigualdades levam a marca corporal de raça, etnia, gênero, idade, entre outros, operando de maneira distinta sobre as diferenças (Sheller, 2018).

Relações desiguais que habitam a cidade, lugar que não só leva a insígnia da imobilização do capitalismo financeirizado, como ativa mecanismos de acirramento das injustiças sociais. As infraestruturas desiguais das cidades coloniais e pós-coloniais mobilizam e são mobilizadas pela lógica capitalista. Elas colocam em funcionamento uma rede heterogênea de regimes de mobilidade e de práticas cotidianas que filtram o que

passa e o que fica, onde, quando e sob que circunstâncias. Estabelecem fronteiras estranhamente porosas que agem seletivamente sobre a mobilidade, sejam elas políticas, físicas, digitais, tecnológicas e algorítmicas (Sheller, 2018).

Por isso a necessidade de deslizar constantemente do plano genérico das leis para o plano da vida cotidiana. A justiça opera pela distribuição equitativa da mobilidade que pode se expressar, em termos espaciais, pelo encurtamento de distâncias na cidade, pelo uso misto do solo, pela densidade de atividades exercidas e pela coexistência de modos de ocupar/habitar, bem como pela mitigação dos efeitos das desigualdades raciais, étnicas, de gênero, idade que levam a marca da pobreza urbana. É possível pensar a justiça pela mobilidade em diferentes escalas, do nível micropolítico das relações imediatas entre indivíduos, a um nível intermediário que inclui questões de transporte e acesso no eixo periferia-centro e a garantia do direito à cidade, a uma escala macropolítica que se articula com a governança supranacional de fronteiras, bem como questões globais de gestão de bens, riquezas e circulação de energia (Sheller, 2018).

Percorremos o argumento de que o estudo das mobilidades dá ensejo a uma leitura espacializada das relações de poder. Há uma lógica de governo fundamental que anuncia previamente o posicionamento de corpos, sua inscrição em determinada ordem de circulação, que opera pela seletividade ou viabilização de fluxos. Mantendo a aposta na ideia de uma economia da mobilidade, tomando-a como um recurso desigualmente distribuído (entre diferentes corpos e fixado diferentemente nos espaços), tomamos o cotidiano das cidades como *locus* privilegiado para dar a ver as disputas pela mobilidade, nos movimentos concretos que forjam espaços e desenham a geografia da cidade.

A aproximação das mobilidades que propomos abre para uma estratificação da leitura política: a dos textos legais, cartilhas e políticas públicas que emergem como institucionalização da gramática da cidade; a da produção do espaço, que se dá no embate cotidiano de movimentos heterogêneos; e uma política de subjetivação, ou uma política de afirmação de modos de se mover que escapam à lógica de governamentalização da mobilidade. É uma leitura política que estratifica e coexiste, como camadas de um mesmo tecido heterogêneo de atores, objetos, ideias, corpos, textos, concreto, aço e silício. O papel das políticas é também forjar um tipo de subjetividade, é entretecida ao desenho da cidade neoliberal.

A partir da ideia de agenciamento dinâmico (Di Masso & Dixon, 2015), os sujeitos móveis falam e são falados por certos regimes de mobilidade, construindo ferramentas

para uma leitura do urbano pela mobilidade. Articulado à bicicleta, esse agenciamento pode tanto reforçar a lógica neoliberal de reprodução das existências como apontar para outros horizontes de produção do espaço. Ou seja, afirmamos a necessidade de relativizar o uso da bicicleta como panaceia para as questões de mobilidade urbana nas cidades contemporâneas, em direção a uma “política molecular” de práticas e movimentos que localizam e deslocam atores/as, conectam e desconectam, agregam e espalham a depender de quem e como se move. Isso faz com que a distribuição dos elementos urbanos que fazem mover e/ou parar operem nos lugares não só como elementos de identificação com o lugar (como as ciclovias potencialmente agem sobre o “ser ciclista”), como também sejam foco de contestações e disputas políticas (Jensen, 2009).

Mantemos nossa aposta na via discursiva como motor de produção do espaço e dos sujeitos móveis. A necessidade de explorar os modos como a mobilidade é representada abre campo para pensar em políticas de representação, ou seja, a partir de quais discursos a mobilidade é constituída, quais narrativas se constroem sobre a mobilidade e como ela é representada, uma vez que é performada em relações concretas. Se o período da modernidade aliou o discurso do movimento com liberdade e progresso, no cotidiano podemos acessar os significados da mobilidade pela linguagem, aquilo que é produzido nas conversações de atores/as que se movem na cidade (Cresswell, 2010).

1.3. Da distribuição da subjetividade

Quais questões a mobilidade (como fenômeno empírico e como conceito articulador) coloca à psicologia? Como fluxos, afetos, políticas e discursos recortam os processos de subjetivação? E ainda, quais os nexos possíveis entre produção do espaço e produção de subjetividade? Longe de traçar uma resposta categórica a essas questões, esta seção seguirá o argumento da espacialização dos processos de subjetivação, aliando a discussão sobre poder e produção do espaço a temas caros à psicologia (social e ambiental) no que diz respeito aos fenômenos socioespaciais.

Produção do espaço e de subjetividade encontram campo comum na privacidade como ponto articulador e na modernidade como período histórico de emergência. A derrocada do modo de produção feudal, de suas bases de trabalho e de poder, assim como a emergência da modernidade como período histórico, catalisou transformações no campo social, cultural e político que deram ensejo ao pensamento científico, ao Estado de direito e ao capitalismo como modo de produção. Esse triplo nascimento se alicerçou

na figura do indivíduo como alvo (do poder, do saber e da exploração da força de trabalho) e fonte (do conhecimento, da força de trabalho e da liberdade). A propriedade privada e o sujeito são figuras coemergentes na modernidade e solucionam reciprocamente a questão posta pelo modo de produção capitalista: posse, propriedade e acumulação por um lado; liberdade de circulação, trocas e a posse de si mesmo, por outro.

1.3.1. Linhas históricas

A filosofia política do século XVII, marcada pelo liberalismo econômico, demarca a vida, a liberdade e a propriedade privada como direitos naturais do ser humano. John Locke (1994), figura emblemática na transição para o pensamento filosófico do Estado, do poder e da propriedade, sustenta a ideia de que todos os homens (na condição de gênero humano) possuem o direito natural de garantir sua existência e de dispor dos elementos que a natureza provê. A possibilidade de garantir o próprio sustento é atribuída por Deus mediante garantia da propriedade privada (direito natural para todos os homens) e o trabalho é o garantidor da posse. Para John Locke (1994), não resta dúvida de que o fruto da modificação dessa terra dada por Deus pertence àquele que a modificou. O trabalho, portanto, agrega a esses bens algo a mais do que o tinha feito a natureza.

Destacamos dois aspectos da ideia natural de propriedade privada que emergem no bojo do liberalismo econômico do século XVII. O primeiro é a torção operada entre o valor dos bens advindos do trabalho da terra para a própria terra. É de propriedade do homem aquela porção de terra que seu trabalho é capaz de manter, bem como o fruto de seu trabalho (em forma de alimento e bens, por exemplo). Em John Locke, o objeto principal da propriedade, para além dos frutos da terra ou da caça a ela correspondente é a própria terra. O trabalho garante vida e valor à terra, e o direito de tê-la está atrelado à necessidade de modificá-la. O segundo destaque sobre a propriedade é a comparação feita entre a propriedade da terra (como algo que se possui) e a própria individualidade, ou seja, o ser humano como proprietário de si mesmo. Essa relação introduz a ideia de que os resultados dos esforços de seu próprio corpo são autenticamente seus. Portanto, o fruto de seu trabalho é de posse individual. Nesse ponto identifica-se uma característica importante do homem liberal: aquilo que produz volta para si mesmo.

A naturalização da propriedade privada, a liberdade de emprego do trabalho para apropriar-se desse dom e o mérito de desfrutar das benesses da relação terra-trabalho são fundamentais para compreender a expressão subjetiva desse momento histórico. A

experiência da subjetividade privatizada dá contexto, em um momento de crise de valores feudo-medievais e transição para o período da modernidade, para pautar a invenção de um espaço psicológico que sustentaria, tempos depois, a fundação da ciência psicológica. Como desdobramento da organização da propriedade privada, os sentimentos de solidão e privacidade se tornaram ativos caros na sociedade moderna e valores a serem defendidos a qualquer custo. Do ponto de vista histórico, a experiência da subjetividade privatizada emerge em momentos de crise social, quando tradições, valores e instituições de determinada ordem social entram em choque e outras formas de vida se levantam. A perda de referenciais coletivos, religiosos, legais e territoriais exigem do sujeito moderno a construção de referências próprias (Figueiredo & Santi, 2006; Figueiredo, 2008)¹⁰.

A subjetividade privatizada diz respeito à expressão histórica da experiência de si mesmo, com base na radicalização do humanismo que toma o ser humano como medida para todas as coisas e na figura do sujeito moderno como proprietário de si, de sua capacidade de pensar, sentir e trabalhar, como ser autônomo, livre e independente do desígnio de outros seres humanos (Figueiredo & Santi, 2006). Essa posição-sujeito que a modernidade forja à base de refinadas tecnologias disciplinares dá origem ao indivíduo, figura conformista, dócil, que monitora a si mesma, de quem é esperado o florescer das capacidades individuais em determinado sentido. Assim, ao mesmo tempo em que se cria um indivíduo dono de sua própria vida e protagonista de sua biografia, estratégias essenciais de manutenção de ideais liberais de igualdade e autonomia, acirram-se os mecanismos de controle de sujeição à norma e à disciplina (Heyes, 2018).

As condições de possibilidade para a emergência da subjetividade e da norma disciplinar são análogas às que fazem deslocar o movimento para o cerne do conhecimento científico. Galileu Galilei na física, William Harvey na biologia e Thomas Hobbes na teoria política dão lugar central ao movimento, em uma equação que o coloca lado a lado com a liberdade. A concepção liberal do movimento oportuniza a emergência da forma individual de liberdade que reforça a figura do cidadão moderno, a quem foi concedido o direito de se mover nos limites e dentro das fronteiras do Estado-nação (Cresswell, 2006).

¹⁰ Para os fins de nossa argumentação, a organização da subjetividade privatizada e da propriedade privada dizem respeito ao regime de subjetivação liberal próprio da modernidade ocidental. Outras maneiras de se relacionar com o território podem implicar outras formas de organização subjetiva, o que não está em análise neste momento.

No entanto, há uma contradição fundamental na construção da cidadania moderna e do correspondente direito de se mover. A figura do viajante, que se lança ao desconhecido como condição existencial e, muitas vezes sem pretensão de retorno (porém com possibilidades objetivas de voltar), que imerge na experiência das novidades, parece ter sido forjada às custas dos resíduos da sociedade ocidental moderna. Na vida pré-moderna, vagabundos e vilões encarnavam os prejuízos do movimento, pois erravam por territórios, não possuíam pertencimento, trabalho, nem nada que os fixasse e desse senso de continuidade no espaço e no tempo. No mundo moderno, piratas que atravessavam rotas de mercadores tinham suas aventuras narradas com protagonistas diabólicos, atiçados pelos, sexo vícios e outras condutas fora da lei e dos costumes vigentes. O século XIX guardou fôlego para subordinar o movimento de corpos escravizados ao discurso científico com a criação da categoria psiquiátrica da drapetomania, que define o impulso ou tendência de fuga de pessoas escravizadas que insistiam na quimera da conquista da liberdade.

As transformações do modo de produção capitalista e sua correlata dinâmica de deslocamentos produzem filtragens e segmentações que estratificam o que e quem se move. O efeito seletivo tem um fundo estético e inventa figuras subjetivas que se antagonizam. O turista e o viajante emergem como classes de pessoas desejáveis, visíveis, pertencentes a um território e subordinados às regras de um poder central. O negativo dessas figuras dá contornos subjetivos aos vagabundos, fugidos, piratas e outra classe de errantes despertencidos, sem língua nem lar, habitados por um mover que coloca as fronteiras sob tensão (Bauman, 1999, Passeti, 2008).

1.3.2. Produção de subjetividade, produção do lugar

Aliando a crise do sujeito moderno à criação dessas figuras subjetivas do movimento, destacamos os fenômenos identitários como um modo possível de recompor o senso de unidade mais ou menos coerente de si mesmo e do grupo. Do ponto de vista sociológico, identidade é um fenômeno emergente da consolidação dos Estados modernos e se refere à circunscrição territorial de um povo e de uma cultura que permita um senso de continuidade e de comunidade (Bauman, 2005). Portanto, falar o mesmo idioma, submeter-se ao mesmo regime de regras, à mesma moralidade, defender a mesma bandeira são atos que recortam, geográfica e simbolicamente, o mapa dos pertencimentos. A delimitação do *nós* no território nacional, ao mesmo tempo reforça o sentimento de

coesão e afasta a diferença do *eles*, vindos de fora. Na psicologia, essa tensão se expressa na relação eu x outro, e, no limite deste raciocínio, atribuiria ao outro a função desestabilizadora da unidade identitária. O senso de unidade é, ao mesmo tempo, espada, escudo e brasão da identidade.

Outra vez, a aliança entre espaço e subjetividade se apresenta na dimensão territorial, primeiro pelo sentimento de privacidade, depois na unidade identitária conferida pela configuração dos Estados modernos. Alguns estudos no campo da psicologia ambiental, por exemplo, parecem reforçar essas tendências e, em partes, aliam-se às leituras sedentárias das relações pessoa-ambiente, entendendo o movimento como fator de desestabilização do senso de continuidade temporal e geográfica. Identidade de lugar, conceito da psicologia ambiental que articula fenômenos psicológicos e espaciais, é definido como cognições sobre o mundo físico que representam memórias, sentimentos, atitudes e significados de comportamentos e experiências, relacionam-se com a complexidade dos ambientes e garantem a existência cotidiana do ser humano (Proshansky, Fabian & Kaminoff, 1983).

As definições de espaço e lugar tomadas de empréstimo da geografia humana acompanham a discussão da psicologia ambiental, ao considerarem espaço e lugar como fenômenos mutuamente constitutivos. O espaço se define pela capacidade de se mover: é possível tomar consciência dele pelo simples esticar dos braços e das pernas. O lugar, por sua vez, remete à parada e à pausa no movimento, o que permite que este se torne um centro de valoração para aquele que o experimenta (Tuan, 1983).

Na perspectiva da psicologia ambiental, a figura que articula identidade e lugar é o homem ambiental, erigido sobre o homem econômico da modernidade e do homem psicológico do fim do século XIX. Essa expressão do ser humano emerge como necessidade de tomada de consciência das relações de reciprocidade com o ambiente natural e construído. Admite-se que o ambiente é experienciado como um campo unitário, compreendido dentro do campo das relações sociais e que sua constituição é atravessada por elementos ambientais, ou seja, a natureza de um ambiente afeta o comportamento de indivíduos e grupos (Ittelson, Proshansky, Rivlin & Winkel, 2005).

O homem ambiental se constitui sob a chave de análise das cognições e dos comportamentos, admitindo que o dado ambiental observado e percebido pode ser bastante diferente. Nesse sentido, o mundo se organiza como imagens mentais dotadas de

valor simbólico, o que permite a formulação de uma imagem coerente com os próprios valores e, em última análise, implicar condutas engajadas com o entorno sociofísico.

As demandas históricas que permitiram a emergência da psicologia ambiental como área do saber psicológico são simultâneas à necessidade de reorientar as relações sociais do mundo capitalista ocidental, em primeiro lugar com o período pós-guerra e depois com o colapso climático derivado das ações predatórias em busca da extração de mais valor (seja no campo, seja na cidade). Ao homem ambiental caberia o exercício de um novo papel em relação ao seu entorno, abrindo margem para um humanismo orientado para o outro, de modo a reestabelecer a sinergia homem-natureza de outros tempos históricos (Ittelson, Proshansky, Rivlin & Winkel, 2005).

O pontapé inicial para esse novo modo de relação seria a mudança das mentalidades, das crenças e das condutas em direção a um suposto horizonte ético. Alguns jargões de nossos tempos expressam essa necessidade: “agir localmente, pensar globalmente”, “o primeiro passo para mudar o mundo é mudar a si mesmo”, dentre outros slogans que, além de colocarem em extremos opostos o pensamento da ação e o que se diz e o que se faz, utilizam-se da forma imperativa para evidenciar a ação individual. Mesmo preocupando-se com o reestabelecimento das boas condições do ambiente para gerações futuras, parece que a aposta dessa psicologia ambiental em termos de pesquisas e intervenções possui um efeito reverso: ao aprofundar modelos teóricos de mudança comportamental, atitudinal e perceptiva, concentra esforços na dimensão individual das relações pessoa-ambiente e reforça a miragem do homem moderno, autossuficiente, autônomo, que rivaliza com o outro em benefício da alteração de seu ambiente e do bem-estar pessoal.

Poderíamos arriscar que um efeito possível da noção de espacialidade reproduzida na psicologia ambiental é a construção de um espaço público que se opõe ao espaço privado, ou então da mobilidade que se constitui como direito cidadão de ir e vir, conceitos que reforçam antes a concepção moderna de direito e de propriedade privada do que a construção da vida em comum. Essas contradições estão postas na vida urbana: a escolha modal, a adesão a meios de transporte sustentáveis, mudanças de estilo de vida, condutas pró-ambientais, entre outros fenômenos são entendidos desde a lógica do comportamento individual, que será alterado se as consequências forem reforçadoras ou punitivas.

O sujeito da mudança comportamental orienta suas ações pela forma condicional: “utilizaria mais o transporte coletivo se não fosse tão lotado”; “utilizaria mais a bicicleta se houvesse mais ciclovias”; “optaria pela bicicleta se as ruas fossem mais seguras”; “seria mais fácil utilizar a bicicleta se não fosse tão calor”. Nesses enunciados, o sujeito transcende ao espaço concreto e suas cognições visam à experiência de um espaço liso, sem fricções, igualmente abstrato. No que toca ao uso da bicicleta nas cidades, a ideia de risco atualiza as abstrações de espaço e sujeito quando se toma a rua e o/a ciclista em si mesmas, deslocadas do campo de disputa das relações do trânsito. Nesse sentido, a rua que oferece risco para ciclistas não é desabitada, senão desenhada para filtrar a circulação e privilegiar certos modais; os comportamentos de risco de ciclistas não são isolados, mas ganham corpo na relação que estabelece com o trânsito motorizado, com espaços exíguos, com a fragilidade de seu corpo no contato com outros atores do trânsito.

Com essa discussão, não temos o objetivo de reforçar polarizações entre perspectivas epistemológicas diferentes sobre cidade, subjetividade e mobilidade. Antes, problematizamos aquilo que permanece submerso quando certa tradição da psicologia ambiental e dos estudos pessoa-ambiente enfatizam a dimensão intraindividual do comportamento humano. Entendemos que os fenômenos que se delineiam no campo das mobilidades no mundo contemporâneo podem tensionar perspectivas ontológicas e epistemológicas que não só redimensionem afetos e lugares, como também situem o indivíduo em práticas e mundos concretos.

Nesse sentido, Di Masso et al. (2019) se valem da leitura do paradigma das novas mobilidades para construir um modelo teórico sobre apego ao lugar que contempla os diferentes padrões de mobilidade e fixidez do mundo contemporâneo. As pesquisas do campo sinalizam para diferentes expressões do apego ao lugar, em um *continuum* que liga experiências estáveis e fixas no espaço e no tempo (entendendo a mobilidade e apego como mutuamente excludentes), a experiências de descentramento (como no caso dos pertencimentos de turistas aos locais por onde viajam e de refugiados que rompem laços comunitários e socioespaciais).

A construção de um quadro teórico que agrega fixidez e fluidez convoca à reorientação das agendas de pesquisa para fenômenos que saltem os muros do lar, do local e da homogeneidade de guetos e pequenos grupos. Fenômenos como migração, refúgio, vida em situação de rua, acesso à habitação digna, ocupações e remoções de terra no campo e na cidade, condição de deslocamento e acesso à cidade, entre outros, emergem

como efeito de uma forma específica de sociabilidade no mundo contemporâneo que desvela as desigualdades de acesso, de permanência e de vida nos territórios. A mobilidade impulsionada pelo mundo globalizado convoca a outros modos de pensar o local, os pertencimentos e os afetos que costuram pessoas e ambientes.

Nas cidades, subjetividade e lugar se tecem e são tecidos na experiência de ir e vir, e o corpo se abre ao regime das sensibilidades: é corpo-cidade (Hissa & Nogueira, 2013). No nível da rua é possível acessar esse processo produtivo. A experiência do movimento se dá pela parafernália acoplada ao corpo que permite o deslize pelas ruas: a correlação de forças entre o motorista-carro e o motorista-caminhão é diferente do ciclista-bicicleta e pedestre-rua; ou então ciclista-bicicleta-rua e motorista-ônibus-rua. O efeito dessas disputas deixa marcas corporais, cicatrizes e afetos, que são marcas também de um modo de pertencer e de ser reconhecido.

Portanto, a produção do lugar não é somente simbólica, vivenciada na esfera mental e compartilhada entre pares. O lugar na cidade se faz de fixos e fluxos e é marcado pela pulsação da cidade, por suas contradições e heterogeneidades que garantem a singularidade do habitar e do mover. A experiência corpo-cidade implica estar em contato e em constante circulação, abrindo para suas paisagens políticas, estéticas e sociais (Hissa & Nogueira, 2013; Santos, 2014).

O processo de globalização pressiona os limites empíricos e teóricos do lugar uma vez que ideais de enraizamento e de permanência, marcas sedentárias na construção do senso de pertencimento, sustentam constantes negociações com os fluxos e movimentos em escala planetária. Além da compressão espaço-tempo e da tensão entre espaço e lugar, outro conflito que emerge nas cidades é o local-global. Em uma época em que se pressupõe a derrocada da região e do lugar em detrimento do fenômeno global e a globalização como um processo hegemônico (Hissa & Melo, 2008), os acontecimentos em escalas micropolíticas parecem perder seu espaço e visibilidade.

O panorama de globalização, portanto, caracterizaria uma ameaça aos lugares, que no mundo contemporâneo estariam fragmentados, massificados e destituídos de sua história (Hissa & Melo, 2008). Sob a prerrogativa da circulação de bens e mercadorias em um território cujas fronteiras são virtuais, os lugares estariam fadados ao desaparecimento, prevalecendo apenas os espaços de fluxo vivenciados na temporalidade única da aceleração.

No entanto, local e global confluem a partir do momento em que se admite a atualização e materialização dos processos de globalização no aqui e agora. No lugar, as relações de troca têm seus conteúdos redefinidos sem, contudo, perder suas particularidades (Carlos, 2007). Na ordem global, a estratégia de supressão dos lugares é a mesma que possibilita a sua resistência: a difusão, a articulação e os fluxos mundiais. O lugar se configura como rede de lugares, pois ele é “[...] específico e mundial [...]”. Apoiase numa rede de difusão — de fluxos de informação, bens e serviços [...] que se constitui cada vez mais num espaço mundial articulado e conectado o que implica num novo olhar sobre o local” (Carlos, 2007, p. 31-32).

Nesse sentido, as dinâmicas locais e globais se constituem mutuamente e são o pano de fundo para a construção dos lugares. Portanto, no lugar global o movimento é uma das premissas e condições para sua existência e não necessariamente a circunscrição espacial e a fixidez territorial. São marcados por uma “territorialidade móvel”, ou seja, aqueles que não possuem uma forma contínua, pois o uso é esporádico (Carlos, 2007, p. 48). Trata-se de uma apropriação do espaço de uso temporário e que não se distribui de maneira regular no tempo, que ainda assim se desdobra na vida simbólica das pessoas que o compartilham.

Certa vez ouvi, pedalando pelas ruas da cidade onde vivo, que “aí não é lugar de ciclista”, afirmação bastante sonora que marca a assimetria dos usos, velocidades, tamanhos e visibilidades que a disputa pela circulação nas ruas sugere. Para quem pedala nas ruas, essa afirmação pode não ser novidade. Além disso, ela desenha a complexa trama do pertencimento, do lugar, das regras e dos poderes que marcam o cotidiano da mobilidade nas cidades. Que lugar é possível para ciclistas na cidade?

Há quem pedale por opção e por falta dela, mas uma vez na rua a disputa é inevitável. Disputa-se com a história da produção do espaço, com a primazia da motorização e da exclusividade das vias, disputa-se com a velocidade e com os cavalos de potência dos automóveis. Na fila interminável de automóveis lentos quase parados, a brecha que se abre indica a possibilidade de invenção de um espaço outro. Brechas, rampas, calçadas, canteiros, rodovias, ziguezague... qualquer coisa vale para manter o movimento e, quando possível, a velocidade. Os corredores que se formam entre as filas de carros nos congestionamentos de grandes vias cumprem bem essa função: bem ali, no espaço dominado por máquinas velozes e paradas, crava-se um lugar possível, um espaço

outro, heterotópico, que permita a circulação (Foucault, 2013). Circular, uma possibilidade de lugar para ciclistas na cidade.

Há também os modos formais de pertencimento e reconhecimento, por vezes reivindicados, por vezes naturais. Em outros estudos sobre o uso de bicicletas, ciclistas ingleses aglutinam suas imagens entre aqueles/as competentes ou incompetentes (Aldred, 2013), ou então na criação de estereótipos do ciclista típico – emergindo as figuras do ciclista como estilo de vida, os despreocupados e alegres, os viajantes, e os responsáveis (Gatersleben & Haddad, 2010).

De maneira diferente, na cidade de Copenhagen, onde 93% das pessoas possuem uma bicicleta e 59% consideram-na como meio de transporte principal no dia a dia, “ser ciclista” é um fato tomado com certa naturalidade. Ainda assim, a formulação das políticas visa a determinados modos de pedalar, forjando o ciclista viajante, que busca os deslocamentos rápidos de casa para o trabalho; os urbanitas, que priorizam o uso do espaço público e que tomam o movimento como parte da vida urbana; e as famílias da classe média, contemplando aquelas pessoas que desejam a mobilidade oferecida pelas rotas ciclísticas na cidade que ao mesmo tempo evitem conflitos no trânsito e dê garantia de segurança (Jensen, 2013b). No caso de Copenhagen, destaque internacional por suas políticas pró-ciclismo, a materialidade das vias como espaços de mobilidade age sobre a produção identitária de ciclistas.

A construção dessas categorias é narrada e acordada a partir das políticas do lugar. Ciclistas falam e são falados pelos lugares que atravessam e pertencem. Na produção do lugar na cidade, práticas se descolam dos sujeitos da ação ao se operar uma distinção entre ciclista, geralmente visto em termos negativos; e o ciclismo, bem avaliado e desejado para dar ares de cidade inclusiva, acessível e sustentável (Aldred, 2012). No entanto, o bruxulear esperado do e reivindicado pelo ciclista parece carregar uma potência de ruptura que o liga a outras figuras subjetivas que as cidades modernas e pós-modernas produziram.

1.3.3. Cidade e subjetividade: linhas de constituição e de ruptura

Se o discurso moderno de mobilidade aliou liberdade e progresso na invenção das figuras subjetivas do turista, do viajante, e do cidadão, bem como seus negativos, como o vagabundo, qual a figura subjetiva de nosso tempo e a qual padrão de mobilidade ela

corresponde? E ainda, estamos em vias de inventar outra figura ou de positivar os corpos errantes que habitam as cidades contemporâneas?

Como piratas que inventam espaços e percursos e brincam com a linha que constitui a legalidade (Passeti, 2008), e trecheiros que carregam consigo o necessário para atracar na próxima cidade (Espósito & Justo, 2019), circulam migrantes, refugiados/as, entregadores/as, trabalhadores/as ambulantes, entre outros errantes que afirmam cotidianamente seu despertencimento. Não porque não pertençam a lugar algum, mas por pertencem aos *entrelugares* de uma cidade que se ergue como templo da segregação e que filtra os movimentos, qualifica-os e constrói barreiras fixas e simbólicas que recortam territórios geográficos e existenciais. No entanto, são essas figuras que borram as fronteiras éticas, estéticas e políticas postas pela governamentalidade neoliberal, exatamente no ponto em que colocam em movimento as fronteiras que separam dentro e fora, legal e ilegal, *do pedaço* e estrangeiro.

Qualquer outra estratégia de estratificação e polarização (eu x outro, interno x externo, social x psicológico, características do pensamento moderno) que privilegie o indivíduo internalizado e essencializado desfocará a dimensão territorializada da produção de subjetividade. Nossa aposta é que a reorientação do foco de investigação para as mobilidades implica o descentramento do indivíduo de suas cognições e comportamentos e o localiza no jogo de forças que configura a vida e as relações sociais sob a égide do capitalismo neoliberal. Nos limites da cidade-financeira, da cidade controle, da cidade-fluxo, admitimos a possibilidade de rotas outras, que transitem pela contramão, pelos corredores e pelas vias transversais. A interrogação que lançamos envolve o advérbio como: *como* sujeitos, ao se moverem, ao dialogarem com a cidade, produzem o espaço e a si mesmos? A resposta a essa pergunta será um esboço das micropolíticas da mobilidade, ou seja, estratégias inventadas na escala local e cotidiana para produzir o espaço e a si mesmo.

As micropolíticas se afirmam antes por sua dimensão local e por suas estratégias de se fazerem visíveis do que por sua escala (pequena ou grande). Na dimensão local ficam evidentes as práticas de produção da vida, onde A Cidade, O Capitalismo e A Mobilidade, como supostos universais, ganham expressões singulares, cor, corpo, gênero, e se materializam nos encontros diários. No medo de andar nas ruas à noite, no olhar para trás para saber quem vem na sequência, na invenção de espaços outros para garantir

condições de circulação, na sinalização com olhares e outros gestos que ultrapassam as normas formais de circulação.

Viver na cidade é um acontecimento de corpo, que dá sinais de vida pelos afetos disparados por encontros inusitados. Esses encontros são a própria expressão da indissociabilidade entre espaço e subjetividade. A subjetividade, como processo, não é transparente, tampouco transcendente à realidade ou inerente à interioridade de um sujeito universal e a-histórico. Fenômeno opaco e contraditório, a subjetividade se constitui como heterogeneidade, a partir de capturas e rupturas.

As forças que compõem o mundo nos atravessam: a subjetividade é uma experiência que se constitui pelo fora. Diferente da exterioridade (remetida à forma), o lado de fora diz respeito às forças que estão sempre em relação com outras e remetem a um lado de fora irreduzível, ali onde se abre brecha para mútuas afetações de tais forças (Deleuze, 2005).

Como uma superfície que delimita dois lados, um dentro e um fora, o jogo de forças a partir do qual a subjetividade se constitui a tensiona. Ao não suportar a profusão dessas forças para todos os lados, produzem-se rugas, irregularidades, a superfície dobra-se sobre si mesma e faz mudar sua forma habitual. Nessa figura, a lógica de separação entre dentro e fora deixa de fazer sentido, pois na invaginação da superfície, o dentro constitui-se por pedaços do fora. Nesse sentido, subjetividade não pode ser definida nem como pura interioridade nem pura exterioridade: ela se distribui, espacializa-se, dissipa-se para fora de si mesma e ganha consistência quando se dobra sobre si mesma. Ganha densidade justamente na relação que estabelece com o fora.

A dobra (ao lado de fluxo e campo de circulação) é um conceito fundamental para entender as políticas da mobilidade (Nail, 2019). Se a realidade social se constitui de fluxos e de movimento, as dobras funcionam naqueles casos em que se percebe alguma parada ou permanência. É quando um fluxo se volta sobre si mesmo. Esse é o ponto de torção conceitual entre mobilidade e subjetividade. Por exemplo, na criação dos/das personagens do trânsito, o motorista/ciclista/pedestre não são indivíduos puros e translúcidos, que se constituem isoladamente, mas configuram um ponto preciso em que um processo se volta sobre si mesmo. O agenciamento pessoa-carro-rua-semáforo-velocidade permite definir de maneira bastante precária e transitória essa dobra.

A cidade interpela em diferentes pontos de vista e o espaço construído se produz como máquinas enunciadoras. Ele produz uma subjetivação parcial que se agrega a outros

elementos: “a cidade, a rua, o prédio, a porta, o corredor... modelizam, cada um por sua parte e em composições globais, focos de subjetivação” (Guattari, 2000, p. 161). Em termos ontológicos, Guattari (2000) permite a leitura da produção da cidade e da subjetividade como momentos de um mesmo processo que está sempre em vias de se fazer. A parcialidade do processo de subjetivação sinaliza para a possibilidade de entender a espacialização da cidade como algo que ultrapassa as estruturas visíveis e funcionais. São máquinas de produção de sentido com as quais compomos: dobra-se no e com espaço. Nossos reflexos etológicos, sensações e órgãos do sentido se conjugam a esse meio técnico-científico da cidade. Mesma matéria, forças transversais. Cria-se um agenciamento que pode tanto operar no sentido do apagamento da subjetividade como no sentido de uma re-singularização individual e coletiva. A produção do espaço urbano *implica* certo processo de subjetivação. A cidade é um texto aberto.

Portanto, operar na constituição desse espaço é tocar no próprio devir da humanidade. Quando Guattari (2000) trata da restauração de uma “cidade subjetiva”, considera o engajamento com níveis singulares e coletivos, o acesso ao estado nascente da subjetividade, antes da retomada de um modo de vida pré-moderno e de escala humana das cidades. Se o devir humano é eminentemente urbano, trata-se de inventar aí mesmo as estratégias para conceber outras formas de relações com crianças, mulheres, pessoas idosas... Ou seja, na singularidade da vida na cidade, na maneira como nos compomos com o espaço, cavamos as estratégias possíveis de transformação da ecologia social e mental, uma “nova arte de viver” (Guattari, 2000, p. 175).

Como um campo de disputa que produz subjetividade-cidade, seja com o fora (outro/espaço) ou consigo mesma, algumas forças constituem esse processo: textos, políticas, planos diretores, prédios, ruas, pessoas, bicicletas, trânsito, carros, motoristas, imagens. São elementos heterogêneos que não se restringem ao intraindividual, ao psíquico ou ao somático, capilarizam-se para o campo da política, do Estado, das tecnologias, do espaço construído e da comunicação (Soares, 2016). No cruzamento desses elementos heterogêneos (humanos e não-humanos), esbarra-se com algumas forças majoritárias e outras minoritárias. O desenho que se produz da cidade, sua paisagem geral e constituída é o vetor resultante desse jogo de forças, em que há a prevalência de algumas em detrimento de outras. São essas disputas que colocam a produção do espaço urbano e da subjetividade nas teias das relações de poder.

Como processo heterogêneo, os elementos constitutivos da subjetividade ora agem a favor de fluxos e velocidades incessantes, ora agem pela interrupção, forçando ou impedindo a passagem, a depender do contexto de disputa e das ferramentas à disposição para a luta. Na cidade capitalista, a dinâmica de ocupação da terra urbana para instalar, expandir e agregar valor (e que orienta os rumos da expansão urbana, dos modos de habitar, circular e dispor bens e serviços), é correlata à lógica de incorporação da própria vida, o que produz efeito sobre as subjetividades (Pelbart, 2009).

No entanto, a experiência da subjetividade oscila entre dois extremos: um da subordinação, opressão e violência, em que o indivíduo se submete a modos estandardizados de ser; e outro da expressão e da criação, em que o indivíduo se reapropria dos componentes da subjetividade, produzindo processos de singularização (Guattari & Rolnik, 2007). Portanto, se os processos de subjetivação são recortados pelas mesmas forças que desenham e dão os contornos da cidade, apostamos na inversão do polo de algumas delas.

Pensar os processos de subjetivação a partir dessa lógica disputa com as formas hegemônicas de ser humano em uma sociedade global, orientada pelo capitalismo neoliberal. Combater modos serializados de existir e se lançar na produção constante de si dá o caráter político à subjetividade contemporânea. Portanto, se o modo de produção capitalista serializa e modela produtos e ideias, inflexões importantes operam em nível subjetivo, do desejo e da própria vida. Disputar com essas linhas de composição da subjetividade, que visam ao amansamento, constitui um horizonte estético e político. Estético porque redistribui o campo das sensibilidades e político porque redistribui o campo das relações de poder, abrindo para outros modos de fazer a própria vida.

O conceito de agenciamento coletivo de enunciação aponta para o horizonte que propomos, ao aliar o campo da política e da subjetivação para fazer frente aos reducionismos e binarismos que atravessam o pensamento moderno. Os processos de subjetivação não estão centrados em um sujeito autônomo e isolado, nem em agentes grupais. Antes, a subjetividade é produzida por agenciamentos que são duplamente descentrados: implicam elementos de natureza extraindividual (que não são imediatamente antropológicos, como sistemas ecológicos, econômicos, sociais, tecnológicos); e elementos de natureza infra-humana, como os sistemas de percepção, sensibilidade, de afeto, de representação, e que remetem à ordem do orgânico (Guattari & Rolnik, 2007).

Não há enunciação individual nem mesmo sujeito da enunciação (Deleuze & Guattari, 1995). Os agenciamentos coletivos demarcam o caráter social da comunicação e determinam, como consequência, os processos relativos de subjetivação. Nesses termos, o enunciado se faz em discurso indireto, produz-se como palavra de ordem, por carregar consigo a potência de romper a relação significante-significado e levar consigo pressupostos implícitos, ou atos de fala que se concretizam no enunciado (Deleuze & Guattari, 1995, p. 16-17).

Portanto, ao falarmos algo não estamos sendo somente porta-vozes de nós mesmos como seres isolados ou como polo de uma relação intersubjetiva, como também produzindo a realidade. As palavras em contexto e em uso corrente, enunciadas por sujeitos específicos em lugares específicos, produzem determinado ato-realidade: distribui relações de poder, tensiona lugares, disputa hierarquias, inventa mundos. A psicologia se apropria do aporte discursivo para reforçar que a linguagem age sobre o mundo e as pessoas e produzindo realidades. Portanto, falar e fazer não estão em esferas distintas: dizer algo é sempre fazer. Essa é a propriedade performativa da linguagem, na medida em que enunciar algo cria ou modifica um estado de coisas que não poderiam surgir independente de sua enunciação (Ibañez, 2004, p. 33-34).

Caminhar pela via da linguagem em uso é uma possibilidade de acessar a produção discursiva que perpassa espaço e subjetividade, delineando a realidade e as relações sociais da maneira que são, desenhando as tramas do poder da maneira que é atualmente. Tomamos a noção de discurso como regularidades linguísticas ou o “uso institucionalizado da linguagem e de sistemas de sinais de tipo linguístico” (Spink & Medrado, 2004, p. 43) que reforçam a reprodução da vida social. Essa institucionalização ou consolidação do discurso pode se dar tanto nos níveis macropolíticos (como os sistemas políticos e disciplinares, atrelados aos discursos de poder) como nos níveis micropolíticos, na escala das relações sociais e grupais.

O discurso é um acontecimento que não está remetido a uma causa determinável ou a um regime de significações prévias. Portanto, capta-se o discurso no momento de sua irrupção e no seu acaso. Ele funda a interpretação, constrói uma verdade, dá rosto às coisas. Por isso discurso é objeto de disputas, uma vez que o poder é exercido em função de seu manejo. Nesses termos, o sujeito não é dono ou portador do discurso, mas efeito dele. O discurso determina o que, quem e onde falar, seguindo uma ordem rigorosa de organização do poder (Navarro-Barbosa, 2004).

A noção foucaultiana de discurso remete às práticas discursivas, ao discurso em ato, que se referem aos momentos de resignificação, de ruptura, da produção de sentidos nos usos da linguagem (Spink & Medrado, 2004). Compreender o discurso como prática social implica considerar que uma relação dialógica está em cena, e aquele que enuncia algo fala (e é falado) pelas instituições que o atravessam, como a educação, a família, a saúde e o trabalho. Como salientam Spink e Medrado (2004, p. 46), “[...] a compreensão dos sentidos é sempre um confronto entre inúmeras vozes”. Nesse sentido, cria-se um ponto de inflexão entre discurso e política, pois uma maneira de falar sobre determinada coisa ou fato implica uma ação, um modo de fazer.

Política diz respeito à vida pois está na ordem das relações de poder e da produção de subjetividade (Soares, 2016). Nesse sentido, para além da esfera institucionalizada e da lógica governamental de exercício do poder, o campo das micropolíticas abre para uma dimensão da produção da vida. Na escala da cidade, nem todo gesto é político mas pode ser politizável, pois se na esfera pública o sentido de política se esvazia em benefício da ideia de controle sobre o indivíduo, é no interior dessa mesma lógica das artes de governar que contra-condutas podem ser engatilhadas (Fonseca, 2008)

Nas cidades contemporâneas, o discurso da mobilidade extrapola o campo dos transportes e das governanças locais e envolve uma complexa trama cotidiana de atores/as políticos/as, espaços, normas e modos de circulação. Ao disputar a mobilidade, produz-se o espaço e a si mesmo (Sheller, 2018). A aliança entre mobilidade e uso de bicicleta agrega capital retórico e simbólico, tendo em vista que pedalar corresponde a um ideal da sociedade de controle, que prevê o constante aperfeiçoamento de si: ser saudável, ser ecológico, otimizar o tempo, influenciar boas práticas, ser 1% melhor todos os dias. Soma-se a isso que não é qualquer corpo que circulará e fará circular a cidade: na ordem do discurso da mobilidade ativa e verde, é desejável (desde o ponto de vista da governança) que certos corpos ocupem e performem a mobilidade de determinada maneira, mantendo seu negativo (mulheres e imigrantes, conforme discutido por Jensen, 2013b) fora da circunscrição do “cidadão desejável”. Essas dimensões da ação humana são a concretização (ou os efeitos) dos discursos sobre a mobilidade com bicicletas e que prescindem de um poder centralizado em agências institucionalizadas e de um saber técnico especializado para se capilarizarem no horizonte sociocultural de nosso tempo. Agem como modo de polir e dar acabamento à subjetividade, ou então delinear um horizonte existencial.

No cotidiano de cidades brasileiras, algumas formas invisíveis (e inviáveis) de circulação sobre bicicletas se fazem ver trafegando por vias de grande porte, centrais e geralmente à margem, como os/as catadores/as de materiais recicláveis por exemplo. Ou então pessoas comuns que levam consigo utensílios de trabalho e outros objetos que não cabem no aparato montado para fazer a cidade mover. Procedimentos de exclusão do discurso: “[...] sabe-se bem que não se tem o direito de dizer tudo, que não se pode falar de tudo em qualquer circunstância, que qualquer um, enfim, não pode falar de qualquer coisa” (Foucault, 2014, p. 09).

Tomado em si mesmo, o ato de pedalar não é político nem reivindica algo da e para a cidade. No entanto, considerando-o na conjunção de forças coletivas que orientam a vida na cidade, cravando-o em espaços projetados para automotores, pedalar faz ruído, faz ressoar outras vozes, atores/as e práticas que congregadas podem apontar para heterotopias, esses espaços outros inventados aqui mesmo onde se vive. Tratamos da produção de agenciamentos ciclísticos que potencializem devires minoritários, que possam desarticular regimes organizados, molares e estratificados e que deem outros rumos à produção do espaço. Outra uma vez, não se trata da polarização entre interrupção e fluxos, carros e bicicletas, mas das disputas cotidianas que fazem mover ou parar os processos produtivos que ligam cidade e subjetividade.

Certa vez, ao pedalar em uma ciclovia em direção a um destino cotidiano, próximo a um cruzamento de uma importante via da cidade, passou por mim um homem comum, com uma bicicleta comum, cantando e carregando um fogão de quatro bocas. Passou lento e com a intensidade do deslocamento de ar de um caminhão. No acoplamento homem-bicicleta-fogão há algo que faz variar um campo de visibilidade, que destoa da paisagem corriqueira e rasga o cotidiano. Forças em movimento e em disputa. Elas agem na dimensão dos afetos pois têm o poder de afetarem e serem afetadas; elas só existem na relação que estabelecem com outras (Deleuze, 2005).

Esse acoplamento é um dispositivo que faz funcionar um modo de vida na cidade e dá a ver outros modos de subjetivação possíveis, que se esquivam de filas de carros, de passantes apressados, de outros ciclistas que assistem às próprias pernas se movendo. A vida na cidade, como acontecimento, se processo, sem faz processo, sempre em vias de ser outra coisa, assumindo formas mais ou menos estáveis no tempo, algumas capturáveis, outras não. A micro-história protagonizada por pessoas quaisquer, que agenciam

pequenos acontecimentos, coloca as forças do cotidiano em ebulição e produz outros rumos possíveis para o cotidiano (Navarro-Barbosa, 2004).

A leitura sobre produção do espaço e produção de subjetividade sob a ótica do poder e do discurso permite ler a mobilidade com bicicletas como uma prática discursiva. Ao pedalar, narra-se a cidade; na narrativa, produz-se a realidade; pedalar desenha o espaço. Trabalho a muitos pedais e muitas rodas. Na discursividade do pedalar, disputa-se com as narrativas hegemônicas e oficiais da cidade e abre-se caminhos para a constituição de micropolíticas da mobilidade, que podem ser entendidas como políticas de subjetivação na cidade em disputa com traçados instituídos. Elas apontam para a possibilidade de lugares outros no mesmo terreno do espaço planejado, calculado e estratificado.

Se subjetividade e espaço são entretecidos por discursos da mobilidade, esta coloca em diálogo e performa realidades. Mover-se propõe uma narrativa do espaço, modos de ser e estar na cidade e afirma uma direção possível. Mover produz efeitos de realidade. Ao que parece, o imperativo da mobilidade na sociedade dos fluxos deve ser relativizado quando lido pelas relações de poder. A mobilidade é uma das forças no contemporâneo que está em negociação com outras na construção da vida cotidiana. Propusemos a análise das condições sob as quais pessoas, objetos, palavras, ideias e discursos se movem; qual seu contexto de produção; o que emerge e o que permanece inaudito, e não dito, e não visto e imóvel; e em seguida, quais sentidos os “sujeitos móveis” atribuem a isso.

CAPÍTULO 2 – Discursos, mobilidades e produção do espaço: uma narrativa sobre a ciclomobilidade em Maringá-PR

Vou contar uma cidade.

Nunca tinha ido a Maringá, e mesmo assim aquela não era uma cidade estranha para mim. Não era estranha pois da cidade de onde venho, Araçongas, que não está mais longe que 80 quilômetros de Maringá, os desenhos são bem parecidos: ruas retas, ângulos perpendiculares, avenida central é centro do comércio, linha de trem passa por ali interrompendo o fluxo de uma cidade pacata e promissora.

Araçongas é uma das dezenas de cidades de pequeno e médio porte que se entrincheiram no eixo Maringá-Londrina, os dois grandes polos da região. Seu posicionamento não é ocasional, muito menos é espontâneo seu surgimento nessas coordenadas geográficas. Não à toa a linha férrea recorta o norte do Paraná, fazendo desse imenso trecho de terra vermelha um plano pronto para fazer cidades, desenvolver o interior, fazer chegar o progresso. É esse o papel da linha férrea nesse pedaço de chão.

Quando criança, circulava uma história que se tornou uma espécie de anedota entre as pessoas próximas. Dizia-se que o falecido marido da Dona Maria, vizinho da família e pioneiro da cidade, migrou da Europa para desbravar o interior do Paraná logo nas primeiras décadas do século XX. Vinculado a uma companhia estrangeira de exploração de terras, fixou-se naquele rincão e soube que uma cidade muito próspera emergiria nas imediações da ferrovia vindoura. Aproveitando-se da informação privilegiada, apostou toda a reserva de dinheiro que possuía e adquiriu uma larga extensão de terra na região, esperando que o progresso chegasse junto com a linha de trem e seus vagões de retorno financeiro. Qual não foi sua surpresa e desalento quando descobriu planos outros, que a ferrovia seria desviada, levando os sonhos e a promessa de riquezas para outros cantos do norte paranaense.

A faixa de terra que percorre os rios Tibagi, Ivaí e Paranapanema, onde se localizam Maringá, Araçongas e a cidade do marido da Dona Maria, foi adquirida pela Companhia de Terras Norte do Paraná (CTNP) no início da década de 1920, que agiu no parcelamento e venda daqueles 500 mil alqueires. Entre lotes e chácaras, foram mais de 40 mil pedaços de sonhos, investimentos e especulações que atraíram, além do capital estrangeiro, migrantes britânicos, germânicos, japoneses, entre outros. A contrapartida dessa parceria entre CTNP e governo paranaense foi a extensão da estrada de ferro que

interliga essa área, ao longo da qual foram sendo plantadas pequenas centralidades a cada 15 quilômetros, com centros maiores a cada 100.

A CTNP, que possuía como principal acionista a empresa de capital britânico *Paraná Plantations*, foi a responsável por representar os interesses ingleses em investir no desbravamento do norte paranaense e na expansão da cultura cafeeira. Além disso, a empresa britânica mantinha investimentos na Companhia Ferroviária São Paulo-Paraná, que junto com a CTNP foram responsáveis pela ocupação da região norte do Estado do Paraná. O interesse britânico em reproduzir a lógica de colonização do solo e da produção agrícola que exercera em outros países se deu na esteira da política de comercialização do café no Estado de São Paulo. O avanço da ferrovia no norte paranaense viria a consolidar funções múltiplas na colonização da região, ao inseri-la no círculo de produção de riquezas do Brasil (à época, a produção cafeeira), conectá-la com outros entrepostos logísticos, como o porto de Santos, e atrair atenções, interesses e especulações com a fértil terra roxa.

A CTNP se tornou “legitimamente” brasileira após a segunda guerra mundial, período em que a Inglaterra reorientou seus recursos e investimentos, deixando o protagonismo da missão colonizadora a cargo de empresários brasileiros. Visando diversificar as frentes de investimento, a CTNP incorporou outra empresa que atuava no ramo de cerâmicas e serraria, e passou a se chamar Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (CMNP). Aparentemente não foi uma simples mudança de nomes e de interesses, mas uma reorientação dos interesses nacionais, principalmente no período do governo de Getúlio Vargas.

A Companhia Melhoramentos Norte do Paraná, responsável pela colonização da cidade de Maringá, obteve êxito em suas iniciativas iniciais e o sucesso dessa empreitada se deveu à liquidez dos títulos de propriedade que ofereciam. Gastão de Mesquita Filho, engenheiro responsável pela construção da ferrovia, relatou o seguinte:

Explica-se isso porque o bom colono, aquele que leva consigo a família e tem economias para aplicar na compra da propriedade com a qual sonhava a anos, não quer brigas e não aceita riscos. Ele quer trabalhar. E somente poderá alcançar esse ideal em terra inquestionavelmente sua. Para que o colono se sinta seguro e possa se dedicar de corpo e alma – expressão que exprime exatamente o que deve haver por parte do homem em relação à terra – ao cultivo de sua propriedade, são necessárias três condições fundamentais. Primeira: garantia do direito de propriedade [...]. Segunda: certeza do lucro [...]. Terceiro: livre iniciativa, base do entusiasmo do indivíduo pelo trabalho e pela obtenção do lucro, que é legítimo e

é a mola propulsora das sociedades liberais (Companhia Melhoramentos Norte do Paraná [CMNP], 2013, p. 54).

O plano de colonização guardava expectativas de grandes ganhos, retorno financeiro, prosperidade e dava também as diretrizes subjetivas daqueles/as que se aventurassem a aplicar seus investimentos na região. Esses elementos da história fazem entrelaçar o tempo longo e o tempo vivido (Spink & Medrado, 2013) que agem sobre a constituição de um repertório sobre mobilidades, produção socioespacial e produção de subjetividades, e se atualizam na prática da pesquisa, em minha inserção como pesquisador *pé vermelho*, derivando enlaces e desdobramentos imprevisíveis.

Em 2008, quando cheguei para estudar em Maringá, quase 60 anos depois da disposição dos primeiros trilhos e dormentes sobre a região, presenciei a finalização de uma obra importante para a mobilidade da cidade. Um túnel de 1680 metros de extensão que tinha como objetivo eliminar o conflito entre a passagem de trens e o fluxo de veículos no centro da cidade. A modernidade foi sobreposta por outra camada de modernidade e hoje estamos nos lançando à iniciativa de cavar essas camadas discursivas que constituem a cidade. Tomamos a linha férrea como fio condutor dessa narrativa da história da urbanização de Maringá pois enoda o planejamento urbano e mobilidade na fundação e nos desdobramentos futuros da cidade.

O urbano tem se alinhado ao horizonte maringaense desde a fundação da cidade de Maringá, não como forma acabada, mas como virtualidade e como realização de certo modo de sociabilidade na cidade (Lefebvre, 2002). O parâmetro de análise se afirma na hipótese do urbano, direção para onde rumam as sociedades humanas no século XX-XXI. Partimos do tempo presente em direção à curta história da colonização da região para buscar elementos explicativos do movimento do porvir, conhecendo as contradições em busca da novidade do devir.

Nesse ponto, corremos um risco estratégico, porém necessário para manter a delimitação de nosso objeto: tomar a iniciativa colonizadora da CMNP como ato fundador da cidade mantém a história anterior da região em uma zona opaca, uma vez que existem registros da ocupação da área por indígenas Kaingang e Guarani antes de 1840 (Viana, 2017). Essa contradição se manterá como ferida latente do trabalho e estará contemplada de maneira transversal, a partir da lógica do espaço concebido. Do ponto de vista do planejamento e da concepção de um espaço liso, lida-se com coordenadas na prancheta, onde não se aplica a lógica do habitar e da vida pulsante. Em nossas perambulações

tentaremos fazer ver esses restos históricos sobre os quais se erguem uma – singular, e não unitária – história de Maringá.

O capítulo apresenta um apanhado histórico da cidade de Maringá buscando o entrelaçamento entre as políticas urbanas e as dinâmicas de mobilidade na cidade. Levantaremos algumas informações sobre as legislações que agiram sobre o plano inicial da cidade e a delinearão até adquirir sua forma atual. As relações socioespaciais que se desenham nesse território apresentam certas tendências de outras regiões metropolitanas e, ao mesmo tempo, inserem Maringá no círculo da economia nacional e a sustentam na periferia dos grandes centros. Por fim, apontamos para as dinâmicas do capital sobre o solo urbano em Maringá e desdobramos algumas implicações para a mobilidade urbana.

2.1. Maringá e as mobilidades

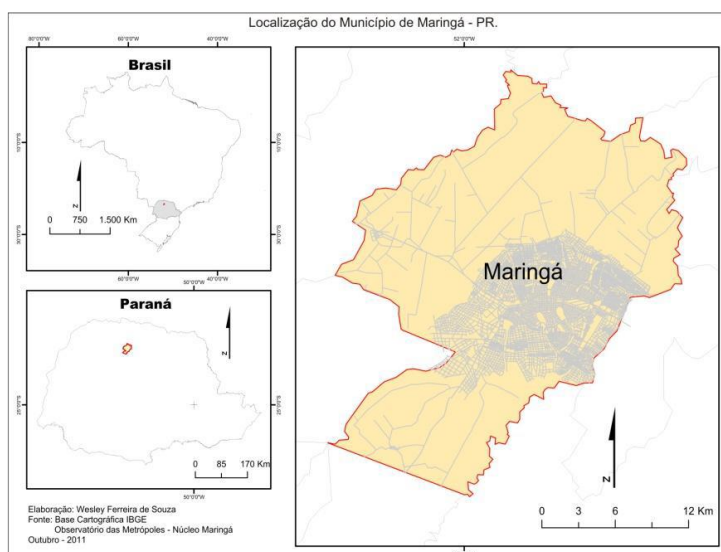
2.1.1. História, leis e regulamentações

Os contornos que Maringá adota são a expressão singular de um processo que se dissipa no mundo globalizado. O urbano se impõe desde o plano inicial de colonização, de construção de novas cidades, novas centralidades, novos focos de desenvolvimento regional e de incorporação imobiliária. A missão colonizadora da CTNP impulsionou a iniciativa de consolidar esse pedaço de terra como nova frente de expansão da cultura cafeeira e de articulação da região aos centros econômicos do país.

Seja pela ótica dos empreendedores, seja do governo (que pactuou a exploração imobiliária da região), as terras do norte do Paraná eram tidas como espaços vazios ou desocupados, tomados por mata nativa e com solo fértil para fazer desenvolver as culturas agrícolas em alta no Brasil das décadas de 1940-1950, em especial o café. Ficou aos encargos da CMNP, sob direção brasileira, a implantação de 62 núcleos urbanos (entre patrimônios, distritos e sedes municipais) distribuídos criteriosamente ao longo do traçado da ferrovia. Com a proposta de expandir e articular a região, a Companhia divulgou seu novo produto com intensa propaganda. O apelo à alta produtividade, à promessa de riquezas e de oportunidades visava atingir especialmente pequenos agricultores, que eram convocados a investir neste empreendimento, propagado como o “novo Eldorado” (Thomaz, 2009). Fluxos internos e externos de pessoas (vindas principalmente do Estado de São Paulo, bem como imigrantes espanhóis, italianos, portugueses, japoneses, alemães e russos) foram deslocados para a ocupação desse território em busca do sonho da terra própria.

A limpeza do solo, das áreas de vegetação nativa e sua substituição progressiva por edificações se aliou ao discurso do progresso e da prosperidade. A urbanização e a conexão pela via férrea colocariam os novos centros urbanos em contato com um futuro promissor, de trabalho árduo e com esperanças de grande recompensa financeira. Dessa empreitada colonizadora precipitou a figura subjetiva do pioneiro, desbravador das densas matas e trabalhador da terra roxa, o autêntico “pé vermelho”. Como aventureiro que se lança ao desconhecido, o pioneiro vence com suas próprias forças e meios a batalha contra a natureza. As narrativas construídas a respeito dessas figuras, que hoje dão nome a inúmeras ruas, praças e espaços públicos em Maringá e região, perfura a memória dos cidadãos e fazem brotar um sentimento regionalista que engrandece o passado da região (Thomaz, 2009). A iniciativa individual, a coragem de desbravar e o título de posse de um pedaço de terra reforçam uma identidade regional que se alinha à visão liberal de homem (Bock, 1999) e opera como bússola subjetiva, fincada na história e orientadora do porvir dos cidadãos que se fixaram na região.

Figura 1- Localização de Maringá, PR



Fonte: Rodrigues & Cordovil (2012)

No que diz respeito ao ordenamento urbano, as cidades fundadas pela CTNP seguiam uma lógica semelhante na distribuição dos aparelhos públicos, organizados a partir de uma praça instalada em frente à estação ferroviária, de onde emergia ortogonalmente o eixo da cidade. A praça central e a igreja se erguiam nas imediações. No caso de Maringá, o limite norte da cidade foi demarcado pela estação e o traçado da

linha férrea, que representava o dinamismo econômico e serviu de coluna vertebral para o desenho do tecido urbano (Meneguetti, 2007; Rodrigues & Cordovil, 2012). Ao menos esse foi o plano inicial.

Idealizada pelo engenheiro paulistano Jorge de Macedo Vieira em 1947, o anteprojeto da cidade de Maringá (que garante sua fama de cidade planejada) previa a distribuição de equipamentos urbanos, centro cívico e áreas específicas para moradia, serviços e comércio (Figura 2). Inicialmente, comportaria cerca de 60 mil habitantes assentados em uma densidade média de 38 habitantes por hectare. Previa-se também um plano de segmentação do espaço em dez zonas, com o comércio concentrado na região central, moradias nos entornos, armazéns e indústrias nas regiões limítrofes (Meneguetti, 2007).

Figura 2 - Anteprojeto da cidade de Maringá



Fonte: Rodrigues & Cordovil (2012)

Seu desenho de vocação modernista fixou desde o início uma distribuição socioespacial segregada e hierarquizada, principalmente no que diz respeito à alocação de moradias: as zonas residenciais foram definidas como “principal”, “popular” e “operária”, que delimitavam não apenas as funções sociais, como também sinalizavam os interesses econômicos ao parcelar, vender, edificar e aferir lucros com a terra urbana

(Figura 3). No plano constava a divisão em dez zonas, sendo a Zona 1 correspondente à área central de comércio, a Zona 9 à área de armazéns, a Zona 10 à de indústrias e as demais ao uso residencial. A zona 2 era reservada às habitações de alto padrão e a zona 3, próxima das indústrias, era destinada à população operária. As zonas de 4 a 8 eram destinadas a habitações de médio padrão e a zona 7, a única situada ao norte da ferrovia (Meneguetti, 2007; Rodrigues & Cordovil, 2012).

Figura 3 - Legenda do plano inicial da cidade de Maringá-PR



Fonte: Rodrigues & Cordovil (2012)

O projeto de Jorge de Macedo Vieira foi fortemente inspirado por tendências urbanísticas europeias e estadunidenses. Sua forma distinta, que ano após ano rende menções à organização e planejamento, foi inspirada no modelo das cidades-jardim. Esse modelo de cidade foi concebido no final do século XIX como uma estratégia para lidar com questões decorrentes da industrialização e da crescente concentração de pessoas nas cidades inglesas. Propostas por Ebenezer Howard, as cidades-jardim se caracterizam pela baixa densidade, limpeza e organização, instaladas dentro de cinturões verdes de áreas destinadas a parques, hortos, bosques e campos agriculturáveis, com alusão à ideia de regeneração da cidade.

Na construção de Maringá, constituiu-se um esforço para fazer funcionar esse modelo de urbanismo, articulando-se ao plano de colonização da região com base na expansão da produção agropecuarista. Enquadrou-se como cidade regional, que combina

recursos e facilidades atraindo o fluxo e promovendo a comunicação direta entre as cidades interligadas. A ligação entre os núcleos urbanos fundados pela CTNP visava à articulação entre cidade e campo, criando uma espécie de “hierarquia orgânica” entre pequenas cidades, que se amparam nas cidades polo (Meneguetti, 2007).

A dimensão simbólica da cidade emergia junto ao plano de se assemelhar à capital federal, modelo de civilidade e modernidade que se expressaram no primeiro plano diretor de Maringá. Ao lado das características de orientação modernista, misturavam-se pragmatismo e funcionalidade ao considerar a topografia e a vegetação locais, com o desenho das ruas respeitando o relevo e os córregos urbanos protegidos com vegetação, dando caráter ao mesmo tempo racionalista e organicista ao desenho da cidade (Andrade & Cordovil, 2008).

Nos primeiros anos de ocupação do plano, o rápido processo de organização e o sucesso nas vendas dos lotes elevou Maringá à categoria de município em 1951. O ganho de autonomia administrativa decorrente desse salto foi o ponto de partida para diversos embates entre a CMNP e o poder político local, acarretando a perda de influência e controle por parte da Companhia. Desde a fundação do município, a demarcação entre os interesses públicos e privados se borrava e se confundia, pois havia poucos limites entre o que era de responsabilidade da Companhia e o que era obrigação municipal. Muitas vezes, a Companhia, que era possuidora de inúmeros lotes em todas as cidades que fundava, responsabilizava-se pela execução de obras de infraestrutura que seriam de competência do poder público. Por isso, seus funcionários buscavam estabelecer relações cordiais com os moradores e, quando possível, indicavam como prefeito alguém de seu próprio quadro. Uma vez emancipado, caberia ao município de Maringá e seus gestores aplicar as devidas tributações e regular a venda e ocupação espacial, o que deu origem a diversos conflitos entre as duas partes (Rodrigues & Cordovil, 2012).

O efeito desses embates se estendeu ao longo da década de 1950 e se desdobrou no afastamento do projeto inicial da cidade e na construção de instrumentos urbanísticos que ensejaram, pouco a pouco, a fragmentação do tecido urbano, a baixa concentração e a descontinuidade territorial. A primeira ação no sentido de regular e ordenar o território foi a aprovação do Código de Posturas e Obras (Lei n. 34/59) em 1959, que estimulou mudanças consideráveis em relação ao plano inicial da cidade e reformulou a dinâmica urbana. Este documento adotou o zoneamento e fixou de maneira rígida as regras para o parcelamento do solo e o controle ambiental (sobre a conservação dos cursos de água,

construção de aterros, etc.). Estabelecia a largura e hierarquia viárias, tamanho das quadras, a disposição de equipamentos urbanos e, quando possível, respeito à ortogonalidade das ruas (Meneguetti, 2007).

Mesmo enrijecendo as normas para parcelamento e construção, permitiu-se a aprovação de inúmeros loteamentos para além dos limites da cidade, deixando espaços vazios no plano inicial e empurrando a urbanização para outros rumos. No que diz respeito ao comércio, o código permitiu a distribuição linear das atividades comerciais, ao contrário do plano inicial de Vieira, que considerava o comércio articulado às centralidades secundárias promovidas pelo zoneamento e a outros serviços e equipamentos dispostos na malha urbana (Andrade & Cordovil, 2008; Meneguetti, 2007).

Em 1967, o Governo do Estado do Paraná financiou quase totalmente a elaboração do primeiro plano diretor da cidade, aprovado pela lei municipal 621/68, que buscava reforçar a imagem da cidade próspera e expoente nacional, afirmando conceitos urbanísticos presentes em Brasília e no urbanismo modernista, como os princípios do zoneamento rígido de usos e níveis de habitação (Andrade & Cordovil, 2008). O desenvolvimento desse plano fazia parte do projeto governamental de criação de polos regionais com foco na industrialização e sustentação do desenvolvimento, substituindo paulatinamente a cultura cafeeira pela implantação de polos industriais (Meneguetti, 2007).

A aprovação do plano diretor em 1968 foi acompanhada de outras leis urbanísticas que regulavam novos loteamentos, terrenos próprios para edificações e a garantia da qualidade ambiental. No que diz respeito à mobilidade, a prioridade do fluxo de veículos automotores em detrimento da paisagem urbana buscava suprir lacunas deixadas pela expansão inicial da cidade, como a construção e consolidação de uma malha viária com o mínimo de conexão, padrão e hierarquização de vias. Propôs-se a secção de rótulas e o recorte de áreas verdes urbanas por vias de rolagem para privilegiar o fluxo de automóveis e a travessia de um lado a outro dos bosques (Meneguetti, 2007).

Os anos subsequentes ao plano diretor foram marcados por períodos de grande crescimento populacional e deslocamentos do campo para a cidade. A década de 1970 foi o período em que o crescimento da cidade teve uma explosão, impulsionados pelas políticas de substituição das culturas no campo, pela modernização da agricultura e pela “geada negra” de 1975, que solapou grandes produtores de café da região norte do Paraná. A consequência disso foi o constante esvaziamento do campo e migração para a cidade,

não só dos/das trabalhadores/as, como dos/das proprietários/as de terras. No perímetro urbano, a liberação de novos loteamentos ocorreu de maneira contraditória, rompendo com o cinturão verde do plano original e demonstrando a fragilidade do processo de planejamento. Com a modernização agrícola e o movimento do campo para a cidade, os lotes periurbanos se tornaram alvos fáceis para a especulação imobiliária e expansão urbana (Meneguetti, 2007)

O início da década de 1980 foi marcado pelo espalhamento urbano e pela criação de manchas difusas de urbanização ao redor do plano de Maringá, o que induziu o segundo momento de projeto da cidade, que diz respeito às diretrizes viárias (Meneguetti, 2007). Corredores verdes no entorno dos corpos d'água que garantiram fluxo e a manutenção de áreas verdes pela malha urbana, aproximando-se do conceito de “ecologia da paisagem”, apropriado de outros projetos com vistas à garantia da sustentabilidade ambiental. Por mais que a construção desses eixos viários engessassem o desenho da cidade, acabou garantindo a continuidade viária e a integração do tecido urbano. Nessa mesma década, o ano de 1984 marcou a implantação de novos instrumentos urbanísticos em consonância com as leis federais, agindo sobre o zoneamento, loteamentos e um novo código de obras (Meneguetti, 2007).

Em 1991 foi apresentado o segundo plano diretor (plano Diretor Integrado de Desenvolvimento de Maringá), como fruto do consórcio intermunicipal para o desenvolvimento da região metropolitana de Maringá, iniciativa dos municípios de Sarandi, Marialva, Paiçandu e Maringá para se alinharem à nova constituição de 1988, que permitiu a criação das regiões metropolitanas. Esse período foi marcado por uma crise do setor da construção civil (em decorrência da interrupção de programas de financiamento) e do aumento de iniciativas de construção de condomínios horizontais nos terrenos remanescentes do cinturão verde nos entornos da cidade.

Aliado à crise da construção civil e à expansão da região metropolitana, as regras de uso e ocupação do solo foram alteradas, aprofundando as irregularidades no modo de construir assentamentos na cidade. A expansão de rede de esgoto em diferentes regiões da cidade levou ao afrouxamento das preocupações com a paisagem urbana e a expansão da cidade passou a ser orientada de maneira mais radical pelos interesses imobiliários, surgindo novos edifícios em qualquer ponto da cidade (Meneguetti, 2007).

A virada dos anos 2000 e os constantes ataques legislativos às regulações urbanísticas em vigor até então deram ensejo à revisão dos instrumentos existentes e à

apresentação de um novo plano diretor, disponibilizado em dezembro de 2000. Este plano visava minimizar alguns dos efeitos deletérios dos anos anteriores (que contribuíam para a fragmentação da paisagem urbana e para a liberação de novos empreendimentos imobiliários, que atendiam cada vez menos às normas vigentes) e manteve características fundamentais de uso do solo.

O entendimento era de que o solo urbano deveria manter o equilíbrio entre densidade demográfica e infraestrutura ofertada tendo como ponto de partida a região central da cidade (zona 1), com altos gabaritos nessa região e sua progressiva diminuição até as regiões mais afastadas do centro. No entanto, mudanças administrativas e os sucessivos desmontes das equipes técnicas responsáveis pelo planejamento urbano da cidade acentuaram os retrocessos vivenciados no campo legislativo. Essas forças políticas não modificaram sua postura e se mantiveram recortando as legislações vigentes no que diz respeito ao uso do solo, em conformidade com os interesses econômicos. No que diz respeito à circulação, esse novo plano estabeleceu outros parâmetros para o arruamento e hierarquizou as vias, com o objetivo de disciplinar os fluxos da cidade e orientar os investimentos públicos no setor viário (Meneguetti, 2007).

Embora o plano de 2000 não tenha sido aprovado em benefício de outras regulamentações em curso, em 2006 a câmara de vereadores de Maringá aprovou o novo plano diretor da cidade que tinha em sua estrutura a preocupação ambiental em relação aos corredores de biodiversidade e a proteção de áreas de mananciais de abastecimento. Além disso, previa a elaboração de políticas e dispositivos de utilização sustentável das áreas verdes, compensação para a conservação, etc. (Meneguetti, 2007). Além disso, a consolidação da região metropolitana de Maringá (firmada pela Lei Complementar Estadual 83/1998) e a aprovação do Estatuto das Cidades (estabelecido pela Lei 10.257/2001) davam contexto político e jurídico para a aprovação de um plano com vistas aos processos participativos e à garantia da função social da propriedade.

Os anos que nos separam da fundação oficial do município de Maringá em 1947 até os dias de hoje guardam algumas regularidades e contradições que têm dado o tom da expansão urbana desse lugar que se erige pelo símbolo do planejamento. Desde o princípio, as dinâmicas de ocupação do plano de Maringá instituídas pela CMNP acabaram por estimular outras empresas empreendedoras ao loteamento de glebas rurais próximas à cidade. Os loteamentos que ocorreram paralelamente ao plano oficial foram comercializados por valores mais acessíveis às pessoas em situação de pobreza. Possuíam

um padrão urbanístico diferente do plano e foram ocupados com submoradias em sua maioria. Assim, o crescimento da cidade foi se distanciando dos objetivos da empresa colonizadora (Meneguetti, 2007).

A cidade planejada e a cidade vivida se produzem sob tensão e descompasso (Rodrigues & Cordovil, 2012). A articulação entre o poder público e os interesses do mercado imobiliário deixam sua marca histórica desde a consolidação territorial de Maringá até os dias de hoje. As propagandas da CMNP enfatizavam a cidade mercantilizável, atrelando modernidade às expectativas de ganhos (seja do trabalho da terra, seja com a especulação com a terra). Tomar a terra como moeda de troca assegurou a fluidez e pôs ordem no circuito produção-circulação-consumo, um dos fatores de sucesso do empreendimento (Andrade & Cordovil, 2008).

Como obra da racionalidade técnica-científica, o plano de Maringá deveria sanar todos os problemas de uma cidade desde a prancheta dos arquitetos e engenheiros, contendo e antecipando os tropeços do porvir. No entanto, à medida que o plano era colocado em prática, com todas as suas contradições, tensões e distorções, os espaços públicos e coletivos eram deixados em segundo plano em favor do parcelamento e comercialização do solo urbano. As praças, rótulas e largos contidos no plano inicial nem sempre guardaram sua função de encontro e socialização, constituindo-se antes como partes estruturantes da mobilidade e da fluidez do trânsito (Meneguetti, 2007). A lógica da cidade jardim e da criação de cinturões verdes, quando apropriada pela dinâmica de uma Maringá metropolitana, parece ter agido como um reforço do modo de espacialização centro-periferia, empurrando para as margens e para municípios vizinhos os campos de plantação, as moradias acessíveis à população trabalhadora e produzindo o afastamento entre centro e periferia. Como efeito desses arranjos, vê-se desenvolver uma cidade desigual, que sustenta e reproduz a segregação socioespacial, concentrando melhores oportunidades de serviços, trabalho e moradia nas regiões centrais (densas e valorizadas) e empurrando as populações de baixa renda para as franjas da cidade, espaços que foram sendo regulados por legislações posteriores.

Na condição de cidade concebida, a execução do projeto inicial de Maringá e sua posterior regulação pelos instrumentos produzidos à época (plano diretor, código de obras, zoneamento e parcelamento do solo) foi atravessada por contradições e interesses privados. O plano de 1968 procurou corrigir as distorções que vinham acontecendo no projeto original e se alinhar ao projeto do governo estadual para a transição gradual do

ciclo cafeeiro para a implantação de polos industriais e polos geradores de energia elétrica. Seu caráter marcadamente técnico acabou favorecendo o diálogo com o mercado imobiliário e com a manutenção da estética moderna e organizada do plano maringaense nas regiões centrais da cidade (Terassi & Souza, 2015). As pequenas favelas que se formaram foram transferidas para bairros periféricos e, em muitas vezes, para municípios vizinhos, mantendo o ordenamento urbanístico e (até os dias de hoje) os altos índices de desempenho socioeconômico em relação ao cenário nacional.

O descompasso entre o projeto e a ocupação efetiva do território expressa as contradições da tríade concebido-percebido-vivido, que em Henri Lefebvre expressam a totalidade do espaço. A dimensão do espaço concebido diz respeito ao planejamento, ao instituído, às normas técnicas que normatizam o cotidiano dos cidadãos e que falseia a realidade a partir da lógica da necessária intervenção ou do espaço como terreno neutro. Pauta-se em ações técnicas, no uso de instrumentos legais que naturalizam as desigualdades e achatam as pequenas diferenças em um espaço liso e homogêneo. Nesses termos, se o espaço é concebido de maneira igual para todas as pessoas, o mérito individual garantiria um lugar na cidade. Como efeito da ideologia do espaço concebido, aprofunda-se a desigualdade socioespacial e ao mesmo tempo criam-se as bases para o controle social (Alves, 2017; 2019).

A dimensão do vivido está relacionada ao mundo das representações e das práticas socioespaciais que ora sinalizam para a cristalização e naturalização do projeto concebido, ora apontam para a potência disruptiva e possibilidades de subversão do que está posto. Calçadas, ruas, monumentos e outros espaços projetados podem assumir outras formas e usos no confronto dos moradores da cidade com o concebido. No plano do cotidiano concebido e vivido se sintetizam na dimensão do percebido, fazendo dos termos da tríade uma articulação indissociável (Alves, 2019).

A cidade se ergue como templo da razão e da técnica, como segunda natureza feita de papel e grafite, aço e concreto, como se fosse possível corrigir as pequenas imperfeições daquilo que não é tocado pela mão e razão humanas (Lefebvre, 2002). A distância entre o planejado e o vivido pode estar articulado ao fato mesmo da separação da cidade em esferas distintas, objeto parcelado de ciências fragmentadas. No caso do urbanismo, por exemplo, ao tomar a cidade como plano ideal, passível de ser planejado e retificado, retira de foco a cidade como totalidade e a transforma em ideologia. Nesses termos, uma cidade que responde ao ideal do ambiente planejado, do movimento liso e

irrestrito, dos grandes ganhos e promessas de retorno financeiro, consolida como horizonte a cidade-mercadoria, ideologia vigente no horizonte neoliberal. A cidade se despoja de seu estatuto de produto (objeto) de relações e disputas históricas e se torna ela mesma um fetiche, sujeito, agente e dotada de potencialidades humanas (como na expressão corriqueira de que “a cidade se ‘desenvolve’”).

A cidade contemporânea encarna as contradições de seu tempo e é colocada na esteira do modo de produção capitalista, reproduzindo-se como mercadoria à disposição dos capitais imobiliários e tendendo cada vez mais à forma produto, voltado para o mercado, distanciando-se de sua dimensão de criação e obra social e histórica. Com base na ideia lefebvriana de mobilização do espaço, o que se vê nas sociedades urbanas é o deslizamento cada vez maior da cidade como produto das relações sociais para a cidade-mercadoria, do habitar para o habitat, do uso para a troca.

O espaço é um produto das relações sociais. Ele não se reduz à dimensão geométrica ou a sua materialidade (que adquire forma nas cidades), mas à sua dimensão constitutiva: as práticas socioespaciais, reveladas nos espaços-tempo da vida e que comportam as fragmentações, segregações, como também transgressões e resistências (Alvarez, 2019).

Desde sua fundação, Maringá se fixa como templo do planejamento, da preservação dos recursos naturais e também das expectativas de altos retornos financeiros, garantia de renda e possibilidades de especulação com a terra urbana. A hipótese da sociedade urbana, forjada a partir da industrialização, radicaliza a ideia de mobilização e produção do espaço e ultrapassa a dicotomia entre campo e cidade. Apesar de o modelo de cidade jardim prometer o delineamento entre verde e concreto, campo/indústria e cidade, o que se vê é a articulação de uma grande rede urbana, que tece campo e cidade no tecido urbano com formas e funções que se articulam de maneiras complexas e inéditas, inserindo a cidade em uma cadeia de produção mundializada. O campo se limita a ser circunvizinhança da cidade e passa a ser ocupado pelas tecnologias e racionalidades industriais. Ou seja, o mesmo espaço que outrora foi definido como o lócus da natureza (em oposição à obra racional da cidade), ao entrar na rede urbana passa a ser esquadrihado pela mesma lógica da industrialização: tempos, espaços, corpos e movimentos devem se suceder dentro de uma ordem harmônica e imperceptível. Donos/as de terra, trabalhadores/as e serviços, todos passam a se concentrar na cidade, espaço de encontro entre coisas e pessoas (Lefebvre, 2002), exigindo a reorganização dos

modos de vida e a abrindo para outras contradições, como as existentes entre centro e periferia.

O processo de produção do espaço dá lugar a “excrecências” como os subúrbios, aglomerados satélites e condomínios fechados nas franjas da cidade; cidades pequenas e médias se tornam dependentes e semicolônia das metrópoles (Lefebvre, 2002), atendendo às necessidades do poder e da acumulação do capital. Portanto, o parâmetro de análise do urbano não se limita à sua forma ou técnica, mas às relações sociais imanentes a ele.

2.1.2. Distribuição das relações socioespaciais

A produção do espaço na cidade está vinculada a sua concepção como um produto (Lefebvre, 2013). Nas cidades contemporâneas, a propriedade privada se tornou não só o princípio organizador do urbanismo (a partir do lote), como também um ativo financeiro e a condição para a vida cidadã. Ou seja, a propriedade privada é o ponto articulador da produção do espaço.

Atrelado ao modo de produção capitalista, o espaço entra na lista das novas raridades. Se em outros tempos recursos como alimentação e meios de subsistência eram raros e pouco acessíveis, o que se vê hoje, em escala planetária, é a rarefação e a acentuação das lutas para garantir recursos como água, ar, luz e espaço (Lefebvre, 2008). Os centros das cidades não suportam novas construções e o novo urbanismo promove apartamentos cada vez mais exíguos, com dez, quinze metros quadrados, mantendo apertados e apartados um contingente cada vez maior de pessoas que buscam seu raro lugar no centro da cidade. Nas ruas e avenidas, cada vez mais abarrotadas, apinham-se carros, pedestres, ciclistas e outras pressas. Nas longas filas que se formam nos horários de pico, a circulação só é viável nos corredores, onde habitam motoboys, ciclistas e outras invisibilidades. Contraditório ou não, o equipamento viário e todo o aparato necessário para viabilizar o fluxo automotor se expandem para rumos inusitados do tecido urbano, apontando para novas frentes de incorporação imobiliária que logo se consolidarão como centralidades e farão abrigar mais apartamentos apertados e fluxos emperrados.

Essa distribuição está longe de ser arbitrária, aleatória, ou mesmo pautada em ações puramente racionais. Produzir o espaço implica a produção de uma materialidade viva que se abre às disputas cotidianas e às operações financeiras que não se desvencilham da vida na cidade. A produção do espaço agrega fragmentações, alienações e também transgressões e resistências. Portanto, fala-se do espaço social, concebido e mobilizado

nos modos de organização social inerentes a cada lugar e momento histórico, aliando o interesse estatal e dos mercados imobiliários para fazer funcionar certa lógica do urbano (Alvarez, 2019).

Compreender os rumos que uma cidade adota envolve sua leitura em um movimento de produção e reprodução da vida e das riquezas. Na ordem da produção capitalista do espaço, notadamente no século XIX-XX, o processo de urbanização e o crescimento das cidades se davam em torno de portos e ferrovias, aquecendo um mercado imobiliário que cada vez mais restringia o acesso à terra. A garantia e concentração da propriedade privada se tornavam condição e meio para a reprodução de um espaço desigual e deixava demarcada a desigualdade de classes decorrente da posse da terra.

O século XIX trouxe em sua esteira a inserção do espaço na cadeia de produção e reprodução do capital pela mobilização e capitalização da propriedade privada da terra, tendo como efeito a segregação e expulsão de milhares de trabalhadores/as das cidades em direção às suas franjas. No processo de mobilização do espaço, o urbanismo age como ferramenta científica de produção de cidades, emergindo nesse momento histórico com propostas de tornar a cidade um espaço funcional a partir da planificação, homogeneização, higienização e embelezamento (Alvarez, 2019).

Portanto, a ideologia do planejamento age a favor da concentração e da assimetria nos usos da cidade, tornando o espaço urbano um bem raro, caro e sob disputa constante. Seja pela instrumentalização do espaço (via planos e instrumentos de regulação do território), seja pelos atravessamentos econômicos que constituem a cidade, as ações estão longe de ser puramente técnicas ou racionais, ainda que sigam uma racionalidade que é preciso dissecar. Assumir a neutralidade do espaço e de suas coordenadas abstratas revela seu negativo, ou seja, que o espaço já foi ocupado, ordenado e se encontra sob o tensionamento de outras ordens e regras, históricas ou naturais. O espaço é político (Lefebvre, 2008) e se insere no campo das relações de força e das disputas do poder. Ou seja, o espaço é produzido nas e pelas disputas cotidianas que têm lugar na cidade, abrindo-se a movimentos de cooptação e assujeitamento e de reivindicação e práticas de liberdade.

Partindo do princípio da politização do espaço, entendemos que as relações socioespaciais se distribuem e se reproduzem em escala local e global. O resgate histórico da cidade de Maringá e do desenvolvimento de seus planos e regulações expressam de maneira singular um processo que se mundializa na cidade capitalista. No cenário

nacional, a partir da década de 1970 observaram-se mudanças fundamentais na economia (voltada à exportação) e no setor financeiro, voltando o setor produtivo para a economia de mercado globalizada. Ao mesmo tempo, essa conjuntura implicou a reconfiguração socioespacial nas cidades em função da precarização das relações de trabalho, da diminuição de salários e da reprodução contínua do ciclo da pobreza (Rodrigues, 2005). A conjuntura nacional repercutiu de maneira particular na região norte-noroeste do Paraná em função da lógica industrial que se impôs à produção agrícola e à crise do cultivo do café, que teve seu auge na geada de 1975, deslocando cada vez mais pessoas do campo para a cidade.

Nas cidades brasileiras, e especificamente em Maringá, as contradições políticas e econômicas do cenário mundial ganham contorno pela lógica centro-periferia na distribuição das desigualdades socioespaciais. A aliança entre o mercado imobiliário e o poder público na consolidação deste centro urbano acabou separando os/as moradores/as da cidade em função de seu poder de compra de terras nas regiões centrais da cidade, chegando ao extremo de empurrar os grupos de baixa renda para moradias situadas fora dos limites da cidade. Somam-se a isso as ações de desfavelização de áreas habitadas pela população de baixa renda ocorridas entre as décadas de 1970-80, que reforçam a hierarquia socioespacial que se formaliza na região metropolitana de Maringá (Rodrigues, 2005).

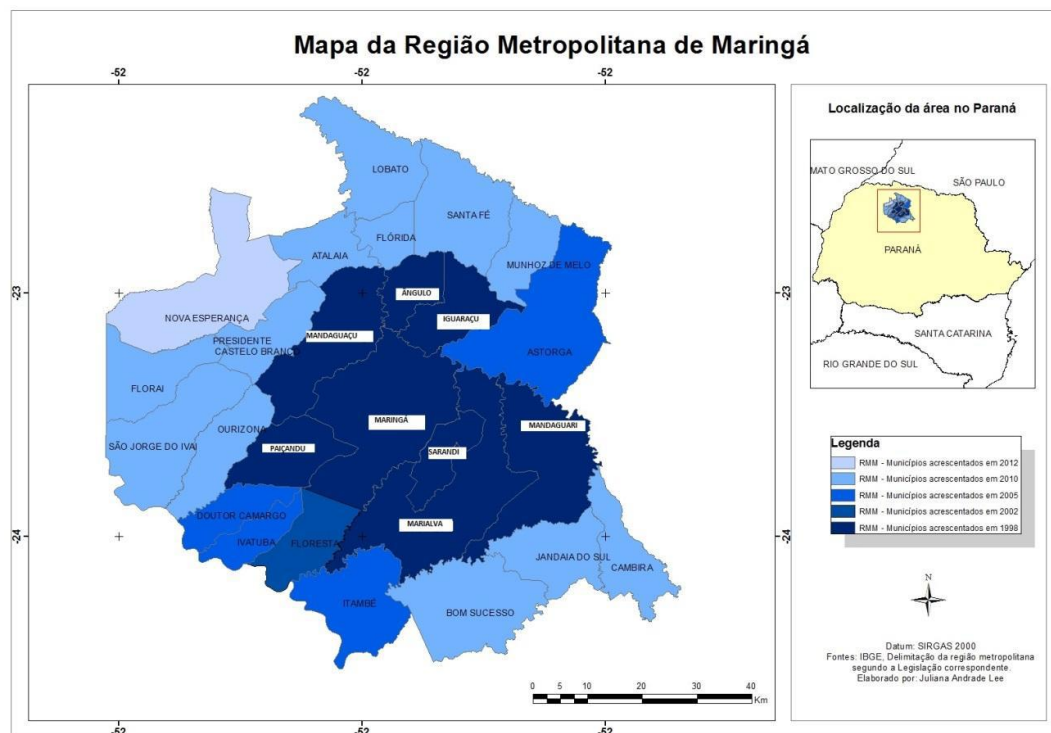
A partir do fio histórico da constituição territorial de Maringá e região, três movimentos distintos podem ser identificados em seu processo de urbanização (Rodrigues, 2005). Em um primeiro momento/movimento, a CMNP pautou o crescimento da cidade pelo planejamento e pelo lançamento de novos loteamentos; em seguida, diante do fracasso do passo anterior, procurou-se tornar efetivo o planejamento visando solucionar as distorções em relação ao plano inicial; e, por fim o planejamento rigorosamente controlador, integrado às regulações e planos estabelecidos.

A chegada dos anos 2000 parece ter produzido uma torção no terreno político econômico da região de Maringá, seja por suas regulações intraurbanas, seja pela formalização da Região Metropolitana de Maringá (RMM), instituída pela Lei Complementar Estadual 83/1998, que coroou a vocação da cidade como polo regional e articuladora do noroeste paranaense. Hoje, Maringá é considerada uma cidade de porte médio (entre 100 e 500 mil habitantes) e que se mantém fidedigna às características de seu projeto inicial. A distribuição das relações socioespaciais no tecido da cidade não só

se manteve como se aprofundou ao longo dos 73 anos de história de sua fundação. Portanto, a história do assentamento de Maringá e seu zoneamento seletivo explicam o agravamento das desigualdades socioespaciais em tempos de crise do capitalismo e de apropriação mercantil do solo urbano. Além disso, situa a cidade na rede mundializada de reprodução da desigualdade, com configurações singulares de um processo global.

A formalização da RMM se deu na mesma esteira da região metropolitana de Londrina, que formaram parte de um projeto do Governo do Estado que visava incentivar um novo eixo de desenvolvimento regional no norte-noroeste do Estado. O termo pactuação, que formaliza esse plano e envolve o governo do Estado e outras sete cidades da macrorregião, prevê o desenvolvimento de políticas integradas das regiões destas cidades visando ao uso e ocupação do solo, transportes e meio ambiente (Borges, 2011).

Figura 4 - Região Metropolitana de Maringá



Fonte: Viana (2017)

A RMM é composta por 26 municípios e agrega uma população estimada em 720 mil habitantes. Desde 1998, ano de sua instituição até os dias atuais, cada vez mais municípios foram sendo incorporados à região, (Figura 4), sendo que Maringá, a cidade polo, é a única de porte médio e concentra quase a metade dessa população (Viana, 2017). No que diz respeito à inserção da RMM na rede urbana paranaense e brasileira, ou seja,

como essa região se articula e influencia outras centralidades paranaenses e brasileiras, identifica-se que as conexões externas se dão com centros como Curitiba, São Paulo, Brasília e com o litoral paranaense, (Rodrigues, Godoy & Souza, 2015), em função do posicionamento do porto de Paranaguá, um dos locais de escoamento da produção agropecuária da região.

No caso da RMM, o grau de influência que a cidade polo exerce sobre os demais determina sua particularidade em relação a Londrina, por exemplo, cidade que estabelece relações mais consolidadas com grandes centros nacionais, mas perde em capilaridade regional. De qualquer forma, as características do processo de metropolização do eixo norte-noroeste do Paraná (que compreende as regiões de Maringá e Londrina) se deu em consonância com as tendências da economia nacional e internacional, pois foram se formando aglomerados urbanos consolidados com grande oferta de serviços especializados, da mesma forma como ocorreu em outros grandes centros (Rodrigues, Godoy & Souza, 2015).

Desde a instituição da RMM, os rumos que cada município foi tomando deu contornos muito diferentes a todos eles. O que se observa é que quanto maior o nível de integração com outras cidades fora da região, maiores são as taxas de urbanização e de ocupação do espaço urbano. Além disso, a diferença entre as realidades de cada município (em termos de orçamento, captação de recursos, etc.) contribui para a centralização das tomadas de decisão e da manutenção das relações de poder entre o município sede e os demais. Essas desigualdades se expressam na diferença de renda per capita, escolaridade, acesso a serviços de saúde, entre outros. Aliado a isso, as políticas municipais delineadas por Maringá a partir da década de 1970, com vistas ao “embelezamento” que empurraram (e tem empurrado) as diferenças para as periferias da cidade e para os municípios limítrofes, têm agido na sustentação da segregação residencial das populações de baixa renda (Rodrigues, 2005).

Portanto, a produção do espaço em Maringá se configura a partir da relação de seus processos e regulações com os municípios da região metropolitana. Os índices socioeconômicos que sustentam a imagem de Maringá como “cidade verde”, “cidade jardim”, “cidade planejada”, “Eldorado” ou a “Dallas brasileira” se sustentam em grande parte em função das dinâmicas que se estabelecem na região metropolitana.

O estudo desenvolvido por Rodrigues (2005) expõe, a partir da análise de categorias sócio-ocupacionais, algumas das contradições cruas vistas a olhos nus no

cotidiano da cidade. Seu método de análise consistiu no cruzamento de informações de renda e ocupação levantadas entre 1991 e 2000 com sua distribuição geográfica entre os municípios da RMM. Os resultados demonstraram que no período de dez anos houve a tendência de concentração das maiores rendas no município-sede da região em detrimento dos maiores índices de desigualdade nos municípios conurbados, Sarandi e Paiçandu. Além disso, Maringá se tornou o segundo município da região metropolitana a concentrar as riquezas no período compreendido pelo estudo: à época, 10% dos/as maringaenses concentravam 45% da renda da cidade (Rodrigues, 2005).

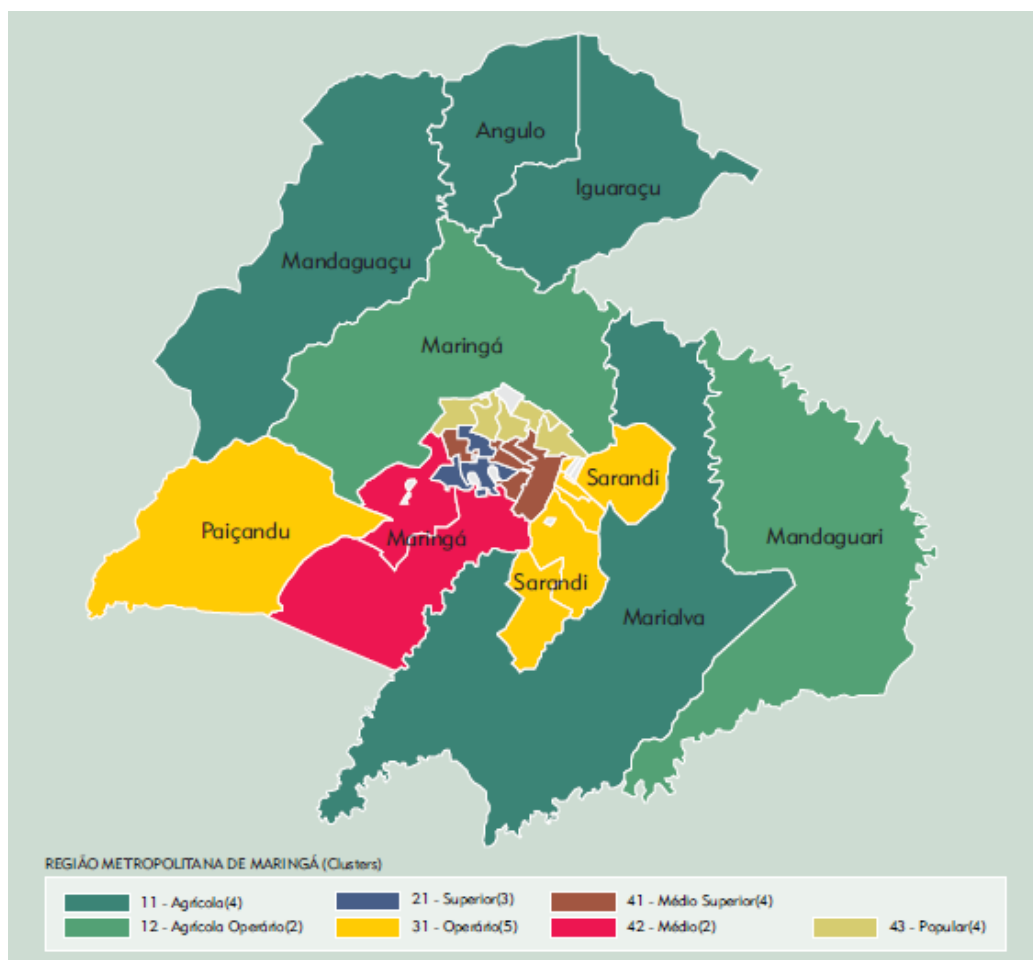
Ao cruzar os dados de renda, ocupação e local de moradia, verificou-se que as pessoas mais escolarizadas e com maiores faixas salariais, que geralmente ocupam as funções dirigentes, concentram-se em sua maioria na região central da cidade de Maringá, bem como nos entornos do campus da Universidade Estadual de Maringá, contabilizando 62,5% das pessoas que executam tais funções (Figura 5). A região norte de Maringá, que concentra a maior quantidade de moradias do tipo popular, é o local que agrega as pessoas empregadas nos serviços e comércios, o proletariado secundário e, para além do limite urbano, concentra as pessoas que executam funções agrícolas e operários de indústrias (Rodrigues, 2005).

Dando especial atenção à mancha formada pela conurbação entre Sarandi, Maringá e Paiçandu (cidades que se situam respectivamente nos limites leste e sudoeste de Maringá), nota-se que suas áreas urbanas concentram os contingentes de trabalhadores/as do segmento operário, caracterizando-se como cidades-dormitório de Maringá. Nesses espaços observa-se a ocorrência inversamente proporcional à região central de Maringá, pois concentram 73% dos segmentos operários e populares e baixa presença das elites (7,2%). Aliado à baixa concentração de riquezas entre essa população, os dois municípios são as áreas da RMM que mais têm sofrido com os impactos da segregação socioespacial que configura a região desde a sua constituição (Rodrigues, 2005).

Portanto, a consolidação das relações metropolitanas na região de Maringá se dá em função de um duplo movimento. De um lado, a concretização do plano inicial da cidade de Maringá de se constituir como cidade polo da região tende a concentrar, no coração da cidade, as pessoas com maiores rendas e maior grau de escolaridade vivendo em habitações de tipo superior. Esse processo de concentração se acentuou entre os anos de 1990 e 2010 com a expansão do mercado imobiliário (vindo de forte crise na década

de 1970-80) em áreas centrais, produzindo a verticalização na região central e alimentando a lógica da valorização imobiliária nesta região. No entorno dessa região central tem havido a tendência de expansão de áreas de tipo médio, que concentra o terceiro maior contingente demográfico da RMM (23,2%) e tem se consolidado como frente de incorporação imobiliária.

Figura 5 - Mapa da distribuição dos segmentos sócio-ocupacionais (1991)



Fonte: Rodrigues (2005)

A década de 2010 deixou demarcado o aumento das áreas de tipo Superior médio, que pode ter a ver com a concentração de serviços, comércio, indústria e outras atividades econômicas no município polo, da mesma maneira como afastou os tipos agrícola. Nesse sentido, o município de Maringá concentra tanto as oportunidades ocupacionais mais valorizadas como os pedaços de cidade mais caros da região metropolitana, mantendo a histórica aliança entre as ações políticas e a valorização da terra urbana (Rodrigues, Accorsi & Souza, 2015).

Ao mesmo tempo, o espalhamento da mancha urbana para os municípios conurbados tende à homogeneização da região norte da cidade, possivelmente como efeito da construção do Contorno Norte, obra viária de grande porte que se impõe como uma barreira integradora, mantendo apartado os municípios de Maringá e Sarandi (Rodrigues, Accorsi & Souza, 2015). A centralização das melhores oportunidades de emprego e moradia em Maringá e o afastamento dos/das trabalhadores/as para locais afastados do centro e/ou para as cidades-dormitório (Sarandi e Paiçandu) expressa não só as contradições da questão da moradia, como também geram uma intensa demanda migratória e de mobilidade (transporte pendular).

No que diz respeito à mobilidade espacial e migração, Maringá tem atraído um grande contingente de trabalhadores/as que saíram do campo (desde a década de 1970) com a constante modernização agrícola e a inserção de grandes corporações no cenário local (como Cargill e Bunge, por exemplo), que instalaram o sistema de monocultura e acentuaram a lógica do agronegócio na região. Esse contingente de “sujeitos móveis”, que se instalou nas franjas da cidade, caracteriza-se como mão de obra sem qualificação em busca de trabalhos sazonais e precários no município polo (Gomes, 2015). Portanto, aquelas pessoas que foram atraídas para a região em virtude das oportunidades infinitas assumiram dois caminhos distintos: a concentração de renda e habitação nas regiões mais valorizadas de Maringá; e o afastamento constante de uma grande parcela da população das regiões centrais da cidade, reforçando a desigualdade econômica e socioespacial. Com essas contradições, Maringá sustenta ano após ano os títulos de cidade planejada, verde, aberta e um dos melhores locais do Brasil para investir.

Esse modo de distribuição territorial e das relações socioespaciais abre para uma demanda de mobilidade cada vez mais acentuada na RMM, levando a uma complexa relação que envolve habitação, condições de mobilidade e as dinâmicas centro-periferia dos aglomerados urbanos. A lógica de fragmentação e dispersão do tecido urbano que configura as grandes cidades brasileiras e a RMM é geradora de demandas cada vez maiores de mobilidade, seja na escala municipal, seja na regional.

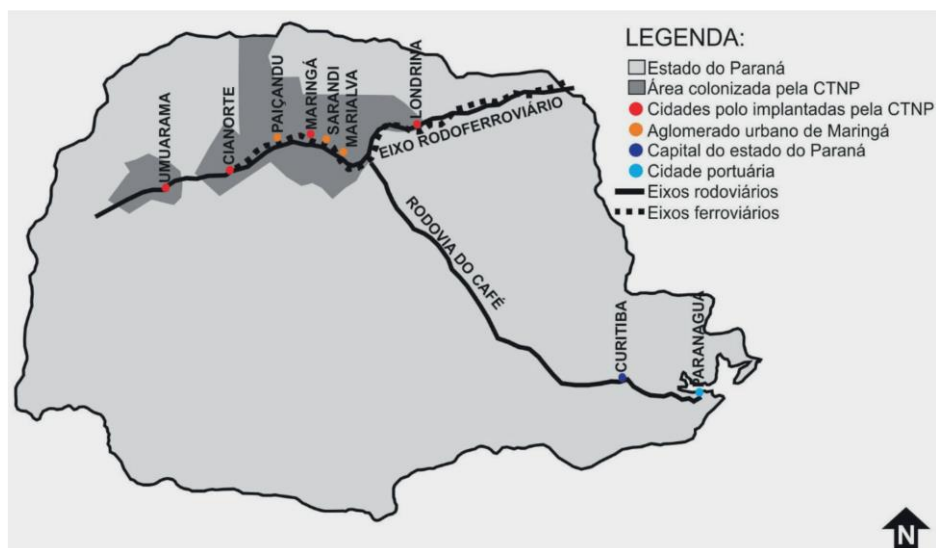
Assim como em outras regiões metropolitanas brasileiras, a RMM segue uma tendência fundamental de absorção das vias regionais no processo de espalhamento da cidade. Tendo em vista que a região de Maringá se estruturou a partir da linha férrea e de eixos rodoviários, há a tendência de as zonas industriais e logísticas, os centros de distribuição e as terras urbanas acessíveis aos estratos mais pobres da população se

aglutinarem nos entornos desses eixos, dando origem a espasmos de urbanização que deixa vazios como marcas territoriais, presenças e ausências que dão a ver as complexas relações que definem uso do solo, morfologia urbana, crescimento municipal e regional, bem como os padrões de viagem (Cordovil & Barbosa, 2019).

Com isso, à medida que a cidade se expande, as vias regionais (como as rodovias estaduais, por exemplo) impulsionam o crescimento urbano e a oferta de serviços especializados em seu entorno, incorporando os trechos viários como via urbana. Além disso, a urbanização impulsionada por rodovias ou ferrovias acaba por induzir a distribuição das zonas industriais, zonas de escoamento das cidades, bem como a localização dos bairros operários, tendência que se manifesta na constituição histórica da cidade de Maringá. Desde a década de 1990 a cidade tem acentuado suas ações de espalhamento urbano e de construção de infraestrutura de transporte rodoviário, como as obras de rebaixamento da linha férrea no centro da cidade, transferência da área industrial para as bordas do perímetro urbano e a implantação de polos de viagem nas áreas periféricas (como centros comerciais, aeroporto regional, centros universitários e condomínios residenciais fechados de alto padrão (Cordovil & Barbosa, 2019).

Tomando como objeto de análise o movimento pendular entre os municípios de Paiçandu, Sarandi, Marialva e Maringá (Figura 6), destacamos que a configuração das relações de trabalho, a concentração de serviços e oportunidades de emprego no município polo e a dinâmica centro-periferia que caracteriza o aglomerado são disparadores de um aumento significativo dos índices de motorização. Estes três municípios da região metropolitana contabilizam, juntos, mais de trinta mil deslocamentos diários para Maringá, o que corresponde a 50% de todas as viagens com destino à cidade (Savi & Cordovil, 2015). No que diz respeito às taxas de motorização, dados de 2018 demonstram que os quatro municípios juntos somavam mais de 434 mil veículos, sendo que 89,1% destes eram destinados ao transporte individual de passageiros/as e 0,48% para o transporte coletivo (Cordovil & Barbosa, 2019).

Figura 6 - Eixos de estruturação do aglomerado urbano de Maringá



Fonte: Cordovil & Barbosa (2019)

A alteração na distribuição das relações socioespaciais caminha de mãos dadas com o aumento da capacidade de mobilidade das pessoas, principalmente com o uso de modais individuais motorizados, relativizando as distâncias e colocando o tempo como principal variável envolvida na determinação dos deslocamentos. No que diz respeito à taxa de motorização, vê-se que no intervalo entre os anos de 2008 e 2018, o município de Paçandu passou de 3,56 habitantes por automóvel particular para 1,77; Sarandi passou de 3,21 para 1,73 e Marialva passou de 2,62 para 1,54. Enquanto isso, a diminuição dessa taxa foi menos acentuada em Maringá, que passou de 1,87 para 1,46. Esses números sugerem a tendência de aumento da motorização nas cidades contíguas a Maringá, impondo-se gradativamente como modal prioritário nos deslocamentos pendulares. Grande parte desse aumento se deve à frota de motocicletas, que em 2018 registraram mais de 35 mil novos veículos, um aumento de 54% em relação a 2008 (Cordovil & Barbosa, 2019). Portanto, um dos efeitos da desigualdade na distribuição socioespacial da RMM é o uso de modais individuais motorizados.

Os arranjos espaciais em Maringá e na região metropolitana (especificamente no que diz respeito às áreas conurbadas no eixo Paçandu, Maringá, Sarandi e Marialva) colocam um paradoxo no que diz respeito ao desenvolvimento regional. Ao mesmo tempo em que o município polo concentra boa parte dos serviços especializados e oferta de postos de trabalho, as dinâmicas regionais dão a ver a formação de uma região metropolitana dispersa, produzindo novas centralidades ao longo de seu eixo estruturante,

favorecendo fluxos menos centralizados (Cordovil & Barbosa, 2019). Ainda assim, sustenta-se a posição central da cidade de Maringá (como concentradora de riquezas) e a dispersão das dinâmicas territoriais, que reforçam cada vez mais a desigualdade socioespacial e a tendência ao transporte individual motorizado.

Nas dinâmicas de deslocamento na RMM, diferentes padrões se manifestam. A maior parte da população (57%) gasta entre seis e trinta minutos nos deslocamentos casa-trabalho, sendo que alguns municípios de pequeno porte, como Bom Sucesso e Itambé (respectivamente com população de 6.866 e 6.173 habitantes) apresentam os maiores percentuais de trabalhadores/as que se deslocam mais de uma hora para chegar ao trabalho, principalmente pela natureza do trabalho exercido que, em grande parte, está relacionado com a colheita sazonal no próprio município ou em municípios vizinhos (Savi & Cordovil, 2015).

Ao mesmo tempo, na aglomeração urbana Marialva-Sarandi-Maringá-Paiçandu se concentra o maior número de transportes pendulares. Destes, o maior gasto de tempo está entre os moradores de Sarandi e Paiçandu, que levam entre 30 minutos e uma hora para realizar o deslocamento casa-trabalho (41% e 45,7% das pessoas, respectivamente), enquanto em Maringá e Marialva apenas 19% e 16% da população gasta o mesmo tempo para os deslocamentos de mesma natureza. Quando consideradas as variáveis de gênero e raça, observou-se que homens gastam mais tempo que mulheres e as pessoas pretas levam até 10% mais tempo em seus deslocamentos que as brancas (Savi & Cordovil, 2015).

No processo de produção do urbano, a construção das centralidades se acentua e demarca o centro como espaço privilegiado das concentrações, movimento, fluxos. Concentra a informação, o conhecimento, o poder, e se constitui como espaço dos encontros, da simultaneidade e da pluralidade. Ao mesmo tempo, o centro se constitui como par da periferia na produção do espaço, escancarando as contradições desse processo que aglutina em um mesmo golpe a riqueza e a miséria. A mesma lógica centro-periferia ajuda a explicar as dinâmicas intraurbanas da produção do espaço e da apropriação do solo, bem como a escala do centro urbano e a metrópole como centro. No segundo caso, a centralidade se define pelas relações políticas, estatais, que se pretende totalizante e se dirige à mundialização (Carlos, 2017).

Portanto, se no primeiro caso lidamos com a escala da distribuição de serviços, informações, recursos, etc.; no segundo lidamos com as relações de hierarquização que

uma cidade central estabelece com seu entorno e na relação que estabelece com outros centros de poder e de tomada de decisões. No processo de implosão-exploração das cidades, outras centralidades se espalham pelo globo terrestre dando pistas das relações de poder entre eles.

A constituição da RMM assume uma forma correlata, reproduzindo as desigualdades inerentes à dinâmica de produção do espaço na cidade capitalista: a RMM se estabelece como periferia de uma rota mais abrangente da economia nacional que envolve São Paulo e Curitiba. Na dimensão regional, Maringá tem maiores possibilidades de disputa de recursos estaduais e federais, capitaneando para dentro de sua circunscrição os melhores índices socioeconômicos, oportunidades de trabalho, moradia e ofertas de serviços especializados, estabelecendo uma relação de subordinação com os demais municípios da região metropolitana. Na dinâmica intraurbana, as regiões centrais concentram maiores rendas, disponibilidade de serviços, lazer, cultura, etc., sustentando a reprodução das desigualdades, da qual é pivô, respondendo à lógica centro-periferia.

Como efeito dessa polarização, o município polo da RMM se impõe como centro hierárquico do poder, distribuindo para os outros municípios as consequências geográficas, sociais e econômicas do processo de periferização, características históricas de outros países latino-americanos posicionados na periferia da economia-mundo capitalista (Rodrigues, Godoy & Souza, 2015). É a própria dinâmica do capital que faz concentrar determinadas funções em centralidades específicas e confere a esses lugares um caráter transitório.

A reprodução do valor (de uso e de troca) acompanha a fragmentação da cidade e sua polinuclearidade: seja nos centros empresariais da Berrini e da Faria Lima em São Paulo, seja nos prédios comerciais e residenciais do Novo Centro em Maringá, o afluxo de pessoas produzido pela divisão social do trabalho será equivalente à distribuição desigual dos recursos geográficos, econômicos, sociais e culturais em benefício da garantia do valor de determinadas centralidades. O que se observa é uma constante clivagem de centros maiores em relação às demais centralidades do território, que afasta a pobreza e direciona a cidade para um perverso devir (Rodrigues, Godoy & Souza, 2015).

Sob essa tensão, outras centralidades perdem seu valor financeiro e simbólico, desgastando a potência simbólica atribuída ao centro (como canalizador de relações e das diferenças) e fazendo prevalecer a possibilidade de aumento dos lucros em determinado pedaço de cidade. A paisagem geral é homogeneizada, dificultando sua identificação e

diferenciação. Torres de edifícios corporativos, seguradoras, empresas multinacionais e grandes redes de hotéis, que possuem a mesma fisionomia ao redor do mundo, achatam as pequenas diferenças na paisagem dos grandes centros e as equivalem a um mesmo denominador comum – o lucro. Tão fluidos quanto os significados atribuídos aos lugares são as trocas e os fluxos dos capitais imobiliários. As relações sociais e históricas fazem ressoar certa forma de cidade, e a cidade capitalista neoliberal se desenha, muitas vezes, como o avesso e negação da história.

Na escala local, as desigualdades se expressam de maneiras diversas. No que toca à mobilidade urbana, problemas como congestionamento, colisões, atropelamentos e mortes acompanham a complexidade da composição socioespacial, envolvendo principalmente pedestres, ciclistas e motociclistas que se deslocam nos limites municipais (mobilizando as dinâmicas centro-periferia) e/ou interurbanos em direção ao polo de oportunidades de trabalho e serviços especializados. Não são raras as vezes em que essas pessoas figuram nos noticiários locais como números que engordam as estatísticas de mortes e vítimas do trânsito.

Simultaneamente, o histórico de uma cidade orientada para a mobilidade motorizada induz as disputas nas ruas, avenidas e rodovias regionais em busca do encurtamento do espaço em favor do tempo. Aliado à degradação e à falta de incentivo aos serviços de transporte coletivo (municipal e interurbano), o uso de modais motorizados individuais resta como alternativa mais viável para a realização do transporte pendular.

2.1.3. Ordem urbanística, espaço construído e apropriação capitalista do espaço

“Maringá bolso cheio, coração vazio”.

A frase estampada nos tapumes da obra do terminal urbano de Maringá condensa, entre as voltas e tensões da história da cidade, os ares da sociabilidade maringaense. Não se sabe quanto tempo a pichação ficou exposta (já que este tipo de intervenção tem vida curta), muito menos a capilaridade de seus efeitos. Possivelmente provocou tanto ruído quanto o tapume que lhe serviu de tela, que possuía múltipla função: proteção da obra e reorientação do trânsito local (Figura 7). Entre interrupções, liberações parciais e total, entre polêmicas, expectativas e maldições sobre os transtornos gerados, pessoas, automóveis e outros fluxos foram impactados por ali entre os anos de 2016 e 2020.

Figura 7 - Construção terminal multimodal Maringá



Fonte: Google Maps

A obra extensa, arrojada e com ares futuristas contou com financiamento do Governo Federal e teve custo aproximado de 56 milhões de reais, agregando à cidade um monumento urbanístico que distingue e qualifica a área de mais de 20 mil metros quadrados. A obra promete garantir aos/às passageiros/as municipais e interurbanos conforto e segurança nas integrações do transporte coletivo, uma das principais queixas voltadas à antiga estrutura. Iluminação de led, passeios largos, boas condições de caminhabilidade e abrigos para o transporte coletivo justamente em um ponto da cidade que vê o aumento do uso de drogas, da criminalidade e a deterioração urbanística.

Além de seu conceito arquitetônico, há o conceito funcional: trata-se de um terminal intermodal. A entrega da obra agrega ao léxico da cidade um verbete vanguardista que também ressoa em outras grandes cidades, aliando-se à fluidez, integração e sustentabilidade. Sua articulação ao campo da mobilidade urbana da Maringá de nossos tempos concretiza outras grandes conquistas da região, como o rebaixamento da linha férrea e a construção de uma ciclovia, que acompanha aquele que se tornou um dos principais corredores da cidade. Com o olhar para o horizonte e o dedo em riste, como fizeram os pioneiros, o novo terminal aponta para o futuro.

Até o momento, o terminal multimodal foi a última grande obra inaugurada na região central da cidade conhecida como Novo Centro e soma outro ponto no reticente (porque duvidoso e contínuo) processo de incorporação imobiliária e avanço da apropriação capitalista do espaço no centro de Maringá. Essa área, que se estende por mais de 200 mil m² e atualmente compreende o quadrilátero entre as avenidas Paraná, São Paulo, Tamandaré e João Paulino, servia como pátio de manobras dos trens e era de

posse da Rede Ferroviária Federal S.A. A ferrovia, que foi a pedra fundamental da colonização da região norte do Paraná, serviu de linha mestra para o desenho de Jorge de Macedo Vieira, recortando a cidade no eixo Leste-Oeste e delimitando seu perímetro norte.

As metamorfoses do Novo Centro de Maringá são emblemáticas no que se refere às disputas políticas e econômicas que configuram o estabelecimento da cidade no circuito das cidades-empresa. Tomamos essa narrativa como ponto de partida a fim de apontar para os processos de apropriação do solo urbano como moeda de troca no mercado imobiliário, fazendo daquele uma mercadoria com a qual se pode especular e barganhar. São diversas as camadas discursivas e históricas, e são vários os/as atores/as que movimentam a economia política do cenário imobiliário de Maringá. Revolver esses estratos é um dos caminhos possíveis para dar a ver a articulação entre produção do espaço, mobilidade e os modos de subjetivação que se desdobram nessa dinâmica da cidade. O enlace entre o setor imobiliário e o poder público na governança maringaense não é velado, tampouco as iniciativas de interferência de um sobre o outro. As variações se devem ao momento econômico pelo qual a cidade atravessava, a região da cidade que serviu de palco para as disputas e os/as atores/as de cada momento histórico.

A região do Novo Centro se mostrou como uma frente em potencial para incorporação do capital imobiliário na cidade, aguçando os interesses de construtoras locais e de outros lugares do Brasil. Algumas condições estavam postas e permitiram o direcionamento das atenções para a região. Em primeiro lugar, o crescimento da cidade em direção às regiões mais afastadas do centro, bem como a instalação da Universidade Estadual de Maringá para além do limite norte do plano inicial da cidade, passou a gerar incômodos em termos de mobilidade e integração. A linha férrea, que fazia essa delimitação, era um impeditivo da circulação (nos momentos em que o trem passava) e dificultava a integração dessa região com as outras zonas de expansão urbana da cidade, exigindo inclusive a ampliação dos eixos viários já existentes. Em segundo lugar, a reorganização do setor produtivo na década de 1980, reconfigurando a produção de riquezas na cidade. Em terceiro lugar, a tendência que a cidade demonstrava em consolidar a expansão urbana nas regiões centrais a partir da verticalização, seguido de diversas alterações nas regulações urbanísticas.

O processo de produção do espaço e de verticalização da cidade de Maringá vinha se consolidando desde a década de 1980 e acompanhou uma tendência nacional articulada

ao setor produtivo. Foram três grandes momentos de concentração dessas iniciativas da construção civil: 1) entre as décadas de 1960-70, impulsionado pelo ciclo do café; 2) a década de 1980, que registrou o auge da verticalização sob influência da agroindústria; 3) a década de 1990, quando Maringá se consolidava como polo comercial e de serviços (Töws, Mendes & Vercezi, 2010). Além disso, esse movimento acompanha a crise da produção do café na região (que foi impactada com a geada de 1975) e a reorientação das diretrizes estaduais para o desenvolvimento regional. Foi um período marcado pela intensa migração do campo para a cidade e de injeção maciça de capitais na cidade, na esteira das políticas neoliberais que dariam a cara do governo nacional a partir dos anos 1990.

Portanto, a fisionomia da cidade vinha sofrendo rápidas transformações, decorrentes de transformações políticas, econômicas e sociais, catalisando a flexibilização das regras urbanísticas e tornando viável a disputa por novas frentes de incorporação imobiliária. No que diz respeito à região do Novo Centro, desde finais da década de 1970 se sondavam as possibilidades de orientação de esforços para urbanizar o local, até então de posse da CMNP. A concretização das intenções tem como marco fundante a criação da empresa Urbanização de Maringá (Urbamar¹¹), autarquia municipal criada em 1985 pelo então prefeito Said Ferreira. Esta empresa foi a responsável por desapropriar e implementar o plano de urbanização para a área que até então era de propriedade da Companhia Melhoramentos e onde hoje se encontra estabelecido o Novo Centro.

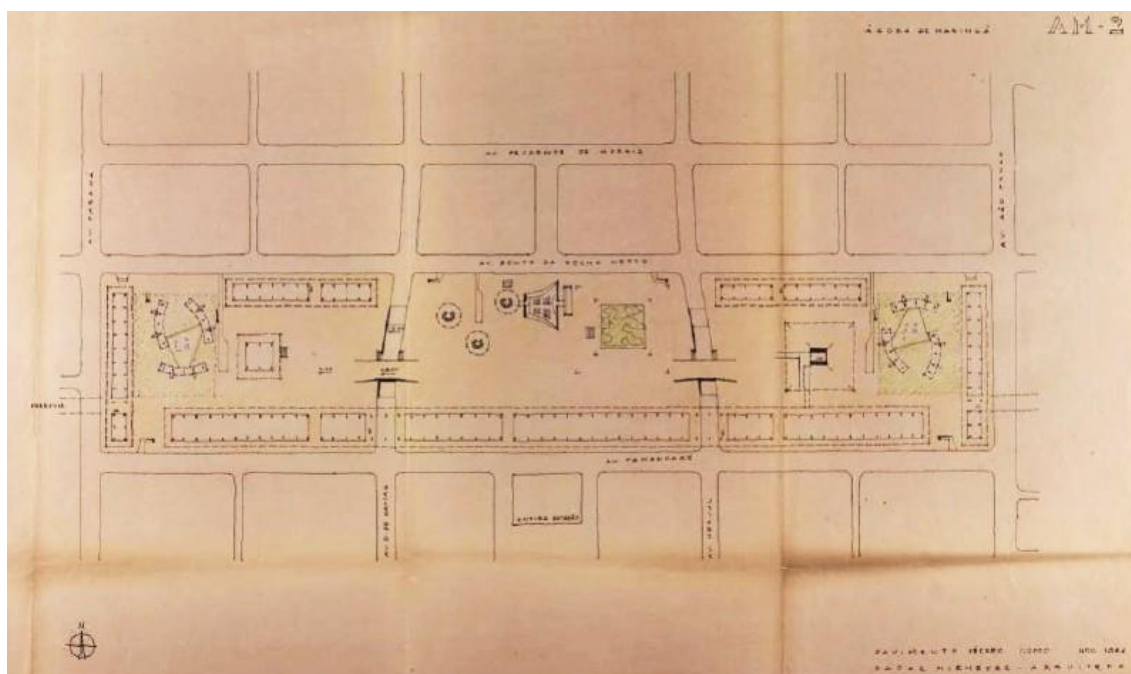
As ações do poder público (encarnado nos poderes legislativo e executivo) e da mídia local, somando forças a favor da reorganização espacial da região do Novo Centro, ecoaram nos mais diversos setores da sociedade maringaense, canalizando o descontentamento com os transtornos causados pelo pátio de manobras e a linha férrea no centro da cidade. Havia contexto para a proposta de um plano articulado para a transformação do lugar (Amorim, 2015). Em 1987 foi apresentada a primeira versão do projeto de ocupação da área. O projeto Ágora (Figura 8), que levava assinatura de Oscar Niemeyer, reproduzia a inspiração modernista executada em Brasília para o antigo pátio de manobras da ferrovia na região central de Maringá. Planejava-se para a região uma

¹¹ Quando de sua criação, a Urbamar teve como diretor e responsável técnico o engenheiro Ricardo Barros, que assumiria a prefeitura anos depois, em 1989, agindo a favor da incorporação imobiliária do Novo Centro.

área multifuncional distribuída em três super quadras funcionais. Ali estariam dispostos equipamentos públicos e comunitários, praças, bibliotecas, anfiteatro, espaços de lazer e esporte, bem como prédios residenciais, priorizando a qualidade de vida dos moradores.

Em termos de mobilidade, o projeto priorizava a circulação de automóveis e a criação de estruturas para viabilizar o fluxo. A linha férrea seria sobreposta por viadutos em pontos estratégicos, que contemplavam a expansão de dois importantes corredores da cidade, as avenidas Herval e Duque de Caxias, demanda cada vez mais presente à época. Além disso, estava prevista a criação de 7200 vagas de estacionamento público dispostas no subsolo da área (Töws, 2015).

Figura 8 - Projeto Ágora, 1987



Fonte: Maringá Histórica, 2017¹²

Em nome da modernidade, da flexibilização, da rapidez e da fluidez, a área se abriu às transformações imobiliárias em potencial e foi engolfada pelas atenções das construtoras e incorporadoras. O pátio de manobras da ferrovia não era um empecilho somente em termos de mobilidade, como também um entrave para a expansão imobiliária em uma região central (Giménez, 2007). Portanto, se em outros momentos a construção

¹² Agradecemos as contribuições de Miguel Fernando Perez Silva, responsável pelo projeto Maringá Histórica, para a construção do texto. Imagem retirada de <http://www.maringahistorica.com.br/2017/10/projeto-agora-oscar-niemeyer-e-o-novo.html>

da linha férrea foi portadora desses mesmos significantes, eles se atualizaram e foram repostos na elaboração do projeto *Ágora*. Camadas de histórias e significados se sobrepõem e orbitam em torno dos mesmos termos e cumprem funções diferentes ao longo da história. Nesse desdobramento, resguardou-se ao mercado imobiliário o papel fundamental de se garantir a lucratividade sobre a terra urbana, subordinando-se de maneiras e em momentos diferentes à lógica da capitalização do espaço.

Com previsão de repasse de 5% do orçamento municipal à recém criada Urbamar, a realização do projeto seria autofinanciável e o município seria o avalista de uma obra de dimensões gigantescas que contemplava o rebaixamento da linha férrea, a reestruturação das vias existentes e a criação de novos eixos, o alargamento das vias e a construção de viadutos. A proporção do projeto chamou a atenção de grandes empreiteiras nacionais, como a Mendes Junior, que venceu o processo licitatório para a execução inicial das obras (Amorim, 2015).

A constatação da inviabilidade econômica do projeto tal como foi proposto por Niemeyer foi seguida de sucessivas reformulações, agregando elementos diferentes. A gestão de Ricardo Barros (1989-1992), foi responsável por agregar o projeto *Ágora* ao plano diretor, em 1991. Além disso, foi nesse período que o contrato com a empreiteira vencedora foi rescindido e outra licitação foi aberta, desta vez com a participação do empresariado maringense. A empreiteira Sanches Tripoloni, radicada em Maringá, compôs o consórcio vencedor da nova licitação juntamente com a Mendes Junior, que iniciou as obras no local (Amorim, 2015; Giménez, 2007).

A sucessão nas gestões municipais agregava novos e diferentes elementos ao projeto *Ágora*, o que muitas vezes serviu como capital político para um ou outro prefeito, que poderia deixar sua impressão digital nas transformações urbanas da cidade. Uma das grandes mudanças do projeto se deu em 1993 com o retorno de Said Ferreira à prefeitura de Maringá. Aquele ano marcou a mudança do nome do projeto, que passou a se chamar “Novo Centro de Maringá”, cujo processo de urbanização foi marcado por práticas técnicas e pragmáticas, à maneira de loteamentos urbanos convencionais.

Incluído no plano diretor em 1993, o projeto Novo Centro instituiu alterações que sustentam a fisionomia da região central de Maringá atualmente. As constantes reformulações do projeto e suas adequações legais à gestão da cidade permitiram a adaptação do projeto (já incluído no plano diretor) ao momento de expansão e verticalização da cidade. A alteração na lei de zoneamento, que age sobre o parcelamento

do solo, bem como a mudança do coeficiente de aproveitamento de 4,5 para 6, que permitiu o aumento da área construída em cada lote, intensificaram a construção de empreendimentos de alto gabarito na região, com até 21 pavimentos e com possibilidade de emprego da outorga onerosa, ferramenta urbanística que permite ampliar a área construída a partir do pagamento adicional aos organismos municipais (Amorim, 2015; Töws, 2015).

Para agregar acessibilidade, valorização e possibilidades de obtenção de lucros, o projeto *Ágora* foi esvaziado de seu caráter compartilhado e adaptado à visão de mercado, como se dá em um parcelamento convencional do solo urbano. A flexibilização das leis urbanísticas foi uma das maneiras de solucionar eventuais conflitos entre as esferas pública e privada, viabilizar a urbanização e atrair investimentos para o local. Uma das expressões disso é a quantidade de lotes disponíveis para a venda, que passou de 20 no projeto original para 105 no projeto Novo Centro. Em virtude de sua natureza jurídica, a Urbamar, empresa responsável pela negociação das terras com os empreendedores imobiliários, agiu ela mesma como elemento favorável à especulação imobiliária e geração de lucros na região (Giménez, 2007; Töws, 2015). Giménez (2007) toma de empréstimo a noção de “urbanização do possível” para caracterizar a constituição do Novo Centro, configurada pela gestão das tensões e conflitos entre poder público e mercado imobiliário para impulsionar a urbanização e determinar o ritmo de crescimento urbano sob a força do mercado imobiliário.

Quando da incorporação do projeto do Novo Centro ao plano diretor e de sua execução, pouco havia restado da intenção inicial do projeto de Niemeyer. O projeto *Ágora* se transmutou no executado Novo Centro, e o conceito de “novo” se abre para contestações. Na prática, a área correspondente a esse projeto foi incorporada ao centro comercial da cidade (que se concentram ao longo da Avenida Brasil e adjacências) a partir da atração das atenções ao potencial de expansão. A novidade, portanto, reside principalmente na nova frente de expansão e incorporação imobiliária de um espaço que passou a ser visto como empecilho à vida central.

O que fora idealizado como aglutinação da vida cívica, voltada ao compartilhamento, lazer e cultura, efetivou-se como um loteamento, constituído de uma longa carreira de edifícios de alto gabarito que abrigam comércios e serviços em seus pavimentos térreos. A área destinada ao civismo, lazer e cultura, prometidos no projeto

de Niemeyer, ficou a cargo de um amplo vazio situado próximo do terminal urbano, hoje ocupado por um estacionamento rotativo (Amorim, 2015).

O projeto serviu antes como estratégia midiático-política para chamar a atenção da população para as transformações da área e incorporar a região ao imaginário cotidiano, do que para instituir de fato uma novidade no coração da cidade. Na lógica da produção do espaço capitalista, o coração pode ser facilmente deslocado para uma localidade contígua ao dedo do pé, ou então sua funcionalidade se transmutar para a de um órgão qualquer. Centro é onde concentra capital, ideias, poder, palavras e vozes.

Após as sucessivas transformações, o Novo Centro foi inaugurado em dezembro de 1999 com a apresentação de parte da obra de rebaixamento da linha férrea e a liberação da área para urbanização. Os recursos foram provenientes da venda dos terrenos, além de financiamentos contraídos junto ao programa Paraná Urbano, BNDES e BID. Ao todo, as obras de rebaixamento da linha férrea e a transferência do pátio de combustíveis tiveram custo estimado em 33 milhões de dólares (Amorim, 2015).

Até o ano de 2006, ao menos 25 obras foram aprovadas na região, e o intenso processo de verticalização na cidade caracterizou a década de 2000 como a do capital especulativo e imobiliário (Giménez, 2007; Töws, 2015). A fisionomia que o Novo Centro tem adquirido ao longo dos últimos 20 anos é a de uma área densa, verticalizada e de uso misto que incorpora moradia e serviços. Em geral, a verticalização e a potencialização do lucro da região têm induzido o lançamento de alguns tipos de produtos imobiliários. Os condomínios residenciais são predominantemente quitinetes, que permitem a construção de várias unidades habitacionais em um mesmo piso; e a construção de alto padrão, que gera produtos mais caros e exclusivos. Além disso, o tipo de construção da área consiste em apartamentos de um ou três dormitórios, variando de acordo com o padrão e valor do imóvel. No caso de prédios empresariais, as centenas de salas dispostas nos prédios de mais de 20 andares se consolidam como investimento em potencial para os/as consumidores/as dos produtos imobiliários (Giménez, 2007).

Paralelamente à consolidação do Novo Centro como frente de expansão imobiliária, vivenciou-se a pulverização de outros produtos imobiliários bastante desejados pelos/as consumidores/as maringaenses: os condomínios fechados e condomínios de chácaras. Muitas vezes construídos às margens da cidade, esses empreendimentos prometem uma vida tranquila, perto do campo e ao mesmo tempo perto do centro da cidade, aliando conforto, alto padrão e acessibilidade. Os anos 2000 foram

marcados por uma série de alterações na regulamentação do uso do solo e do zoneamento, fazendo mudanças em lotes específicos e alterando os limites da área urbana para viabilizar as iniciativas de empreendedores e incorporadores privados. Nesses casos, a legislação urbanística passou a flutuar de acordo com os interesses e com a conveniência do mercado, o que implica ações não planejadas de acordo com os parâmetros urbanísticos (Töws, 2015).

Por algum tempo, essa forma de urbanizar a cidade (que fragmenta e aprofunda os vazios urbanos na cidade) concorreu com a verticalização. A aprovação do projeto do Novo Centro, na mesma década, chamou a atenção dos incorporadores para outra frente de expansão do capital imobiliário na cidade. Nesses termos, quando se vende a imagem de Maringá como cidade *planejada*, com altos índices de integração, desenvolvimento humano, felicidade, saneamento, etc., produz-se uma confusão entre planejamento e zoneamento, como um instrumento que regula o desenvolvimento da cidade no que diz respeito às regras sistemáticas aplicadas para regular o solo urbano, bem como os processos econômicos ligados a este solo (Töws, 2015). De outro modo, a lei de zoneamento acaba se tornando, ela mesma, o instrumento privilegiado de planejamento urbano, em detrimento de outros instrumentos presentes no plano diretor, fazendo prevalecer a consolidação da rentabilidade fundiária e imobiliária em detrimento de um plano articulado de desenvolvimento socioespacial.

Atualmente, os capitais investidos no Novo Centro provêm de fontes da própria cidade, circulando nas mãos de empresários, profissionais liberais e comerciantes. Em menor escala, brasileiros/as que vivem no exterior, cientes do potencial especulativo da cidade, tem direcionado seus investimentos para a área. Em geral, as construtoras são locais e atuam em conjunto com as lideranças políticas, possuem cadeiras nos conselhos municipais e influenciam na tomada de decisões, como na reformulação do plano diretor e do zoneamento (Amorim, 2015).

Nesse cenário, os governos municipais vêm atuando como agentes do mercado imobiliário e, ao defender a modernização, desenvolvimento econômico e o embelezamento da cidade, entregam pouco a pouco o desenvolvimento urbano nas mãos de atores/as privados/as (Töws, Mendes & Vercezi, 2010). Os efeitos disso se demonstram pelo preço do metro quadrado construído na região do Novo Centro: nesta região a média circulava em torno de R\$ 19 mil, enquanto em outros pontos da cidade a média era de R\$ 4 mil. O valor quadruplicado pode ser explicado pela proximidade de

pontos de referência importantes como supermercados, shoppings e universidades, além da economia da aglomeração, que se refere a áreas adensadas que já contam com outras obras nas imediações, garantindo maior segurança ao investimento (Giménez, 2007).

As construtoras que atuam no mercado maringaense, em sua maioria locais ou da região norte do Paraná, apostam na verticalização como estratégia de extração máxima da lucratividade sobre a terra urbana a partir da sobreposição de camadas, aumentando ao máximo o potencial de aproveitamento (área que pode ser construída x tamanho do terreno) e redirecionando o custo do terreno para os proprietários das unidades habitacionais, com a estratégia de construção a preço de custo (Giménez, 2007). Assim, as construtoras se livram do custo da terra urbana, transferem-no para o comprador da unidade e potencializam o lucro sobre cada uma dessas unidades, em um agenciamento político-discursivo com os agentes públicos e privados que regulam o uso do solo na cidade.

As estratégias de mercado empreendidas pelas construtoras e imobiliárias se utilizam justamente desses elementos para potencializar seus ganhos com cada unidade vendida, ainda que não façam menção à proximidade com o terminal urbano, que agrega diariamente milhares de trabalhadores/as de toda a região metropolitana (Giménez, 2007). Como modo de impulsionar as vendas, o Novo Centro convoca a um *novo* estilo de vida e um *novo* modo de habitar, com apelo à mudança de estilo de vida, ousadia, autonomia, flexibilidade. Não raras vezes, os empreendedores se utilizam do fator mobilidade como capital retórico para agregar valor à ideia de viver em uma região como esta. As empresas que se instalaram na região assumem as premissas e reproduzem esses valores, instalando suportes para estacionar bicicletas e cartazes com frases como “vá de bike”, “faz bem para a saúde”, “não polui” (Figura 9).

Figura 9 – Paraciclo Avenida Horácio Raccanello



Fonte: Acervo de pesquisa

Portanto, a construção de uma “nova” espacialidade (moderna, flexível, integrada) está articulada com novas formas de produção da vida, das riquezas e com novos agentes que interferem na produção do espaço. Outra força importante que influencia no imaginário dessa “nova” Maringá é a Associação Comercial e Empresarial de Maringá (ACIM), que catalisa a aliança entre o poder público e privado na condução da cidade para o futuro. A associação tem se consolidado como articuladora dos interesses da sociedade maringaense como um todo, formando opinião e multiplicando conceitos que se relacionam com progresso, evolução e planejamento de ações futuras. No seio da ACIM, em 1997, foi criado o Conselho de Desenvolvimento de Maringá (CODEM), entidade que congrega diferentes setores da sociedade civil e do poder público para conduzir os rumos da cidade. Com essa articulação, os projetos futuros para a cidade foram sendo pensados no âmbito do empresariado local (Töws, 2015).

Os planos desenvolvidos pelo CODEM (Maringá 2020, Maringá 2030 e Maringá 2047) colocam no vocabulário da gestão alguns termos comuns às práticas corporativas, como “gestão estratégica” e “planejamento estratégico” e se alinham à proposta de uma cidade de espírito empreendedor, que disputa as atenções dos mercados externos em busca de investimentos e promessas de retornos aos investidores (Harvey, 1989). Com isso, apontam para um futuro em que a gestão urbana se encaminhará, cada vez mais, para os moldes de gerenciamento de uma empresa, racionalizando recursos, métodos,

otimizando orçamento e inserindo a cidade na rota da economia global, como um produto reluzente na prateleira.

A busca por empresas internacionais de consultoria (como *Deloitte* e *Norman Foster*) reforça essa intenção de lançar Maringá como expoente entre as cidades de médio porte ao redor do mundo, atraindo para si a possibilidade de investimentos globais (Töws, 2015). Portanto, nos tempos de globalização, marcado pela multiplicação dos sentidos atribuídos a palavras como planejamento, adaptação, estratégia, integração e conectividade, a cidade de Maringá e seus atores/as institucionais (que pensam o planejamento urbano) parecem querer dobrar a aposta na miragem da “cidade planejada”, mesmo que com isso venha a potencialização das contradições que se distribuem neste território. Assim, o vocabulário corporativo atua na construção da imagem da cidade, ocultando a lógica de distribuição das desigualdades socioespaciais (Töws, 2015).

2.1.4. O discurso corporativo e a construção da Cidade Verde

O discurso empresarial, ao ser apropriado e combinado por gestores, empresários e diversos setores da sociedade civil, produz a realidade e aponta para determinada perspectiva de futuro. Seus efeitos ganham volume no cotidiano e nas ideias de qualidade de vida, de viver em uma cidade especial, qualificando positivamente o caráter planejado do lugar. O discurso da cidade empresarial forja subjetividades que dão vida e movimento a esse tipo de cidade.

Esse repertório tem agido a favor de uma cidade sustentável, limpa e verde, cujos elementos vêm sendo postos há tempos nas políticas de gestão urbana: coleta seletiva, ocultamento de favelas, arborização, construção da malha viária entre outras características que escamoteiam as desigualdades que estão na raiz da consolidação de Maringá. O imaginário da Cidade Verde existe em potência desde o projeto pela proposta das cidades-jardim, com cinturão verde, proximidade com a vida no campo, plano de arborização e disposição de bosques na cidade. No entanto, é somente na década de 1980 que esse significante passa a circular com velocidade, impulsionado pelas preocupações dos movimentos ambientalistas, com a difusão da temática ambiental no cenário global.

O prefeito Said Ferreira, o mesmo responsável pelo pontapé inicial na exploração do Novo Centro, esteve à frente da reinvenção do rótulo verde para a cidade de Maringá e lançou em 1983 uma campanha para criar um slogan que representasse a vocação ambiental da cidade, que se concretizou como “Maringá: coração verde do Brasil” (Bovo

& Amorim, 2012). Estava posta nessa campanha uma oposição entre a natureza como obra de Deus e a cidade como obra da razão humana. Em uma perspectiva histórica, o modelo de cidade proposto para a Maringá do futuro busca equalizar essa tensão que não cessa de se fazer no processo de produção socioespacial.

O que antes poderia ser entendido como estado de natureza, com mata nativa quase intocada e preservada pelas populações que aí viviam, foi radical e sistematicamente desmontado para dar lugar à ordem e à racionalidade urbanística que tentou imprimir uma lógica determinada em toda a verdejância. Se no primeiro ciclo de exploração urbana de Maringá o rótulo de “Cidade Canção” mantinha aquecido o ritmo das especulações, seu potencial imagético foi substituído pela imagem da árvore. O rótulo verde se mostrou mais oportuno, seja para agregar valor à cidade, seja para aplacar discrepâncias entre natureza e sociedade (Bovo & Amorim, 2012).

O elemento verde tem se tornado ferramenta de disputa, operando de maneiras distintas ao longo das sete décadas da história da cidade, seja como reforço de uma vida tranquila próxima do campo (ideal atrelado às cidades-jardim), seja a partir do apelo à sustentabilidade, diante da intensificação da vida urbana, o que se expressa nas maneiras de habitar e nos produtos imobiliários vendidos na cidade. Nas décadas de 1980 e 1990, esse rótulo emergiu em um momento oportuno, concomitante ao processo de aguda verticalização (que poderia macular a imagem de uma cidade articulada ao conceito de sustentabilidade). Os efeitos da transformação da paisagem urbana foram amenizados com mecanismos políticos de preservação do ambiente, como a criação do Conselho Municipal do Meio Ambiente e a Secretaria Municipal do Meio Ambiente. Estas foram estratégias para voltar a atenção aos cuidados derivados do processo de urbanização e verticalização, de gestão das áreas verdes e das águas da cidade (Mostagi & Mansano, 2019).

Além disso, há uma intersecção entre mobilidade e arborização anunciada no plano de diretrizes viárias de 1979 que colabora para o projeto da Cidade Verde. Na tentativa de fazer frente ao aumento populacional da cidade na década de 1970, frear a consolidação de uma malha viária fragmentada e manter o traçado da cidade fiel ao projeto original, este Plano instituiu corredores perimetrais e medidas de preservação nas áreas de fundo de vale e sua arborização, que se constituíam também em estratégias paisagísticas (Mostagi & Mansano, 2019). Assim, foi dada a largada para a consolidação

dos corredores verdes na cidade que pintam anualmente as páginas de jornais com as floradas dos ipês, sibipirunas e outras árvores nativas.

Nas diferentes temporalidades, aponta-se para um espaço liso e sem conflitos, um bastidor ideal para efetivar os lucros dos agentes imobiliários e ao mesmo tempo esboçar os sonhos e os significados compartilhados por seus habitantes. A intensificação das campanhas no final dos anos 1990 teve como disparador o alinhamento da cidade ao planejamento estratégico e à proposta de construção de um projeto de longo prazo. Os planos Maringá 2030 e Maringá 2047 condensam as imagens de uma cidade sustentável, com altos índices de desenvolvimento humano e qualidade de vida, com a imagem de uma cidade empresarial, voltada ao desempenho e lucratividade (Töws, 2015).

Em diversos momentos do projeto da Cidade Verde, o que tem se evidenciado são os modos como propagandas e políticas de produção do espaço se utilizam do verde e da árvore como modo de agregar valor à própria cidade como uma totalidade, atraindo para si as atenções de outras fontes de investimentos. Cidade Verde é o rótulo deste produto que não cessa de se produzir no cotidiano. A circulação desse significante cumpre funções de naturalização do discurso verde e funciona como organizador identitário e subjetivo.

Ao operar sobre a dimensão dos desejos, dos ideais e dos processos de subjetivação, as ações políticas que reforçam o verde parecem mais palatáveis, independentemente de quais sejam as consequências urbanísticas e socioespaciais. Com isso, a favor da manutenção da imagem verde (que se acredita ser benéfica para a cidade) permitem-se alterações de toda ordem nas regras urbanísticas e sustenta-se a naturalização da imagem da cidade planejada, organizada, sem favelas, sem desigualdades, achatando as contradições existentes no processo de constituição socioespacial da cidade.

O cotidiano imprime e acentua as características decorrentes do verde, e com isso age sobre a produção do espaço. Portanto, enunciar a Cidade Verde a partir de certas diretrizes, em um contexto econômico, social e político determinados, implica de entrada a produção do espaço e de um repertório sobre a cidade que organiza, filtra, seleciona e estratifica sujeitos, forja subjetividades.

No entanto, as propagandas propostas pelo poder público e pelos agentes imobiliários, todas com forte apelo ambiental a favor do verde, não têm sido capazes de converter plenamente a imagem da cidade como berço da sustentabilidade do norte paranaense. Exemplos disso são os baixos índices de engajamento na separação dos

resíduos domésticos com vistas à reciclagem (Mostagi & Mansano, 2019) e as altas taxas de motorização em detrimento de modais ativos.

A arborização, presença de parques e outros equipamentos urbanos agem a favor da valorização imobiliária de determinadas áreas urbanas (Mostagi & Mansano, 2019). A identificação com o verde não necessariamente tem vistas à construção de uma conduta ecológica ou pró-ambiental. Quando alia planejamento, paisagismo e manutenção da imagem de uma boa cidade para se viver (o que faz do/a maringense um povo orgulhoso do lugar onde vive), a imagem da cidade verde se constitui como estratégia governamental de manutenção de uma ordem determinada, que opera no nível das subjetividades. O verde se fortalece a identificação com a imagem de uma cidade-empresa competitiva no cenário nacional e internacional, dessas que aprece nos índices de consultorias internacionais.

Sob a ótica da governamentalidade e das táticas biopolíticas de produção da vida na cidade (Foucault 2008), o apelo ao discurso verde guarda em seu avesso a histórica deterioração do ambiente, os constantes recortes e fragmentações das regulações urbanísticas a favor do capital imobiliário e a urbanização aguda das últimas décadas que têm acentuado as desigualdades na cidade. O verde se torna a linha tênue que matiza as diferentes narrativas que se costuram no cotidiano e na história de Maringá.

Foi recente minha descoberta da raiz da palavra *colonização*. Durante o período de intercâmbio de doutorado em Barcelona, em uma das caminhadas, deparei-me com a estátua do explorador (no castelhano) Cristóbal Colón, que figura ao alto, apontando para o horizonte indefinido. Esse momento de torção ecoa na escrita desta seção sobre a história da colonização de Maringá e de sua constituição socioespacial pois amplifica algumas das contradições que optamos narrar.

Historicamente, a iniciativa de Colón reproduz o mesmo espírito dos portugueses e espanhóis no ato de “descobrimento” das Américas; dos bandeirantes no processo de interiorização do Brasil; e no século XX a fundação de espaços feitos para prosperar, na expectativa de gerar acúmulos. Sob o pretexto da propriedade privada e da iniciativa individual, extrai-se da natureza todos os recursos possíveis (na lógica do esgotamento

que configurou todos os grandes ciclos econômicos do Brasil) para fazer reservas em lugares outros.

Maringá parece ser o exemplo de um projeto bem sucedido de uma companhia colonizadora e de seus pioneiros. Apesar das grandes transformações que Maringá vem sofrendo nas últimas décadas, procuramos destacar a manutenção histórica e os desdobramentos de alguns procedimentos políticos que certamente não são exclusivos da cidade, mas chamam a atenção por sua capilaridade e naturalização: nas diversas topologias de aliança do poder público com o mercado imobiliário para especular com o solo (inicialmente com o governo federal e investidores ingleses; na inserção local da CNTP na governança dos municípios por ela fundados no norte do Paraná; na composição dos conselhos municipais responsáveis pela gestão democrática das políticas territoriais).

Esses espaços de deliberação, que servem como ferramenta de participação cidadã, reforçam cada vez mais o caráter técnico-científico das decisões sobre a produção do espaço. Esse discurso ecoa a partir da racionalidade técnica do planejamento urbano, da engenharia e do planejamento estratégico, alinhando a cidade à perspectiva empresarial, no sentido de angariar mais recursos e investidores com vistas à obtenção de lucros. Sustento essas afirmações a partir de alguns espaços pelos quais transitei durante a elaboração da tese: audiência pública referente à revisão do plano diretor e apresentação preliminar do estudo para o plano de mobilidade urbana¹³. Em teoria, são espaços destinados à participação dos mais diversos estratos da sociedade (organizações, comércio, poder público) e que orientam seus procedimentos a partir da linguagem e burocrática, muitas vezes dificultando a efetividade dos processos de participação das pessoas e instituições que não compartilham deste vocabulário. Nos bastidores, circulava-se que organizações alinhadas aos setores do comércio e da construção civil são convocadas para “fazer volume” nas decisões e engrossar as votações a favor de certos interesses.

No cotidiano da cidade, o planejamento se despoja de sua função de organizar o crescimento urbano e passa a encorajá-lo. Desse modo, a partir do discurso do bem estar e da coletividade, o planejamento voltado para o mercado aprofunda as desigualdades socioespaciais. O desenvolvimento de Maringá segue essa lógica, garantindo ao mesmo

¹³ Tratam-se respectivamente da 3ª Conferência Pública de avaliação do plano diretor, realizada em 16 de junho de 2018 no bloco B33 da Universidade Estadual de Maringá; e da audiência pública do Plano de Mobilidade Urbana de Maringá (Planmob) realizada em 3 de novembro de 2019, no auditório Helio Moreira.

tempo o enriquecimento de alguns grupos econômicos (que definem os caminhos futuros da cidade) e a manutenção das ações de especulação que separam cada vez mais o tecido urbano (Rodrigues, 2005).

Tomamos o Novo Centro como expressão da face neoliberal da produção do espaço na cidade de Maringá. A partir da descrição de alguns elementos históricos e alguns atores/as políticos e institucionais, tentamos narrar a economia política de consolidação de um espaço incorporado pelo capital imobiliário e fundiário, constituindo uma “nova” centralidade. Ao que parece, a novidade se deve principalmente à frente de expansão desse tipo de lógica, e não à instituição de outros modos de consolidar centralidades.

Este não é o único projeto em curso que alia o poder público e o setor privado a favor da lucratividade sobre a terra. Nos últimos anos, outras localidades passam pelo mesmo processo, envolvendo atores análogos e engajando relações de poder de mesma natureza. Exemplo disso é a alteração do zoneamento para a criação do Eurogarden, espaço que serviu de contrapartida para a CTNP na construção do Novo Centro e hoje é alvo de uma parceria público-privada que serve como nova frente de expansão do mercado imobiliário na cidade (Töws, 2015).

Desde a inauguração do Novo Centro em 1999, as metamorfoses socioespaciais não cessaram de se produzir: a região atraiu prédios de seguradoras, instituições de ensino, redes de hotéis e de supermercados. É localidade desejável para consumidores/as e investidores/as aplicarem seu dinheiro com grandes possibilidades de lucratividade sobre o investimento. Os prédios, que se pulverizam ano a ano e distribuem serviços e moradias, reforçam a produção de um estilo de vida e de modos de subjetivação que deem corpo à rapidez, à facilidade, à mobilidade e à praticidade. São essas as chaves retóricas, presentes nas propagandas imobiliárias e nas fachadas das lojas, que fazem funcionar o Novo Centro de Maringá.

Os casos de mobilização do espaço se multiplicam ao longo das últimas duas décadas. A antiga rodoviária, presente nos planos de Niemeyer e alvo de disputas recentes, foi demolida em 2009 e deu espaço a um grande vazio ao lado do que, hoje, é o terminal intermodal, e serve de estacionamento rotativo (Rodrigues & Cordovil, 2012). À época, a prefeitura apresentou um projeto para a ocupação da área: duas torres de mais de trinta andares, desenho futurista e custo estimado em mais de 180 milhões de reais¹⁴.

¹⁴ Recuperado de: <https://noticias.maringa.com/11835/duas-torres-ocupacao-area-da-antiga-rodoviaria>

As obras recém entregues do terminal intermodal também se somam à consolidação de uma cidade do futuro e atualizam o projeto do trem Pé Vermelho, requeitando um sonho antigo dos/das moradores/as do norte do Paraná com a promessa de reativação do transporte ferroviário de passageiros entre as regiões metropolitanas de Maringá e Londrina. Na mesma região, as intenções de revitalização são aquecidas com um projeto de 50 milhões de reais e que compreende o Eixo Monumental da cidade, uma área de aproximadamente 170 mil m² entre a Catedral e a Vila Olímpica. Se esses projetos não foram levados a cabo até o momento, ao menos têm servido para mobilizar as intenções de investimentos no local.

Acoplado ao repertório da modernidade e da fluidez, cria-se a imagem da cidade verde, que tem a arborização da cidade como cartão de visitas, multiplicando seu valor retórico e imagético. O verde emerge como tentativa de implantação artificial da natureza que não é mais. Semeiam-se ipês e sibipirunas ali mesmo onde ipês e sibipirunas foram arrancados para dar lugar a concreto, asfalto, leis e normalizações. Ao longo da curta história de Maringá, as atualizações da retórica ambiental deixam turvas as contradições existentes no processo de urbanização, bem como a desigualdade que emerge de sua constituição socioespacial. Ao enfatizar o verde, nega-se a hipótese irrefreável do urbano (Lefebvre, 2002).

Por último, destacamos dois acontecimentos recentes, nos primeiros dias de 2021, que amplificam o sentido do que propomos. No dia 05 de janeiro de 2021, o prefeito reeleito de Maringá, Ulisses Maia, abriu sua agenda oficial com uma reunião com o deputado federal e ex-prefeito de Maringá Ricardo Barros, a ex-governadora do Paraná Cida Borghetti e demais lideranças políticas da cidade para pautar a retomada de parte do projeto Ágora. O deputado foi responsável pela captação de 25 milhões de reais junto ao governo federal para viabilizar o projeto e execução da obra do centro cultural que estava incluído nos planos de Niemeyer na década de 1980. A obra, que ocupará o terreno da antiga rodoviária, terá sete mil metros quadrados e deverá ficar pronta até 2025, com a elaboração do projeto viabilizada para fins de 2021. As mídias locais e os portais oficiais de notícias da prefeitura encerram suas reportagens enfatizando que esta será a segunda obra de Niemeyer no Paraná e será referência no campo da arquitetura e urbanismo¹⁵.

Além disso, o prefeito divulgou em suas redes sociais, no dia 09 de janeiro de 2020, o projeto da Praça Salgado Filho. Esta praça se situa na região do antigo aeroporto

¹⁵ Recuperado de: <http://www2.maringa.pr.gov.br/site/index.php?sessao=9d6cecc3a5559d&id=36949>

e pertence à zona especial Z-23, que corresponde às alterações do zoneamento para implementação do megaprojeto *Eurogarden* (Töws, 2015). Com isso, a prefeitura acena mais uma vez para a intervenção ou revitalização de uma área que se configura pela disputa e especulação de agentes imobiliários do setor privado, viabilizando a consolidação de lucros.

Sob a lógica do capital imobiliário, a constituição da cidade se torna outra mercadoria programada para a obsolescência. Seu devir espacial, marcado por idas e vindas, por construções e destruições, faz da cidade um espaço vivo e pulsante, em constantes disputas e refazimento. Trata-se de um processo imbricado em que o espaço deixa de ser já sendo outra coisa: um prédio histórico derrubado é a virtualidade de duas torres empresariais em cima; a alteração do zoneamento em um lote específico atiza as intenções de lucro dos proprietários dos entornos. Os diversos projetos que são anunciados, um após o outro, não tratam somente de uma expectativa de porvir, de algo que será feito em um futuro distante, mas se produzem como virtualidades do presente, realizam-se em ato, aqui e agora.

CAPÍTULO 3 – Narrativas de um deslocamento (ou “uma cartografia do intangível”)

3.1. Partidas (ou chegadas?)

Encontro entre dois marroquinos. Conversa inaudível ao pé do ouvido. O que está sobre a moto recebe algo das mãos do outro e acelera na direção oposta à que viera, enquanto o outro permanece, olha para os dois lados, mete as mãos nos bolsos e caminha aparentando tranquilidade. A operação de troca dura no máximo quinze segundos e agora restam somente seus resíduos, fumaça e o barulho do motor da motoneta rasgam a paisagem e se dissipam em tempos e densidades diferentes.

A névoa que se desfaz dá a ver o primeiro perfil da cidade. Estreito. As paredes das construções se perfilam e parecem se afunilar nas partes mais altas, quase fechando num imenso corredor recortado por vários outros corredores, vielas, becos, desafiando qualquer lógica urbanística de um lugar civilizado. De fora, as construções aparentam ser autoconstruídas: dois ou três andares, com acabamento rudimentar, misto de matéria vegetal e barro, portas tão baixas que mal permitem a entrada de uma criança. As paredes e o chão têm a mesma cor marrom acobreado, que compõem com uma paisagem geral desértica. Temperatura: 30° C e ainda é inverno. Que vida é possível aí?

Estrito. Cada um desses elementos compõe de maneira precisa com uma paisagem complexa de cheiros, texturas e intensidades que se arranjam, se multiplicam e se propagam na experiência do lugar. Da porta pra fora a dinâmica do visível. Pessoas brancas, pretas, marrons, da mesma cor da terra, cobertas, descobertas, suadas, andam num ritmo frenético de lá pra cá. Às soleiras, onde toda essa gente se apinha, os locais abrem seus lugares, colocam na rua toda a gama de artefatos, manufaturas, quinquilharias brilhantes, pedaços de boi e especiarias para os passantes apreciarem o espetáculo exótico. Vozes em todos os idiomas dão o ritmo das negociações, gritam, chamam o comprador de volta para o embate pelo preço final, gatos passam gordos e lentos de um canto a outro, aquelas mesmas motonetas barulhentas, montadas por uma, duas, três pessoas, dão o timbre desse balé desvairado em ritmo berbere. No meio da tarde, toque de recolher-se para a oração.

Estrato. Camadas... a tessitura e a profundidade da experiência são produzidas e captadas desde uma mirada determinada. Turista, estrangeiro... ou seja lá como se queira nomear. É desde um ponto de vista singular, do olho que vê e da pele que sente, que uma

experiência é vivida. Guias de viagem, fotos, mapas, indicações de *blogs*... sempre haverá algo que escapa.

Olhar é um ato marcado social e historicamente, produzido na tensão entre opostos. A particularidade do olhar do turista se dá em sua contraposição ao não-turista, ao local, no contraste com as práticas culturais, nas formas de organizar o tempo, o espaço, as atividades domésticas e o trabalho (Urry, 2002). Nesse sentido, o turista vê na experiência do outro o exótico, a diferença, mesmo que muitas vezes não reconheça sua própria. O olhar não é um ato neutro. Estratifica-se na perspectiva de classe, de raça, de etnia, de gênero.

Este relato de viagem age como metáfora para fazer funcionar uma inspiração metodológica da pesquisa em mobilidades que possa reverberar na psicologia social. Da perspectiva do turista, ampliamos a leitura para outra dimensão desta experiência, a do estrangeirismo e da errância. Portanto, a metáfora do viajante servirá como figura metodológica que dará acesso a uma dimensão da realidade constituída, ela mesma, pela mobilidade.

O que está em jogo quando se pretende conhecer um alvo em movimento? O que está em disputa na legitimação desse saber? Em busca da fidedignidade do saber científico (ou da autenticidade da experiência local) evidenciamos a errância como estratégia de produção de conhecimento nas ciências sociais e humanas, tensionando tradições teóricas, epistemológicas e metodológicas dos estudos pessoa-ambiente a fim de contribuir para o debate no campo das mobilidades. A partir do paradigma das novas mobilidades (Sheller & Urry, 2006), apostaremos na trajetória teórico-narrativa para traçar paralelos entre viajar e pesquisar.

Esse referencial se organiza como ferramenta para compreender as transformações das relações em um mundo global e desterritorializado, em que os fluxos de corpos, ideias e mercadorias se definem a partir das relações de poder globalmente distribuídas. Além disso, embasa-se na ideia de que a mobilidade se produz nas relações cotidianas e se expressa como movimento potencialmente observável na realidade, e pode ser experimentado, incorporado e representado por sujeitos móveis (Cresswell, 2006).

Neste capítulo desenvolveremos argumentos metodológicos em três momentos. Primeiro expomos a posição de quem se move ancorado em procedimentos conhecidos, assegurando a previsibilidade daquilo que será encontrado ao final da viagem. Em segundo lugar, exploramos algumas iniciativas para incorporar referenciais móveis nos

estudos pessoa-ambiente que, ainda que busquem integrar outros métodos e conceitos à bagagem, reproduzem a postura do viajante contido, que se move dentro da margem de erro até o destino final. Por fim, como crítica às posturas anteriores, apresentamos a cartografia como alternativa metodológica para dar conta dos impasses da produção de conhecimento em mobilidades, tensionando os limites entre sujeito X objeto, *pesquisar sobre X fazer com*.

3.2. Preparativos (ou “sobre o fazer as malas”)

Sair de viagem não é empresa fácil. Pesquisas prévias, experiências de conhecidos e/ou experts, guias de viagem, informações sobre os pontos turísticos, o que fazem os nativos, onde ir, como chegar aos lugares. Soma-se a isso a condição de estar de férias, de ter trabalhado um ano inteiro (ou mais!) para executar planos, desejos, sonhos.

Há também o custo subjetivo do deslocamento. O turista é um ser cravado no mundo mesmo quando, buscando pelo exótico, almeja o intangível. Viajar é habitar um não lugar e é isso que faz dele um estrangeiro, ou “de fora”: sabendo-se deslocado de seu habitat natural, busca uma ilha de tranquilidade onde possa se sentir “em casa”. Ao menos é essa a promessa de alguns hotéis e agências da indústria do turismo para capturar clientes.

Assim como a preparação para viajar, delinear um programa de pesquisa exige ao menos dúvida ou inquietação a respeito do funcionamento da realidade. As incursões iniciais podem incluir aproximação com a literatura da área, técnicas para acessar um objeto de estudos, ferramentas analíticas. Essa etapa pode livrar de alguns prejuízos ou retrabalho, como por exemplo depreender a relevância e a justificativa da pesquisa, as lacunas teóricas. Pesquisar, assim como navegar, é preciso!

Entretanto, o fazer científico guarda sua especificidade. O método científico permite que o saber produzido se destaque de outros saberes e se consolide, na história moderna, como modo hegemônico de conhecer. Há, por parte do cientista, certa postura de interrogador, como alguém que desconfia das aparências e questiona o ser das coisas. Para responder às perguntas é preciso trilhar o caminho certo, escolher ferramentas, predizer o próximo passo para que o conhecimento derivado desses procedimentos seja o mais fidedigno possível. A análise científica se dá em um contexto rígido e preciso, desenvolvem-se ferramentas cada vez mais acuradas para manter o rigor e o controle. A observação sistemática, que indica o primado da empiria no fazer científico, permite o

acesso a dados precisos e objetivos. Na perspectiva da quantificação, reside no ato de olhar (neutro, distanciado) a possibilidade de extrair alguma confiabilidade do saber produzido, o que garante sua replicação (Guba & Lincoln, 2002) e o caminho para consolidar certezas.

Outro fundamento do fazer científico é a delimitação de um fenômeno. A observação da regularidade da natureza permite dissecar, analisar, derivar leis e prever estados futuros. No entanto, como o método científico definido nesses termos pode lidar com o fugaz, com aquilo que está aqui hoje, não está amanhã e volta uma vez mais depois de amanhã (Law & Urry, 2004)? O trabalho sob o referencial das mobilidades coloca um impasse a ser resolvido em termos ontológicos e metodológicos, pois a investigação de fenômenos que são constituídos pela mobilidade reivindicam outras posturas frente à realidade e outras estratégias de abordagem dos fenômenos investigados.

3.3. Sobre a margem de erro

De malas prontas, lançamo-nos na missão de conhecer. Às mãos todos os artefatos compilados com antecedência para não ser surpreendido durante a viagem. Do avião, prestes a pousar em solo estrangeiro, o olhar de sobrevoo pela cidade dá a impressão de uma massa espalhada e feia. Algumas expectativas e recomendações iniciais se confirmam: paisagem suja, trânsito caótico, névoa marrom, linguagem incompreensível. Nos primeiros passos trocados pelas ruas, a bolinha azul do *Google Maps* entra em colapso: a principal ferramenta de navegação no terreno desconhecido dá voltas e voltas enquanto eu mesmo permaneço parado. Perder-se é questão de tempo.

Do ponto de vista comportamental, mover-se pode ser entendido como estratégia adaptativa na evolução humana, lutar ou fugir. Sem mobilidade não vamos muito longe (Gunther, 2010). A mobilidade é constitutiva do processo vital e está relacionada com aspectos como necessidades, motivações, esperanças e limitações. Há uma condição subjetiva que é estar em movimento e essa mesma condição convoca o indivíduo a acessar o espaço público, este que “se apresenta, *a priori*, como espaço de convivência, despertando percepções e representações naqueles que nele transitam” (Cavalcante, Mourão & Ferreira, 2018, p. 144).

Uma diferença importante se aponta: por um lado um sujeito que se move e por outro o espaço *em que* se move. Nesse caso, o sujeito, que nos estudos pessoa-ambiente costuma ser um dos polos da relação, corresponde ao sujeito psicológico, dotado de uma

vida biológica e simbólica, que produz e compartilha significados em relação ao ambiente em que vive. Na perspectiva do comportamento humano, mobilidade se articula com variáveis como espaço pessoal e privacidade para reforçar o afastamento dos polos a favor de uma estratégia de sobrevivência.

Desse protótipo de ser humano que se comporta para resistir ao avanço do outro, parece que o ambiente é seu negativo, aquilo que resta. Algo que pode existir concretamente ou pode ser remetido pela memória e pelos significados, alvo dos processos psicológicos. Nos termos das relações pessoa-ambiente, o polo pessoa domina o ambiente, o possui, apropria-se dele a ponto de dizer que “é meu” ou “nosso”. O lugar como um recorte de dimensões geográficas e simbólicas é alvo de apropriação, identificações, apego, afetos, significados, individuais ou compartilhados.

Nessa perspectiva, a mobilidade busca resgatar tempos e espaços outros em que se podia fruir do ambiente, caminhar de maneira tranquila, ver a vida acontecer. O caminhar vagaroso e contemplativo seria uma estratégia de re-conectar, re-conhecer, re-estabelecer o contato com o ambiente, com ênfase no prefixo *re*, no sentido de retomar algo que já existiu, foi perdido e hoje falta. No entanto, parece que a cidade contemporânea não comporta mais a lentidão pois a produção do espaço não suporta práticas dessa natureza.

Na tentativa de resolver o impasse da produção de conhecimento nas cidades contemporâneas, a figura metodológica apontada como estratégia para capturar a mobilidade é o perambular (Cavalcante, Mourão & Gunther, 2018), prática que desafia o ordenamento arquitetônico e propõe o sem sentido como orientador estético da cidade. Desde sua concepção pelo movimento situacionista de 1950, o perambular se orienta pela radicalidade estética do ato de caminhar, carregado de crítica à produção do espaço, pois lança luz para lugares esquecidos da cidade. Na apropriação de Cavalcante, Mourão e Gunther (2018), perambular seria uma maneira de inventar o espaço, de criar outras rotas no planejado, de errar. Caminhar sem objetivo para lugar algum ativaria as virtualidades do espaço: outros caminhos se mostram à medida que o exploramos. Escolhemos, negamos, produzimos variações no corpo e no espaço.

Diferente dos situacionistas, a apropriação psicoambiental do perambular parece privilegiar uma postura mental ao relacionar-se e se reapropriar do ambiente (Cavalcante, Mourão & Gunther, 2018). O indivíduo é ativo diante do meio físico pois percebe e lê o ambiente que percorre, remetendo-se à propriedade de legibilidade do ambiente (Lynch,

1999). Se por um lado a legibilidade leva em consideração as cognições do leitor, um ambiente legível é aquele que possui em si mesmo propriedades que dão tranquilidade e paz para que as pessoas perambularem. Errar com segurança, perder-se dentro de certos parâmetros em busca do sentido verdadeiro. Nesses termos, mover-se é uma forma de abertura à experiência do outro e do mundo na tentativa de se reconectar com algo perdido, o que contradiz a proposta situacionista de invenção do espaço e a ativação de suas virtualidades.

Na pesquisa se estabelecem alguns passos para perambular. Através de um olhar interrogativo, atento aos detalhes, busca-se captar o movimento e encontrar o *locus* da transformação social. Eleger um ponto de partida, delimitar o tempo de perambulação, deixar-se levar pelas oscilações da cidade, usar ferramentas como gravador e câmera, observar os detalhes com curiosidade e por último passar os dados “a limpo”. Nesse sentido, a deriva deixa de ser uma atividade espontânea e passa a ter um objetivo, um roteiro de viagem, justamente aquilo que os dadaístas, *flâneurs* e situacionistas buscavam problematizar. Cavalcante, Mourão e Gunther (2018, p. 175) arrematam a reflexão sobre o perambular:

Apesar de o caráter aleatório, espontâneo e descontraído ser característica inerente à noção do perambular, na atualidade, diante da complexa dinâmica urbana que se impõe aos habitantes dos grandes centros, este tipo de caminhada emerge como uma atividade de pesquisa racional e programada – a deriva –, em busca da possibilidade de compreensão da vivência humana nesses espaços.

Entendemos que esta apropriação do perambular é um esforço importante no sentido de construir outros modos de produção de conhecimento no campo das relações pessoa-ambiente. No entanto, parece reforçar a separação sujeito-objeto e se aproxima da ideia de erro da estatística, que é a medida em que um dado pode fazer oscilar a média amostral em relação à populacional. Nesses termos, pode-se admitir o erro do instrumento de produção das informações ou então o comportamento aleatório da realidade analisada, sempre em busca da homogeneidade da curva normal.

Mobilidade e perambulação, nos termos em que foram descritas, respondem no plano ontológico a pessoas e espaços como matérias opostas. Dito de outro modo, é necessária a delimitação clara entre ambos para que se lance mão de estratégias de controle do ambiente e das ações dos indivíduos. Do ponto de vista metodológico, pretende-se produzir periodizações que parecem novas roupagens para práticas de pesquisa conhecidas. Ao proporem tal aproximação da ideia de mobilidade e

perambulação, os autores se adiantam em propor uma ferramenta-resposta para um problema contemporâneo que é prévia à indagação sobre a natureza do problema com o qual estão às voltas. Ao final, assume-se uma postura estática para buscar um objeto em movimento, ocultando as consequências sociais e políticas da mobilidade, assim como a implicação do/da pesquisador/a como sujeito móvel.

Viajar para um lugar onde o território e a cultura são completamente avessos ao meu é uma caixa de surpresas. Acredita-se que todas as dicas, instruções e itens que foram colocados na mala funcionarão com perfeição. Chegado o dia da viagem, infinitos outros trajetos deverão ser feitos, a vida na cidade o exige. Lá, ao colocar um destino qualquer no *Google Maps*, a navegação não opera como o habitual. A aplicação funciona dentro da lógica do ganho, do custo-benefício e da distância, buscando a melhor opção de trajeto entre dois pontos. Se na lógica preditiva essa rota corresponde a 500 metros e quatro minutos de caminhada, no plano do vivido equivale à travessia de um mercado num emaranhado de ruas vielas bifurcações casas ofertas de produtos convites para entrar em lojas gatos atravessando idosos sendo conduzidos por crianças motos insistentes indo e vindo em todas as direções obrigando o pedestre a se esquivar.

O que fazer quando a principal ferramenta de navegação falha? O que fazer quando o desejo de experimentar a diferença corresponde à incerteza e ao medo? Sinalizar o erro como método é admitir que às vezes o planejado não funciona e ao invés de se ancorar em rotas já navegadas é necessário criar a partir do que se tem. Quando o método erra, surge a oportunidade de colocá-lo para funcionar.

3.4. Pesquisar é deslocar-se: narrativas da errância

Ao primeiro olhar, o contato com o diferente desestabiliza. A pele do outro é diferente, o idioma é outro, a rua é desorganizada, o trânsito é caótico, o horizonte é sujo, não há ordenação urbanística. Do ponto de vista do turista, o lugar se afirma pela falta e pela negação daquilo que lhe é próprio. Falta aos nativos exatamente aquilo que organiza e dá sentido ao modo de existência do turista.

“Do outro lado do mundo / O outro lado do mundo / Somos nós”¹⁶. Essa é a aporia do estrangeirismo que a mobilidade tem a potência de provocar, e ela se expressa no plano subjetivo. O que fazer quando a condição para a existência do turista é habitar um *entrelugar*? Se a figura subjetiva do turista emerge do afastamento entre eu X outro, e da

¹⁶ Haicai do relativismo, por J. H. Balbinot. Em: *O medo de tocar o medo*, 2018, Ed. Patuá.

negação do lugar (binômio local X estrangeiro) outra figura deverá emergir para habitar o *entrelugares*.

Numa paisagem urbana do Marrocos, a cidade oferece muitas entradas. Uma cidade habita dentro de outra, dobram-se, entrincheiram-se, avizinham-se. Tempos e espaços sobrepõem-se às antigas muralhas da cidade islâmica, que hoje se esforçam em manter a tênue divisão do antigo e do moderno. Do lado de “fora”, todas as marcas de uma cidade ocidental: casas noturnas, prédios, shopping centers, lojas de departamento. A adjetivação etnocêntrica parece inevitável: é uma cidade “normal”. Na cidade antiga (do lado “de dentro”), ritos, tradições, restrições de outros tempos que hoje dão o tom exótico à experiência do turista. Em grande medida, é essa a vivência incentivada e vendida da medina de Marrakech: hospedar-se nos *riads*, comprar quinquilharias e especiarias nos *souks*, fazer uma pequena pausa para o chá de menta.

Nunca aceite o primeiro preço! indicou um amigo marroquino, e *cuidado para não comprar produto chinês!*, alertou outro conhecido, sugerindo que os produtos vendidos nas ruas da cidade antiga poderiam não ser propriamente “de lá”. Todas as sugestões de antemão, todas as aspás, reticências e interrogações se misturam e se confundem para produzir uma experiência singular de circular por um lugar diferente do habitual. Para o turista, que sai de casa para consumir um produto turístico, pouco importa a corrida frenética de estrangeiros pela incorporação imobiliária dos casarões antigos e sua transformação em hospedagem “autenticamente marroquina”; se os produtos dos mercados são produzidos em massa em outro país ou se são feitos pela associação de artesanato local. Importa que sua ideia de exotismo corresponda àquilo que estava descrito no guia de viagem.

No plano do vivido, mover-se no espaço da diferença convoca à emergência da figura do cartógrafo. Implica admitir que as ferramentas organizadas antecipadamente podem ajudar, mas não podem ter a centralidade na experiência atual. O ofício do cartógrafo é inventar, dentro do universo dos possíveis, suas próprias ferramentas de navegação (Passos & Barros, 2015a).

Destacar que a vida na cidade e suas dinâmicas são complexas não basta para colocar em evidência os aspectos fundamentais da produção de conhecimento sobre e nesses espaços. Tomamos a complexidade como ponto de partida. Não adianta lançar-se à realidade, dispor mapas e rotas pré-programadas e concluir que a realidade é complexa e irredutível a elementos particulares. Ao contrário, comprometemo-nos com o princípio

de que o estrangeirismo e o pertencimento ao entrelugar são fundantes da realidade e a vida nos lugares não se desvincula da posição do/a pesquisador/a. Esse raciocínio produz uma inflexão do pensamento e exige o deslocamento do lugar do/a pesquisador/a, admitindo-se que este/a é parte constitutiva do campo investigado.

O giro para as mobilidades nas ciências sociais hibridiza o terreno do pensamento, assumindo uma perspectiva pós-humanista. Admite-se que a capacidade humana de pensar e agir não se dá desvinculada do mundo material e deve-se considerar o mundo humano pelo acoplamento de elementos humanos e não-humanos, como prédios, máquinas, tecnologias, ferramentas e objetos diversos (Büscher & Urry, 2009).

Na condição de pesquisadores/as, todos os elementos constitutivos das relações pessoa-ambiente participam da composição da pesquisa (Di Masso & Dixon, 2015). Fenômenos locais de natureza socioespacial se dão em um agenciamento em que o linguístico e o material, o imaginado e o real são propriedades relacionais que se produzem e se modificam de maneira mútua e contínua. Dessa perspectiva, o núcleo de análise das relações pessoa-ambiente é uma unidade complexa que está além do discursivo. Uma fala é localizada e a materialidade que constitui esse local (prédios, cercas, ruas, cartazes) é uma força constitutiva do campo, em que alguns elementos de análise se destacam em relação a outros.

Como resposta possível à questão da complexidade das mobilidades e dos agenciamentos das relações pessoa-ambiente, somamos o corpo-pesquisador que emerge na figura do cartógrafo. O pesquisador-cartógrafo procura romper a barreira da distância e do olhar ao se misturar na paisagem sensitiva que percorre. Habitar o campo é a condição de possibilidade para que o pensamento seja pensável e que os caminhos da pesquisa sejam traçáveis. Essa figura tensiona a ideia da pesquisa social de pesquisar sobre pessoas e mobilidades, pois sua condição de existência é pesquisar movendo-se, o que abre para um universo de incertezas metodológicas.

Se o olhar não é neutro, a perspectiva do cartógrafo exige sua localização subjetiva, geográfica e social. Trata-se de admitir de entrada que a perspectiva adotada importa, que o recorte de classe importa, que em uma viagem o fato de o turista estar de férias importa, que o fato de estar em movimento para acessar objetos em movimento é, senão um compromisso ético-político de investigação, algo constitutivo do próprio pesquisar.

Importa onde dois marroquinos conversam e quem observa essa conversa, que ganha volume e intensidade à medida que o escopo da lente se abre: duas pessoas isoladas, um ponto de vista, distanciamento entre os dois, uma cena que conjuga esses atores (e derruba o argumento moderno do distanciamento sujeito-objeto). Motos, pedestres, carne pendurada, idiomas, gatos, cheiros, velocidades e olhares que se multiplicam e se potencializam na construção de uma cena complexa, em constante transformação.

Uma frase atíca: *não é possível estar perdido se você não sabe para onde está indo*. Há algo na medina de Marrakech que convoca ao perder-se, como se essa fosse a condição para encontrar aquilo que espera. O erro transfigura seu sentido e se torna o orientador da construção de um mapa. Conhecer as dinâmicas da cidade exige abertura, permitir que o corpo coincida com o espaço em uma experiência de imersão. O corpo se lança na aventura dos fluxos que constituem a cidade e se diferencia, na mesma medida em que esta devém outra.

Considerar o cartógrafo como uma força no campo é pensá-lo também como ponto móvel ou estático. O corpo se move com a realidade ou espera o movimento cessar para o inquérito posterior? Errar é produzir variação no campo e no pensamento, e uma postura asséptica na relação com a cidade não varia, condição fundamental para produção de conhecimento. Transformar-se para conhecer: não se pode passar despercebido pela cidade, sem se sujar, sem se afetar, sem se heterogeneizar. Não se adentra o terreno da cidade para conhecê-la como objeto estático, que convoca ao olhar de estrangeiro. Enquadrá-la é perdê-la e ao mesmo tempo a condição de possibilidade para a aproximação.

Nesta definição de cartografia, o mapa de orientação se constrói como virtualidade do presente, à medida em que se explora um território. Disso deriva a potência desta postura metodológica, que toma o erro ou o perder-se como condição de abertura para outras dimensões do sensível. Postura que produz uma inversão do sentido tradicional da (metodo)lógica da ciência moderna, que presume a existência de um caminho prefixado para chegar à verdade. O caminhar traça suas metas durante o percurso e por isso conhecer e fazer, pesquisar e intervir são coexistentes (Passos & Barros, 2015a). Daí se desdobra a potência ético-política da cartografia como estratégia de conhecimento, pois a transformação torna-se condição para que a pesquisa-intervenção aconteça.

Lançar-se ao erro não quer dizer que aquilo que embasará a produção de um saber é o arbitrário ou sem sentido. Antes, trata-se de ampliar as possibilidades de

questionamentos que abram para outras vias de acesso à realidade. Quando conjugamos o campo de estudos das mobilidades ao ambiente urbano, defendemos que o agenciamento de pesquisa produzido contempla de entrada o/a pesquisador/a como uma força que produz variações no movimento da pesquisa.

Cartografar implica mover-se no mundo das palavras, das coisas e dos lugares. Implica também lançar-se a esse mundo (que não é mais o da palavra das coisas e dos lugares, senão *mundo*) a partir de uma posição singular e produzir rupturas com regimes de saberes cristalizados. No embate com o mundo produz-se uma inflexão do pesquisador sobre si mesmo, uma dobra de subjetivação que o coloca diante do não-saber, da insuficiência e da urgência de criação. Cartografar exige fazer-com, de onde se desdobra o desafio ético-político desta perspectiva de análise.

3.5. *Chegadas (ou partidas?)*

Partimos da narrativa de uma experiência singular em lugar específico, de um ponto de vista específico. Outras estratégias narrativas poderiam emergir. Entranhar-se, conhecer, valer-se de ferramentas que estejam às mãos (pés, nariz, olhos), relatar, reproduzir e transmutar. Contar a história de outra forma levaria a outros caminhos. Fizemos uma aposta a partir do léxico da cidade, extraímos dela aquilo que poderia servir para fazer pensar em fluxos, mobilidades, método e errância. O ato de investigar está no cotidiano.

Optamos pelo uso da figura do turista como metáfora da postura do pesquisador, a ser apropriada por psicólogos/as sociais que se aventuram no campo das mobilidades e dos estudos pessoa-ambiente. O exercício a que nos propusemos foi tensionar o ato de olhar. Ao enfatizar a dimensão socioespacial dos fenômenos subjetivos, provoca-se os métodos e as teorias a acessar a complexidade e a mutação da vida contemporânea.

A figura do turista pode remeter à segurança, organização, previsibilidade e reprodutibilidade. Mesmo quando pretende se lançar ao desconhecido, o faz dentro de certa margem de erro, apostando que reencontrará o bom caminho até o destino final. Seu negativo ganha corpo na figura do cartógrafo, que desenha seu mapa à medida que explora o lugar e que aposta na errância como forma de se encontrar. Nesse sentido, o errar como método é uma aposta: na importância do caminho escolhido pelo/a investigador/a; de que esse caminho, por vezes imprevisível, produz variações no campo e abre para o

impensado e para o impensável na pesquisa. A abertura do cartógrafo é antes de tudo corporal.

Tomando o campo de pesquisas sobre mobilidades a pesquisa social não é descritiva do funcionamento da realidade, senão produtiva (Law & Urry, 2004). Desse modo, tensionar os limites metodológicos da investigação em psicologia social é propor parâmetros éticos e políticos para nossas agendas de pesquisa, pois ao narrar determinada realidade, estamos radicalmente engajados em seu processo produtivo.

3.6. Como contar?

Com o redimensionamento de fronteiras entre dentro e fora, a delimitação do campo de pesquisa se torna um problema. Na escala da cidade, quando assumir que se está em campo? Onde entra e onde sai do campo? Quando? Como diferenciar o campo de pesquisa do lugar de vida?

Como processo demarcado no tempo, um projeto de pesquisa tem urgência de dados. Cronograma, procedimentos, contato com participantes, anotações, transcrições, análises, escrita... Quando me dei conta, não fazia nada distinto do que me passa no cotidiano: pedalar, encontrar pessoas, me afetar com acontecimentos, ter medo. Há reposicionamento e intenção de fazer algo para que práticas locais ganhem amplificação e possam se conectar a outras ideias, pessoas e coisas. Nessa amplificação reside a convicção ético-política de que, uma vez fazendo o que nos dispomos a fazer na condição de pesquisadores/as, possamos ser úteis (Spink, 2003).

A ideia de campo-tema se tornou a orientadora metodológica de uma pesquisa que entrelaça temporalidades e espacialidades distintas e se atualizam na escrita. Nesse sentido, o campo não se refere a um espaço geográfico delimitado, mas a um argumento no qual estamos inseridos. A relação com o campo-tema se dá no momento em que se assume o compromisso de estudar determinado assunto. Trata-se de uma iniciativa de ler as relações de nosso interesse a partir de certo repertório discursivo e dar a ver as micro-histórias e micro-lugares (Spink, 2003, 2008).

Ao assumir a lente das mobilidades, as dinâmicas da cidade passam a ser consideradas em termos de fluxos e interrupções, filtragens e passagens, fricções e outros repertórios que pedem passagem. O cotidiano assume centralidade na iniciativa de amplificação de pequenos acasos, encontros, desentendimentos. Nessa perspectiva, a pesquisa não visa à descoberta de grandes acontecimentos, mas antes busca compreender

o enredamento dessas pequenas rupturas cotidianas colocando o ato de pesquisar no plano horizontal das práticas do dia-a-dia (Spink, 2008).

O princípio do campo-tema age como predisposição ao pensamento pela vibratibilidade da atenção. Uma vez ativada, o pensamento varia na mesma medida em que os encontros se dão no cotidiano. Nos momentos de endurecimento da escrita, uma caminhada descompromissada age a favor da ativação do pensar. A reflexão não é um ato puramente interior, senão uma dobra com o lugar e com os micro-lugares. O esforço da pesquisa foi o de sistematizar e colocar em funcionamento as memórias, afetos e experiências de alguns anos pedalando na cidade e de outros tantos anos pesquisando sobre mobilidade. A configuração do campo-tema articula uma rede de lugares, pessoas, coisas, ideias e memórias que ganham densidade afetiva ao atravessar o agenciamento pesquisa-lugar (Kroeff, Gavillon & Ramm, 2020).

No horizonte da pesquisa em mobilidades, derivar, cartografar, flunar ou qualquer outro ato de deslocamento indica certa inserção no campo-tema que produz variações do corpo e do pensamento. Estar em movimento é a condição mesma de fazer variar o pensamento e o campo-tema. Com a montagem de uma caixa de ferramentas que permita estudar mobilidades, quais instrumentais técnicos poderiam servir para acessar movimentos e fluxos? O jeito era, literalmente, correr atrás dos dados, que estavam sempre em rota de fuga.

Em outra pesquisa, entrevistei ciclistas em uma sala fechada, onde podiam relatar experiências e acessar memórias indiretamente (Olekszechen, 2016). À época, pareceu que algo da experiência da mobilidade se perdia ao favorecer o encontro artificial da entrevista de pesquisa. Nas pesquisas em mobilidade, a fotografia é um recurso que permite ir além do dado falado/textual. No entanto, como fazer para capturar algo que se passa, algo que irrompe na intensidade de um evento?

Precisava inventar uma ferramenta precisa, que pudesse captar todo o visto, todos os movimentos, sons, todas as cores, todos os fluxos. Uma ferramenta que tirasse uma foto por segundo, ou milhares de fotos por segundo e colocá-las lado a lado. Ora, para isso há a gravação de vídeo! Acoplar uma microcâmera ao corpo e sair por aí andando e gravando permitiria exposição ainda maior, captando tudo aquilo que pudesse ser importante para compreender com precisão o que me disponho a estudar.

No entanto, a câmera não é tão astuta quanto parece. O vídeo possui limitações de áudio, ruídos, a câmera balança e durante a noite pouco se pode distinguir na captação de

imagens em movimento. Quando se move de um ponto a outro, a depender da velocidade que seu portador desempenha, na melhor das hipóteses o resultado obtido é um borrão. Por vezes, a depender do equipamento, a nitidez é tão grande que um observador treinado poderia desconfiar de sua veracidade.

Para suprir as falhas da câmera de vídeo, o olho parecia uma boa escolha. Esse mesmo olho míope, que capta borrões e cega com a claridade intensa, dá conta de se deslocar mais rápido que a lente de uma câmera. Afinal de contas, a lente da câmera depende hierarquicamente dos acontecimentos fortuitos, da agilidade dos dedos e da precisão dos olhos. Mas no campo do visível continua havendo algo que escapa.

Mover-se na cidade envolve cheiro, suor, aperto e a abertura para o campo intensivo. O corpo parece dar conta de captar esses fluxos. Trata-se de um dispositivo que se agencia ao regime estético da cidade e implica o/a pesquisador/a no mundo. O corpo leva as marcas da história pessoal e do lugar. As cicatrizes de quedas e os afetos disparados por lugares são nós concretos que unem espaço e carne em uma relação que guarda mais elementos de concretude do que de metáfora. E as outras figuras de linguagem que insistem em escapar das ferramentas de captura da mobilidade, resolvem-se na escrita. Escrever é uma maneira possível de fazer ponte na distância entre o visível, o gravado, o sentido, o perdido. Entre aquilo que não é e aquilo que poderia ser.

Na escrita, conto um percurso que não é puramente individual e se entrelaça ao cotidiano. Da perspectiva do narrador, toca-se uma dimensão que ao mesmo tempo é portadora e ultrapassa a experiência individual. A possibilidade de narrar implica a disposição de fazer ver o visível, de fazer falar um enredamento de pequenos acontecimentos anônimos, de dar memória àquilo que escapa, de transmitir aquilo que insiste em se perder (Gagnebin, 2006). Trata-se de uma pequena narrativa, das desimportâncias que merecem ser contadas. Enganam-se aqueles/as que dizem que não se conta em pesquisa qualitativa.

Em um experimento mental, crio a hipótese de uma câmera absoluta que pudesse captar a passagem do tempo. Uma daquelas que ficam paradas em um lugar específico e permanecem com o obturador completamente exposto por horas a fio para captar o feixe de sol iluminando o terraço dos prédios, percorrendo toda a extensão da varanda que dá para a rua e lentamente diz adeus até o dia se esgotar por completo. Ao final, a imagem acelerada permitiria constatar a passagem do tempo e os fluxos paralelos que

acompanham o pôr do sol no centro da cidade. Os carros velozes, expostos à aceleração da imagem, tornar-se-iam borrões de luz que rasgam a imagem.

Talvez essa câmera absoluta não seja necessária. Sei por experiência que aquele feixe de luz que se esvai, voltará outro para incidir com seus ângulos obtusos nos terraços. Amanhã voltará a banhar o apartamento 3-2 em alguma esquina do cruzamento da Ronda General Mitre com a República Argentina num fim de tarde invernal às 17:46 de uma sexta-feira qualquer. Que não é qualquer porque hoje, porque outra, sexta de tempos sobrepostos que é agora, foi ontem, será amanhã e também no próximo inverno.

Antes desse adeus eterno, despede-se para voltar outro. Despede-se das crianças girando e girando depois de saírem explosivas da escola. Despede-se de pais, mães, cuidadores e cuidadoras que esperam sentados/as comentando sobre cotidianices e desimportâncias capazes de mudar o mundo. Ou um mundo. Despede-se do casal que passeia com o cachorro, que insiste em cheirar o mesmo lugar onde outro qualquer depositou sua sujeira. Enquanto os carros movem, luzes das ruas e dos lares se acendem tentando manter a ilusão de um dia um pouco mais longo. É só aí, depois de todas essas despedidas... Só aí, ao final desse último raio de sol que deixou de habitar o topo do edifício e foi pro mar... só aí, sem o ruído das crianças e com o desacelerar vazio do giragira, que gira menos e menos... é só aí... só aí... Só aqui...

Narrar foi a aposta estética para partilhar da experiência de pesquisa. Alinha-se à política de investigação que ao mesmo tempo depende da experiência subjetiva e implode a perspectiva subjetivista e solitária do indivíduo. Aqui, a experiência conquista o sentido disruptor da matéria narrada e do sujeito da narrativa (Mizoguchi, 2015). Nessa política epistemológica, a condição de possibilidade de um sujeito narrador é se lançar ao cotidiano, afetando e sendo afetado por aquilo que conta. Despojados da iniciativa de buscar métodos e ferramentas que garantam a replicabilidade do conhecido, propomos que lançar-se ao movimento da cidade produz o estreitamento da distância entre sujeito do conhecimento e objeto a ser conhecido.

Como efeito, emergem verdades possíveis, e não *A Verdade* como dado absoluto do real. No terreno da subjetividade, a narrativa tensiona a objetividade e replicabilidade a favor da passagem incômoda para uma política e método da experiência. Não se trata

da experiência subjetivista, mas daquilo que efetivamente produz deslocamentos em si mesmo e nos outros. Nesses termos, a narrativa posiciona o sujeito entre o singular e o genérico, canaliza elementos históricos e políticos do cotidiano e abre a possibilidade de essas experiências serem apropriadas por outras pessoas (Mizoguchi, 2015).

A definição de experiência envolve uma ação reflexiva: é aquilo que nos passa. Larrosa (2019) antecipou uma intuição que tive em uma situação de deslocamento geográfico e linguístico no período do doutorado sanduiche. Apropriar-se de outro idioma envolve capturar seus detalhes. Foi ao ouvir uma conversa de rua que me dei conta que o castelhano opera com princípios reflexivos com mais intensidade que o português. Experimentar não é somente o *que se passa*, mas aquilo que se *nos* passa. Não passa em absoluto ou no vazio, mas perpassa e transpassa um sujeito. É aquilo que, ao passar, deixa marcas e afetos que podem ser contados. O que parece ser consenso é que a experiência abre uma entrada bífida no mundo, pois produz variações no próprio mundo e no sujeito da experiência (Galindo, Martins & Rodrigues, 2014; Mizoguchi, 2015; Larrosa, 2019).

Inscrevemos a escrita em uma política da narratividade que permite articular informações de diversas fontes que invadem o cotidiano de pesquisa por todos os poros. Portanto, escrever é uma maneira de dar conta e de contar um percurso de pesquisa; de combinar os elementos heterogêneos que se combinam no cotidiano e se nos passam; de deixar passar alguns acontecimentos e favorecer outros. A cada rearranjo das mesmas informações de pesquisa, outras narrativas seriam possíveis. Por isso, a política da narratividade se dá na ordem de uma aposta ético-estético-política, pois o sujeito da narração age também como editor da realidade, dando a ver alguns aspectos e ocultando outros. É uma política da narratividade porque ao se apresentar reconfigura o campo relacional de forças em disputa (Passos & Barros, 2015b).

A partir da perspectiva da cartografia e da política da narratividade, montamos uma caixa de ferramentas e criamos um repertório conceitual para captar fluxos e movimentos em seu acontecer (Passos & Barros, 2015a, 2015b). A ideia de campo-tema (Spink, 2003, 2008) permitiu cravar no espaço e no tempo uma experiência de vida no lugar que faz acumular camadas de memórias, afetos, deslocamentos e saberes. Daí a necessidade de contar, pela escrita, para fazer circular imagens, ideias e discursos. Narrar o espaço é narrar a vida. Não há relações em absoluto, nem o espaço em absoluto. A vida acontece na cidade e ela se abre para a experiência. Como esforço metodológico, tentamos

captar alguns desses fios narrativos, tentando fazer um movimento prospectivo e retrospectivo para fazer ver uma face da vida. Uma, no singular e no plural.

Como manifestação empírica, tomamos ciclismo urbano como um conjunto de usos da bicicleta na cidade nas quais se inserem, em particular, o transporte e o trabalho de entrega. Essas são expressões singulares de uma infinidade de modos de fazer e de modos de circular de bicicleta, que aparecem muitas vezes de maneira elíptica na pesquisa. Portanto, as análises deslizam de um termo a outro, entre demarcações e distinções.

As técnicas para entrar em contato com ciclistas e ciclismos foram várias e permitiram diversas entradas. De técnicas mais consolidadas como a entrevista aberta, passando por conversas aleatórias no semáforo e “perguntas assaltantes” aos passantes, até a sistematização da pedalada conjunta, que envolveu o acompanhamento de ciclistas entregadores em um dia de trabalho. Para isso, em determinados momentos da pesquisa nos apropriamos de ferramentas tecnológicas como câmera de vídeo portátil, gravador de voz e aplicativos de gestão de deslocamentos por GPS para percorrer¹⁷.

Ao final, as técnicas e ferramentas de produção das informações de pesquisa foram usadas no limite de suas potencialidades. A câmera portátil, imaginada como panaceia para os problemas derivados da captura do movimento, chegou ao seu limite quando foi posta a gravar também dados de áudio. Por vezes, o vento que se chocava contra o microfone inviabilizava a transcrição da informação falada e, outra vez, assumimos o erro como horizonte político e metodológico. Aí onde a ferramenta falha, a política da narratividade faz costurar e aproximar.

As imagens gravadas, assim como fotografias e mapas que compõem com o corpus de pesquisa, são tomadas como articuladoras entre a experiência, o lugar e o discurso. Não porque a imagem diz mais que mil palavras, mas porque a imagem condensa, canaliza, direciona, redistribui. Tomamos algumas imagens como recurso analítico para dar a ver alguns agenciamentos de lugar, ou seja, momentos em que discurso, lugar e sujeito se arranjam de modo que um não pode ser entendido fora da relação com o outro (Di Masso & Dixon, 2015).

¹⁷ A pesquisa foi conduzida em conformidade com a Resolução n. 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde e teve aprovação do comitê de ética em pesquisa do Centro Universitário Cesumar sob o código 21452719.9.0000.5539.

Conduzimos dois ensaios empíricos como modo de fazer funcionar a caixa de ferramentas montada. Tomando por princípio a fundação discursiva da realidade social, produzimos cenas, imagens, canalizamos alguns discursos que colocam em ação a cena ciclística na cidade de Maringá. Os capítulos quatro (*Forças e vozes do ciclismo urbano em Maringá*) e cinco (*Paradoxos do movimento: mobilização da vida no trabalho de entrega por aplicativos com bicicletas em Maringá*) se constituem como experiências de cartografias do intangível.

CAPÍTULO 4 - Forças e vozes do ciclismo urbano em Maringá

A antiga cidade islâmica deixa uma pista: qualquer entrada vale se as saídas são múltiplas. Ativar a atenção cartográfica faz destacar no plano do vivido as forças que movem a cidade, algumas estratificadas, outras em estado latente. Optar por uma ou outra é um ato político, e da perspectiva do cartógrafo, da ordem micropolítica. Fazer rotas, inventar caminhos, traçar estratégias ali mesmo onde se acredita haver espaço para um só corpo por espaço, um só movimento por momento. Fazer as malas é um ato bastante metódico: agarrar o que está às mãos e sair de viagem. Um critério, princípio, preocupações, narrativa, corpo-bicicleta e uma campanha velha. Tudo o que pareça necessário para fazer ver o visível na superfície da cidade (Rolnik, 2011).

Nos últimos nove anos, meu pertencimento à cidade de Maringá tem sido transversalizado pelo uso da bicicleta. Os relevos e paisagens se apresentam em outras velocidades que não coincidem com as do automóvel. O período da pesquisa exigiu deslocamentos espaciais e subjetivos que reconfiguraram as os rumos da tese. Fazer morada outra vez em Maringá abriu a possibilidade de fazer daqui vida e campo. Campo-tema. As memórias e afetos de outros tempos se juntaram aos acontecimentos cotidianos que se esbarravam em mim, fazendo variar o corpo e os rumos da escrita. Não falo de grandes acontecimentos: um panfleto, um velho de bicicleta, um outdoor de prédio, uma comunicação de rádio. O discurso da mobilidade ciclística rasgava a camada de aparente tranquilidade e me invadia por todos os cantos. Fui colecionando essas inutilidades até que resolvi compor com elas um texto.

Fragmentos de experiência que aliam a descrição etnográfica ao ritmo narrativo. Tempos e espaços sobrepostos, justapostos, irrompidos e apagados. Personagens se encontram na narrativa sem sequer terem se esbarrado na escala do lugar. Os tempos verbais costuram o encontro entre a temporalidade do trabalho e da natureza, fazendo aproximar o vivido do lembrado, o escrito do sentido. Fiz de alguns desses encontros aleatórios uma espécie de mapa que tinha o norte apontado para todos os cantos. Optei por traçar alguns trajetos e não outros, afinal a pesquisa é feita de escolhas delineadas em um tempo limitado.

Um colega recomendou a bicicletaria mais eclética da cidade lá na Vila Morangueira, cuja clientela oscila entre juízes, empresários e trabalhadores da limpeza urbana. Um panfleto informou sobre uma nova empresa de entregas sustentáveis na

cidade. A secretaria de mobilidade urbana acompanhava a licitação para a elaboração do plano de mobilidade urbana. A associação dos ciclistas organizava um evento de cicloativismo de abrangência nacional. Um coletivo cultural produzia um documentário sobre bicicleta e direito à cidade. Era esse o horizonte do possível para entrar na pesquisa.

Entre junho e agosto de 2019 conversei com alguns atores/as desse mapa que foi se desenhando (Batista, Bernardes & Menegon, 2014). A conversa é um recurso que crava a pesquisa no cotidiano e permite explorar de maneira mais ou menos pretensiosa, mais ou menos desinteressada, os pequenos acontecimentos e articular as micro-histórias. Antes que a poeira levantada pela conversa delineie alguma forma visível, o dispositivo cartográfico se encarrega de raptá-la rapidamente e meter na mala de viagem. Em seus fundamentos, a atitude cartográfica é antropofágica (Rolnik, 2011).

Este capítulo articula vivências, memórias, diários de pesquisa e transcrições de entrevistas, que tomamos como práticas discursivas, ou discurso em ação (Medrado, Spink & Mélo, 2014). Abrimos o capítulo com a narrativa de um fragmento da vida na cidade de Maringá da perspectiva de um pesquisador pedalante. Os deslocamentos e as idas e vindas no tempo e no espaço acompanham as linhas de um território existencial poroso, que deixa atravessar as temporalidades subjetivas, da natureza e da pressa na cidade. O objetivo é captar de uma perspectiva singular os percursos de construção de um campo problemático para a pesquisa. Antes de ser campo de pesquisa, é o lugar da vida, onde construímos um mosaico de insignificâncias.

As cinco conversas são apresentadas de maneira mais evidente na segunda parte do capítulo, dedicada à análise dos sentidos atribuídos ao ciclismo urbano e da imagem que se constrói da cidade a partir da perspectiva do ciclismo. Conduzimos uma análise de conteúdo partindo de categorias prévias para colocar em análise os argumentos que agem na construção do ciclismo em Maringá. Identificamos os elementos que contribuem para a construção do ciclismo, do ciclista e da imagem construída sobre uma Maringá móvel. O texto e seu tecido, suas tramas e armadilhas, não reivindicam veracidade nem critério de legitimação. Muito menos pretende abarcar a cidade como um todo. Com aquilo que faz ver e ouvir, este relato bate à porta (uma dentre várias) de um devir possível do urbano.

4.1. Na frente de casa, o mundo

Durante alguns anos vivi na região central de Maringá em uma ruazinha que parece das mais desimportantes. É um apêndice de uma via que recorta a Zona 2 e morre

exatamente na minha quadra. Ali estamos encaixotados entre a Avenida JK e a Rua Monsenhor Kimura, que recebe o nome de um missionário japonês que peregrinou pela cidade nos tempos idos de sua fundação. Em uma esquina há uma empresa de segurança privada, o que sempre garantiu, ao mesmo tempo, alguma tranquilidade e a sensação de estar sendo vigiado, já que as grades de casa são baixas e ficamos vulneráveis aos olhares de fora. Em frente à empresa tem a casa de um senhor que é dono de três ou quatro sobradinhos geminados (ou seja, de meia rua) que se avizinham à minha casa. Está sempre por ali, cuidando, pintando, cortando e sabendo das coisas. Na casa em frente à minha vive uma família da qual só conheço o cachorro. Todos os dias, metodicamente, ele sai à rua e faz cocô no nosso gramado. É claro, o cachorro não sai por querer, mas por ato de soltura.

Não conheço muito bem a cara dos vizinhos nem seus nomes, mas os reconheço pelos movimentos e regularidades. Coisas de vizinhança. Nos poucos anos que passei ali, o máximo que fazia era acenar para o vizinho da frente e a única boa amizade que fiz foi com o gato da casa ao lado, que habitava nosso quintal pela manhã ou nos dias de churrasco, mostrando na barriga os poucos fios brancos do negrume de seus pelos.

Do portão para dentro um ritmo se institui. Ritmo que não é nem da neurose nem do trabalho de escrita. O início do dia é marcado por um discreto feixe de luz que atravessa a persiana e projeta um círculo luminoso na parede. É o suficiente para saber que é outono e é hora de levantar. Os bem-te-vis gritam do lado de fora e o gato está à espreita dos pombos que ciscam ervas daninha no quintal. O vento faz balançar as árvores, que faz cair suas folhas verdes e marrons. Dia após dia há um esforço de juntar as folhas na tentativa de manter o quintal limpo. Quanto mais limpo, mais limpo fica. Um montinho de gravetos organizados perto do portão me diz que as formigas passaram a noite trabalhando na missão de juntar as folhas do quintal. Pela manhã só vejo seus vestígios. Os dias pandêmicos intensificam o trajeto do quarto para o quintal para a sala para o quintal. Não há escapatória, o jeito é varrer o resto do tempo.

À noite, as formigas efetivamente dão as caras. Ocupam banheiro, sala, quartos. Batalham entre si, correm velozes, e se acendemos a luz de algum cômodo, paralisam como se fizessem de conta que não estão ali. Mas se podia vê-las e quase escutá-las. Multiplicavam-se às centenas dentro e fora de casa. Depois de algumas tentativas frustradas de exterminá-las, decidimos por bem acolhê-las (ou foram elas quem nos

acolheram?) e nossa convivência se tornou amistosa, já que as batalhas travadas no banheiro entre tribos formigais eram árduas demais.

Do portão para fora, o tempo da natureza se enlaça ao cotidiano. O sorveteiro passa às quatro, o sino da catedral às seis, logo é hora de o sol baixar. Os carros desocupam as vagas de estacionamento das ruas e dão vida a um silêncio tenso, rompido de quando em quando por motos estridentes nas avenidas perpendiculares. A semana passa em função de outras passagens: às terças, quintas e sábados é dia do lixo orgânico ir embora; às segundas, quartas e sextas a coleta seletiva recolhe os materiais recicláveis. Diariamente, apressamos para fechar os sacos de lixo e, assim como os vizinhos, ostentamos na frente de casa, para o lado de fora, aquilo que há de mais desprezível e desnecessário para dentro. Desprezo para uns, meio de vida para outros: aqueles/as que retiram seu sustento da coleta de recicláveis são responsáveis por levar a sujeira para longe e são também responsáveis por levarem nas costas a ideia de sustentabilidade da qual os cidadãos se orgulham e se afastam ao mesmo tempo.

A lixeira e a casa repousam à sombra de dois ipês monumentais. É outono e eles ainda guardam no topo de seus mais de vinte metros de altura exuberante folhagem verde. As folhas menos laboriosas se despedem do galho com o menor esforço do vento, enquanto outras resistem até o início do inverno para fazer seu leito de morte no meu quintal. Logo chegará a florada roxa!

Nos dias de sol, as árvores do lado de cá da rua servem de abrigo para os trabalhadores da empresa de segurança. Uniformizados, alguns realizam trabalhos de escritório, outros se ocupam do tático, respondendo aos chamados de alguma cerca elétrica rompida no meio do dia. Na hora do almoço eles se sentam na calçada, compartilham refrigerante e cigarros, alguém leva cadeiras e baralho. A diversão está garantida! Alguns cochilam na calçada, outros zapeiam no celular e outros observam atentamente o quarteto embaralhando as cartas.

O jogo de truco se tornou um marcador temporal do almoço em casa: por volta de meio dia e vinte, meio dia e meia, os gritos de “truco!” e as gargalhadas indicavam que o pessoal estava em seu momento de descanso. Era hora de preparar a comida. Na escrita pandêmica, o ritmo do cotidiano se perde um pouco e essas cenas se tornam organizadoras, garantem alguma previsibilidade. Os funcionários da empresa se tornaram quase de casa, almoçavam com a gente, lavavam a louça e acompanhavam no cafezinho. Nós para o lado de dentro, eles para o lado de fora. Às 13:30 acaba a diversão e eles

voltavam ao trabalho. Em casa também voltávamos. Ouvia do sofá as vozes cada vez mais distantes e ao final sobravam somente copos plásticos e maços de cigarros vazios.

Com o tempo, o cansaço da pandemia chegou e ainda nem era inverno. O pessoal da empresa saía mais e mais cedo do almoço e começavam a jogatina. Gritavam mais e mais alto. Gargalhavam não sei se de alegria ou de desespero. O estômago começava a roncar logo depois do café pois já não se sabia se era tempo de jejum ou de almoço. Éramos diferentes demais para suportar o convívio: para dentro, jovens da classe média maringense que preguiçam no sofá após uma manhã de trabalho remoto entram em rota de colisão com trabalhadores que parecem engolir a comida no escritório para ampliar ao máximo o tempo de distração no intervalo do almoço. Éramos semelhantes demais para suportar o convívio: a mesma lógica que produzia professores-doutorandos enfastiados com o trabalho em confinamento produzia também trabalhadores essenciais soltos à própria sorte, seja no escritório, seja na rua. A calçada se tornou esse campo de batalha simbólico e silencioso, que nos obrigava a conviver no limite entre a rua e a vida doméstica.

As folhas caíam mais raivosas e alagavam ruas e quintais. Parecia de propósito, como se tivessem algo contra mim e minha família. É como se gozassem com nosso esforço de manter limpa uma calçada que se sabia pertencente por natureza às folhas e galhos. Todo esforço não bastava para varrer todas essas folhas secas e infelizes. Quando chovia, aquelas acumuladas grudavam no chão de não poder varrer. As do telhado se acumulavam nas calhas e não deixavam a água deslizar. Resultado: a água transbordava por todos as frestas do teto fazendo chorar a casa e mobilizar os afetos mais destrutivos possíveis.

Tudo aquilo que fazia fronteira e garantia alguma segurança e previsibilidade passou a não importar. E a cair por terra. Em uma noite de tempestade, um dos ipês da rua foi arrancado pela podridão das raízes e pela força do vento, levando junto suas folhas, copa e os cabos de energia e telefone. Nos deixou no escuro e incomunicáveis, justo no momento de trabalho confinado. Culpa das chuvas de inverno? Das raízes podres? Quem seria imputado pela queda dessas gigantes caprichosamente enfileiradas nas calçadas e que anualmente desfalcam em meio milhão de reais os cofres da prefeitura?¹⁸

¹⁸ Recuperado de: <https://g1.globo.com/pr/norte-noroeste/noticia/2019/01/16/em-2-anos-maringa-paga-r-11-milhao-em-indenizacoes-por-quedas-de-arvores-e-galhos.ghtml>

Talvez ipês e sibipirunas não sejam plantas afeitas ao alinhamento e à razão da cidade. Talvez prefiram a vida selvagem. Atribui-se a Luiz Teixeira Mendes, engenheiro florestal da CTNP, o plano de arborização da Maringá menina (Meneguetti, 2007). Retirou sementes de árvores nativas da região e as dispôs nos eixos viários do plano de Maringá. Ao que parece, esqueceram de perguntar às árvores se queriam enfeitar as frentes de casas.

A queda das árvores é o contra-ataque silencioso frente à retificação da cidade, abrindo campo para uma batalha com cercas, cabos, muros e carros. Uma espécie de seleção artificial está em curso na cidade e a natureza cobra seu lugar por natureza. As raízes estouram calçadas, ciclovias, asfalto, deixam ver alguns tufo de sua cabeleira na superfície e, quando cansam, tombam em dia de chuva. Essas pequenas quedas amplificam a dissonância entre a engenharia, a arte, a técnica e o plano da vida vivida. A ilusão urbanística do espaço geométrico e representado não considera o ato produtivo e a cuidadosa montagem da vida urbana nas e pelas disputas do cotidiano (Lefebvre, 2002). A vida na cidade é o espaço da contradição, e as soluções dadas para os conflitos entre valor de uso e troca dão a ver a dinâmica das relações entre homem e natureza.

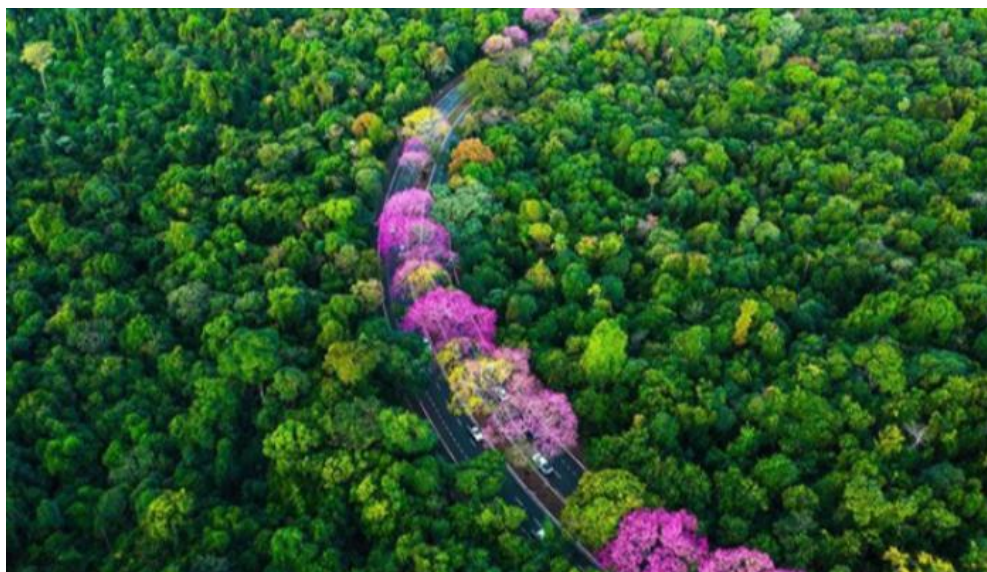
A queda da árvore reposicionou os agentes da rua. O vizinho do lado, que cuida de seu quintal e do quintal de seus inquilinos, foi um dos principais afetados. Sua condição é pior que a nossa, pois seu telhado e fachada serviam de alvo para os ipês e para as sibipirunas, árvores que despregam aquelas folhinhas bem pequenas e que com o vento se espalham para todos os cantos da vida. Aproveitando a ocasião, agenciou-se com outros moradores da rua, acionou contatos e partiu para a solução final: derrubar um dos ipês sob alegação de que oferecia risco de queda. Algumas semanas depois, técnicos da prefeitura avaliaram a situação e cortaram o mal. A raiz ficou, folhas e tronco foram.

Com a sombra rareada do lado de cá, os funcionários migraram para a calçada da frente. Os gritos ficaram mais distantes, menos constantes até o ponto de cessarem. Não havia nem reunião nem truco, somente o barulho de joguinhos de celular de um ou outro aventureiro que insistia na vida de rua. Duvidávamos até se continuavam trabalhando.

A chegada do inverno reposiciona as contradições arborísticas. Quando os ipês se desfazem das folhas, chega a hora do espetáculo das flores roxas. Enquanto maringaenses travam uma disputa para tirar a melhor foto das floradas, subo no telhado para desentupir as calhas, que sofrem de refluxo e não suportam a quantidade de sujeira depositada em suas tripas. Quando a última flor roxa se desprende do topo dos ipês, inicia-se o tempo

das sibipirunas e de suas miúdas flores amarelas, instituindo outro ciclo de quedas que nos recoloca (ou nos mantém indefinidamente) na atividade de limpeza. Enquanto isso, os ipês recobram sua força e, quando as sibipirunas cansam de regurgitar amarelo, lançam suas vagens e reiniciam a polinização. Na primavera, as vagens explodem milhares de sementes que voam com o vento e fazem nascer infinitos novos izezinhos em qualquer fresta de terra que se desencontra do concreto. A vida pede passagem e institui seu fluxo. A natureza vence o planejamento e a neurose.

Figura 10 – Foto panorâmica das flores de ipê roxo



Fonte: Portal maringá.com¹⁹

A vida primaveril adquire aparente normalidade. A pandemia mostrava sinais de desaceleração, dando a ver outros fluxos e velocidades. Com toda a cautela que nos cabia, era possível desenhar uma rotina para fora da ruazinha encaixotada, dos ipês e dos gritos de truco. Da rua para lá, parecia que os ritmos se mantiveram sempre os mesmos e seguiram a temporalidade da pressa e do trabalho. A rua tem seu próprio tempo.

Às segundas bem cedo, antes de ouvir que o *caminhão da coleta seletiva da prefeitura de Maringá está passando na sua rua*, catadores autônomos perambulam empurrando carrinhos e bicicletas, fazendo uma triagem do material que será levado horas mais tarde pela coleta oficial. Imagino que visem aos materiais mais nobres e mais portáteis, não muito volumosos nem pesados.

¹⁹ Recuperado de: <https://noticias.maringa.com/21573/tipico-do-inverno-ipe-roxo-colore-as-ruas-de-maringa>

A esquina da rua de casa com a Avenida JK é o fim de uma longa subida que começa perto do bosque. Automóveis sobem ruidosos, forçando todos os cavalos de potência para logo se depararem com um semáforo de três tempos. Para piorar a vida dos apressados, é como se três relógios rodassem ao contrário. Acho curiosa a pressa para poder chegar logo no semáforo fechado. Certa vez um ciclista entregador, profissional da pressa, ensinou o contrário: no semáforo fechado é hora de desacelerar a pedalada, jogar a favor do relógio e, quando estiver quase chegando a hora de atravessar a rua, o semáforo já estará aberto novamente. Tática de guerrilha de quem se mantém sempre em movimento.

Três... dois... um... verde. O som dos motores em arranque se mistura à trilha sonora de um Ravel confuso, feito de oboés e zuniados. Motociclistas impacientes que ocupam o corredor arrancam o mais rápido possível e somem de vista. Carros e caminhões, mais pesados, demoram um pouco mais para atingir alguma velocidade e vencer o final da subida da JK. O ônibus segue lento com gente atrasada. A força exigida dos motores é proporcional ao barulho que fazem e à fumaça que deixam para trás. Depois de alguns segundos, com a fila de carros produzida pelo semáforo fechado já desfeita, um silêncio denso tem lugar. Os únicos movimentos são dos galhos dos ipês do canteiro central e das luzes do semáforo. Três... dois... um... vermelho. As luzes de frenagem dos últimos carros só coincidem com as do semáforo no último momento possível.

Diz-se que foi um maringense de nome Divino Bortolotto quem inventou o semáforo de ciclo visual. Incomodado com a imprevisibilidade daqueles semáforos tradicionais de três luzes verticais (vermelha, laranja e verde) e sem saber o momento exato da abertura para a passagem dos veículos, inventou uma parafernália diferente, que permite aos agentes do trânsito se antecipar, pois seu invento alia o estímulo visual luminoso com o temporal. Trata-se de um aparato que, ao menos no Brasil, tornou-se bastante popular. Uma grande caixa retangular na vertical, três colunas de luzes: a da esquerda com seis focos luminosos verdes, a do meio com um foco luminoso laranja e a da direita seis focos luminosos vermelhos. O tempo de espera e o tempo de passagem dos/das condutores/as são marcados pela oscilação das luzes. O que se vê é sempre a variação de duas luzes (ora vermelha, ora verde) que convocam à contagem regressiva, passado da maior distância entre as seis casas luminosas que, como uma gota de luz, cai lentamente até a base do semáforo, os dois focos luminosos se juntam e o mesmo ciclo se repete com a luz verde. Seis, cinco, quatro, três, dois, um... laranja... Vermelho. No

sentido contrário, recomeça o bolero automotor. Carros e motos esbravejam para se antecipar à lógica do trânsito e fazer o tempo entre a última luz vermelha e a primeira verde durar o mínimo possível. A iminência do arranque, o quase movimento. A previsibilidade abre essa janela de oportunidades.

O cruzamento é inóspito para pedestres, ciclistas, coletores de materiais recicláveis e outras lentidões. Na impossibilidade de prever se os automóveis vão parar no sinal laranja ou se vão arrancar na última luz vermelha, o melhor é esperar. Ou não. Pedestres e ciclistas parecem aproveitar a fração entre zero e um do controle semafórico para viabilizar seu deslocamento. É uma janela de oportunidades no vazio do tempo e do espaço. Três... dois... cruza já! E o que se vê é uma corridinha para cruzar a rua enquanto se acredita não haver ninguém. Luzes semaforicas, placas e outros sinais parecem não fazer sentido para quem não tem motor à combustão. Atravessar a rua não é um ato tão obvio quanto parece, pois demanda a leitura situada dos agentes humanos e não humanos que fazem funcionar a cena do trânsito. Chegar vivo ao outro lado da rua exige o enlace na situação, no tempo da instantaneidade, mesmo que se subverta as regras de trânsito e de civismo (Silva & Íñiguez-Rueda, 2011).

Independente da parafernália com a qual se agencie, a mobilidade se dá na ocupação do vazio com o próprio corpo. Em um golpe, recortado pela temporalidade do instante, antecipo minha posição no espaço e no tempo. No congestionamento das seis da tarde, uma/a motorista vê uma brecha à frente, executa a manobra de ultrapassagem e se desloca mais à frente, vencendo algumas posições na corrida de volta para casa. No corredor formado entre as filas de carro existem os motoqueiros, que deslizam de lá para cá e rasgam a paisagem sonora de lentidão e breves arranques. Na estação Paulista do metrô, o mar de gente que desponta no horizonte subterrâneo impõe o ritmo da caminhada. No fluxo estático dos caminhantes desatentos (ou atentos às telas de celulares), a previsibilidade é rompida por aqueles/as que deslizam de lá pra cá na tentativa de chegar antes na escada rolante ou na catraca. Mover é ocupar uma brecha de espaço e de tempo, e o deslocamento objetivo é o efeito dessas variações momentâneas.

Os trajetos cotidianos me levam pelo interior da Zona 2 e as regularidades do deslocamento se impõem. Se saio às sete e quinze de casa de bicicleta em direção ao trabalho, sei que cruzarei com a mesma ciclista na altura da rotatória da Cerro Azul. Talvez trabalhe ou viva por ali, nunca cheguei a perguntar. Às segundas, nesse mesmo trajeto, o senhor de bicicleta coleta materiais recicláveis e os acondiciona no bagageiro,

que vai ganhando volume no decorrer da manhã. O pai leva a filha para a escola na garupa da bicicleta. Disse que a garota pede para ir de bicicleta e que vai pela calçada, mesmo sabendo que não pode, pois assim se sente mais seguro.

As ruas de tráfego local possuem mais ou menos a mesma fisionomia: estacionamentos dos dois lados da via, passagem de apenas um carro por vez. Certamente uma rua para carros. Nos cruzamentos, chicanas foram instaladas para diminuir a velocidade, que tem limite de 40 km/h. Quando estou de bicicleta, é justamente nesse ponto que me sinto mais exposto. Para quem tem a preferência do fluxo, exige-se uma manobra para passar nessas chicanas, quase um movimento em S. A parte mais aguda dessa manobra me coloca no meio da rua. Não é raro que motoristas (de carro) mais apressadinhos disputem comigo esse mesmo espaço, no centro do cruzamento de uma via local, que nem permite ultrapassagens, muito menos velocidades superiores à que a bicicleta pode imprimir ali.

Certa vez, pressionado por um motorista de automóvel, me posicionei de lado e gesticulei como quem diz “vá... a rua é toda sua”. A intenção era irônica, e a ironia é uma potência da fala. É uma potência do gesto também. O gesto é tático e pode reorganizar as forças em jogo. Não é um punho cerrado nem um dedo médio, mas um gesto generoso e ácido. Vá..., como alguém que, ao sair por uma porta segura-a para que o próximo entre. Há uma aposta estética no trânsito que passa pela gesticulação: pedalar é um gesto; falar é um gesto; gesticular diz algo e afeta o outro.

O bairro da região central de Maringá foi planejado para comportar a gente endinheirada da cidade. Hoje, circular por ali te coloca em uma viagem no tempo que permite ver as distintas camadas temporais e arquitetônicas desse recorte da vida maringaense. Do lado de cá, próximo ao centro cívico e à Catedral, ainda hoje se pode sentir os ares aristocráticos nos casarões de amplos jardins e casas assobradadas cujas sacadas dão de frente para a rua. Eventualmente uma estátua ou uma fonte no meio do jardim sustentam esse título. Outras casas, de fachada ampla e curto jardim frontal, sustentam a estética dos anos oitenta com muito concreto e grandes janelas quadradas. A área de compartilhamento provavelmente está voltada para o fundo, garantindo privacidade e segurança. As casas-caixote dos anos dois mil deixam em evidência a grande porta da sala de visitas e a garagem com SUV's e outros importados. Todos esses tempos e estilos são acompanhados de lotes enormes, com muros e grades que complementam segurança e privacidade, vigiados de perto pela empresa de meu vizinho.

Nesses ares de aparente previsibilidade, algumas casas parecem estar completamente fora de seu tempo. São feitas de madeira e estão fincadas em um terreno enorme e que parecem insistir (ou resistir) à passagem do tempo. A modernidade chegou e as casas continuaram lá, com suas cerquinhas de concreto que convocam vizinhos a um papo descompromissado às quatro da tarde. Para um passante qualquer, não seria absurda a pergunta: “quanto será que vale esse terreno?”, considerando que aquele espaço em meio a vários casarões modernos poderia ou ser *melhor aproveitado* ou mesmo vislumbrando outros usos para o lote, desprezando o fato de ainda haver uma casa ali. A lógica de urbanização aponta sempre para um futuro com promessas de riquezas.

Ao que parece, as casas mais antigas (e seus/as proprietários/as) estão sofrendo com pressões dessa natureza. Nos últimos anos, viu-se proliferar placas de “vende-se”, demolições de casas antigas, reformas estruturais em outras. Clínicas e escritórios passaram a se infiltrar na vida do bairro, variando um pouco os usos e fluxos no local. Hoje, alguns lotes vazios com os quais se especula a vida no bairro têm como único uso o suporte de *outdoors*, convocando os passantes a estudar em determinada universidade ou a comprar algum carro. O trabalho de especulação exige espera. E quem espera não trabalha.

O bairro mantém sua característica residencial e com baixos gabaritos. Mesmo com as vendas, desocupação de casas antigas e a vacância dos terrenos, é um lugar que está quase completamente ocupado, restando poucos espaços vazios para novas construções, o que possivelmente exigiria grandes quantias de dinheiro. Além disso, o uso residencial e a impossibilidade de verticalização talvez sejam elementos que afastem o interesse de especuladores urbanos na região.

No atual ciclo econômico de Maringá, outras frentes de incorporação e rentabilização da terra urbana se abriram, direcionando os interesses do mercado para outros cantos da cidade e para outros tipos de produtos imobiliários. A consolidação da cidade como polo de atração de serviços e consumo, bem como o fortalecimento da imagem de cidade próspera, colocaram Maringá na rota de uma nova classe de endinheirados que demandam exclusividade e conforto. Os interesses imobiliários migraram para outros cantos da cidade e o mercado diversificou a forma de agradar os novos clientes. A partir dos anos 2000, os condomínios horizontais nos arredores da cidade concorreram com a verticalização na região do Novo Centro, garantindo uma gama bastante ampla de produtos para todos os gostos e necessidades (Töws, 2015). Esses

empreendimentos mobilizam não só os novos moradores de Maringá, como também clientes internos que se identificam com o estilo de vida em deslocamento.

A imagem da cidade verde, moderna e articulada, demanda outras formas de habitar, de se deslocar e de se relacionar. O estilo de vida nascente demanda uma lógica espacial que o bairro não comporta. Da Zona 2 é possível ver alguns prédios rompendo o horizonte e aguardando a ocupação (justamente, o Jardim Novo Horizonte). Nos arredores do Bosque 2 até a Avenida Cerro Azul ainda tímidas; o entorno do Parque do Ingá de maneira mais consolidada. O capital imobiliário vai cercando os vazios e se imobilizando em novas formas de viver.

Em casa, fomos capturados pela tentação da vida flexível. O estilo de vida corrido não cabia em uma casa térrea. Trocamos o bairro de classe média-alta pela vida em condomínio. As caminhadas no bosque pela esteira ergométrica. O churrasco no quintal pela área *gourmet*. O canto dos passarinhos e o sorveteiro nos fins de tarde pela britadeira das obras verticais nos arredores. As folhas de árvore no quintal pela poeira de concreto. No lançamento do condomínio, representantes da construtora convocavam condôminos/as e futuros/as moradores/as do edifício a celebrarem a região que mais valoriza em Maringá. *Zona 3, antiga Vila Operária*. O gesto dos empreendedores aponta não só para a transformação da paisagem vertical e o processo de mobilização do espaço, mas também a memória e a identidade de um dos redutos mais tradicionais da classe trabalhadora da cidade.

As mudanças que fiz ao longo dos anos na cidade de Maringá compõem com a narrativa dos processos de espacialização da cidade, com seus estratos éticos, estéticos, com sua potência simbólica e com seu capital discursivo. Na Maringá dos planos, o recorte de classes estava posto desde o início pelo mercado imobiliário, a partir da seleção, filtragem, direcionamento dos fluxos, fixando certos grupos em bairros específicos, reforçando os limites entre centro e periferia. Mudar de casa ou de bairro seria expressão mesma da ascensão social e do esforço individual/familiar. Com a saturação residencial da região central, com a abertura de novas frentes de incorporação capitalista da cidade, com a diversificação do mercado imobiliário e o lançamento de novos produtos urbanístico-subjetivos, as dinâmicas do habitar em Maringá inverteram os fluxos.

Estar no espírito do tempo e aderir ao modo de vida flexível, moderno, integrado e móvel implica o deslocamento espacial e subjetivo. Casa nova, vida nova, cidade

(sempre) nova. As metamorfoses do espaço e de seus significados carregam a transformação dos modos de vida, mas sem necessariamente reposicionar os sujeitos no lugar socioespacial que ocupam, nem em sua posição de classe. Migrar da Zona 2 para a Zona 3 (“antiga Vila Operária”) nos tempos atuais não implica de imediato a mudança de posição social, mas reposiciona os termos da lógica centro-periferia. A nova classe trabalhadora de Maringá, alinhada aos serviços e às especialidades, ocupa o mesmo território da classe trabalhadora de outros tempos, vinculada à indústria. Enquanto os moradores antigos abrem espaço para a entrada do mercado imobiliário, este atua na criação dos produtos urbanístico-subjetivos para atrair consumidores em busca do novo. *Novos hábitos, novas* frentes de incorporação do espaço e da vida. Daqui do oitavo andar é possível ver o telhado de algumas casas resistentes, talvez parentes daquelas da zona 2, que no leito de morte sabem que a agência funerária espera do lado de fora.

A correspondência com a classe trabalhadora se impôs a mim em alguns momentos durante o período de doutorado. Com uma rotina exaustiva de trabalho e a necessidade de me “inserir” no campo da pesquisa, tomei a decisão de usar a bicicleta todos os dias por um mês em meus trajetos diários. Essa decisão me permitiria solucionar dois problemas ao mesmo tempo: produzir informações a partir de relatos e diários de campo; e me deslocar para todos os lugares que me fossem necessários usando a bicicleta. Além disso, essa decisão resolveria alguns incômodos à época, por exemplo o fato de ter me distanciado das reflexões pertinentes à tese, ter a “facilidade” do carro à disposição em um momento de acirramento da rotina de trabalho, justo quando tinha bem consolidado o hábito de usar a bicicleta como meio de transporte; e por fim poderia me ajudar com o registro mais sistemático de informações para a tese.

No dia zero dessa iniciativa, era primavera e o calor havia voltado. Pássaros, flores e pernilongos se reproduziam e a temperatura chegava a 35° com facilidade. Mesmo com a possibilidade de driblar o calor com o ar condicionado, a rotina do carro estava me aborrecendo. Estava mais e mais preguiçoso. Mais e mais apressado. Havia dois meses, começara a usar o carro todos os dias ao mesmo tempo em que minha rotina de trabalho quase duplicou. Minha hipótese fundamental, que justifica meu aborrecimento e meu desejo por organizar de outra forma minha rotina de deslocamentos na cidade, é de que a complexificação do cotidiano, o aumento de renda, a exploração da mão de obra dos/das trabalhadores/as sob o pretexto de ascensão na vida (quando não sob o pretexto do

sofrimento) intensificam a narrativa de que o carro é uma ferramenta essencial para fazer funcionar a vida na cidade.

O tempo é justo, o caminho de um lugar a outro é relativamente longo, os tempos de pausa, curtos. Tudo calculado, tudo cronometrado. Não saberia dizer quantos quilômetros rodei nesses quase dois meses, nem quantas viagens fiz. Certo é que gastei ao menos quatro tanques de combustível (com o etanol a R\$3,00) e comecei a jogar com o limite de meus horários. Por regularidades, sabia que teria 13 minutos para sair de casa e chegar ao meu ponto de destino por volta das 19h (em horário de pico). Sabia também que poderia sair do almoço ao meio dia e quinze, passar em casa para descalçar o sapato e voltar para o trabalho (em um terceiro lugar) às 13:30. Nessa passada em casa, pegava as coisas para ir à academia, deixava no carro – junto com o computador, adaptador de tomada, textos e provas - e depois do trabalho seguia diretamente para a ginástica. Em média, sete viagens por dia. Ou chegava com alguns minutos de atraso em alguns lugares, ou provocava esse atraso pequeno como uma estratégia de burlar toda essa pressão que vinha sofrendo pela carga horária excessiva de trabalho. A vida na cidade funciona neuroticamente. Tudo gozosamente calculado. Todos os planos e projetos de controle do próprio dia satisfatoriamente falhando.

Essa semana o etanol subiu.

Essa semana eu falei pra mim mesmo que faria.

Essa semana vou ser mais produtivo.

Essa semana vou trabalhar na tese.

Essa semana vou fazer a diferença!

Daí que minha hipótese fundamental de mudança de padrão de deslocamento se justificava: o trabalhador da classe média em ascensão, quanto mais trabalha, quanto mais prospera com o próprio trabalho, quanto mais dinheiro ganha com o próprio trabalho, mais acredita ser necessário um carro para solucionar os impasses de deslocamento. Maringá, que é uma cidade de médio porte; Maringá, que tem minha casa em uma zona bem localizada e favorecida; eu, que faço a opção entre carro e bicicleta... todas essas forças confluem para compor com a narrativa de que *o cidadão médio poderá ser mais livre, independente e autônomo ao se deslocar de carro*.

O primeiro dia da empreitada foi parcialmente frustrado. Acordei mais cedo, tomei café, peguei a bicicleta e desafiei a previsão do tempo. Sei que o trajeto até o trabalho (este que chamarei de número 1) me toma 10 minutos, mas liguei o aplicativo de

monitoramento por GPS mesmo assim. 2.2 km, 10 minutos. 15 minutos depois de minha chegada, o provável aconteceu: chuva forte começou para travar meus planos de ser ciclista todos os dias naquele fim de outubro. Esperei a chuva acalmar e por volta do meio dia, com a chuva mais fraca, retornei para casa. Às 13:30 deveria estar em outro lugar. Às 13h, depois de meu descanso, tomei o carro, parafernália de academia, material de aula, e parti para o trabalho. Cheguei no horário.

O segundo dia de pedaladas começou com o uso do carro. Receberia visita naquele dia e os deslocamentos não poderiam me tomar muito tempo. O carro foi útil nesse sentido. Aquele seria o primeiro dia que incluiria a bicicleta para ir a mais de um lugar na mesma viagem (por exemplo, trabalho e academia). Usei a bicicleta à noite. Saí às 21h e voltei às 22:30. No dia seguinte consegui fazer todos os deslocamentos de bicicleta pela primeira vez. Passei quase o dia todo fora de casa e deixei de fazer algumas atividades rotineiras, como ir à academia. Optar por uma coisa implicou excluir outra.

No quarto dia não havia mais anotações, nem diários, nem impressões. No documento que utilizava para fazer anotações e diários de pesquisa, o registro seguinte se deu depois de quase um ano. Provavelmente confirmei minha hipótese em minha vivência microexperimental. Restaram alguns afetos, imagens e ideias rasuradas em um caderninho que mantenho comigo desde a época de viagens semanais para São Paulo.

Confirmando a hipótese ou não, essa situação abriu espaço para me inserir na dobra entre mobilidade, produção do espaço e produção da vida. Retinas, pele e memória se aguçaram e se tornaram condição para (vi)ver a vida na cidade. Objetivo do microexperimento cumprido: conectar-me com a artesanaria da pesquisa. Os atos de mobilidade me saltavam com outra intensidade e os afetos se tornaram as ferramentas de mapeamento da cidade.

Qualquer tentativa de estabelecer contato com ciclistas me parecia artificial. Por vezes, denominei minha técnica de “assalto”, ou seja, interpelar de maneira repentina ciclistas parados/as no semáforo ou esperando para atravessar algum cruzamento. A aproximação causava estranhamento e outros afetos que conduziam o breve diálogo a rumos inesperados. “Por que será que temos que circular pela calçada?” perguntei algumas vezes a algumas pessoas que, assim como eu, circulávamos na calçada em determinado momento. As respostas oscilavam entre um discurso culpado do tipo *eu sei que não deveria estar aqui* a respostas mais raivosas: *porque aqui não tem ciclovia!* Entendia que a culpa e a raiva não eram direcionadas a mim, mas certamente era a

expressão afetiva de um momento de impasse na mobilidade, em que todos estávamos travados. Certas vezes, a separação entre vida cotidiana e política operada pelas governamentalidades neoliberais relega às pessoas o âmbito restrito da indignação, como se nada pudesse ser feito para transformar os impasses cotidianos. Ali mesmo onde sobra raiva direcionada a um alvo inespecífico, abre-se campo para a emergência de contracondutas de oposição à lógica estabelecida (Fonseca, 2009).

Os afetos são os resíduos ou as durações daquilo que passa no ato de se mover. Eles se potencializam ou enfraquecem na medida em que se chocam com outros resíduos e outras durações na cidade, sempre em relação a algo ou alguém. Optamos por narrar alguns desses encontros para fazer ver uma face da vida maringaense. O uso da bicicleta assume fisionomias múltiplas e não pode ser enquadrado em uma chave de análise única. Seus sentidos se transformam de acordo com os elementos com os quais se agenciam.

Segurança, fluidez e sustentabilidade são significantes que não se sustentam por si só. Habitar os entrelugares da mobilidade nos coloca com outros estratos de produção da vida na cidade, a partir de seus agenciamentos e combinações. Algumas formas estratificadas que fazem eco ao discurso proposto pela cidade entram em rota de colisão com formas polissêmicas e não categorizáveis de circulação. Nossa aposta na micropolítica das mobilidades se direciona a estas formas de se mover.

Esses dias atrás vi dois garotos com idade escolar em um dos trajetos cotidianos. Nas calçadas da Avenida Colombo, vestidos com uniforme escolar, vieram em minha direção conversando. Em certo ponto um dos garotos, que estava de bicicleta, ofereceu uma carona ao outro de uma maneira bastante tradicional: no cano da bike. Assim como muitas das cenas que vejo sobre a bicicleta, passou. E ficou. Aquele gesto teve uma beleza poética.

Há um modo de pedalar que atravessa a dimensão do infantil. Não necessariamente tem a ver com o lúdico, no sentido de tomar a bicicleta como um brinquedo que se usa depois da escola. Possivelmente aqueles garotos tinham saído da aula e estavam efetivamente se deslocando para outro lugar. Talvez houvesse antes a amizade do que o brincar. Recortado pelo infantil, o ato de pedalar se coloca no horizonte de uma política da amizade, de simplesmente chegarmos juntos ao mesmo destino. Da maneira que for e juntos.

Pode ser que o brincar fique a cargo de outras práticas, como por exemplo na fala do J., garoto de 14 anos que relatou fazer tudo de bike, desde pedaladas pra escola até

pequenos trajetos no bairro. Para ele e seus amigos, a bicicleta é um fator de socialização, juntam-se em determinado horário para *dar grau*, aprimorar suas técnicas de empinagem e estarem juntos.

4.2. Ressonâncias do ciclismo urbano em Maringá²⁰

Ao que parece, a Avenida Brasil é o eixo de onde tudo parte e para onde tudo se dirige na cidade de Maringá. Articuladora do velho e do novo, constitui-se como centro comercial e como agenciadora dos/das atores/as do ciclismo urbano. Entre os anos de 2014 e 2015, o canteiro central da Avenida Brasil, que comportava vagas de estacionamento em quase toda sua extensão, tornou-se alvo de disputa entre diversos campos da sociedade maringaense. A retirada do canteiro era fática e também se especulava sobre o redirecionamento de seu fluxo, que se tornaria binário para favorecer a valorização de um empreendimento imobiliário na região do antigo aeroporto. Onde sobram suposições, emerge-se um campo de embates.

As negociações foram iniciadas entre a prefeitura e representantes do comércio local, que estavam bastante desconfiados do sucesso da iniciativa. Para eles, menos vagas de carros era sinônimo de redução de clientes comprando. Comerciantes que pareciam mais propensos à aceitação correram o risco de expulsão da Associação Comercial de Maringá (ACIM), entidade que representa o comércio local. A secretaria de obras públicas, responsável pela execução da obra, tinha a intenção de plantar flor, mas a secretaria de mobilidade reivindicou parte da obra para a construção de uma ciclovia em toda sua extensão. Trata-se de *aproveitar a oportunidade e o acaso*, mesmo que as decisões não envolvam estudos e planejamento aprofundados.

As decisões feitas *a toque de caixa* quase deixaram de fora outros setores da sociedade (que não fossem do poder público e da ACIM). Quando entusiastas do ciclismo se posicionaram para entrar em campo, sua presença não foi reconhecida. *Quem são vocês?* Diversos grupos ligados ao cicloativismo, ao ciclismo de lazer e à atividade física se mobilizaram na formalização da Associação de Ciclistas do Noroeste do Paraná (Ciclonoeste), organização não governamental que precipitou do evento da Avenida Brasil. Embora voz minoritária no processo de decisão, o grupo passou a ser considerado dali em diante nas ações que visam garantir a segurança de ciclistas.

²⁰ Nesta seção, os trechos em itálico se referem a trechos literais ou adaptado das falas de participantes da pesquisa.

Tomamos o evento da ciclovia da Avenida Brasil como ponto articulador dos/das atores/as e dos discursos que circulam sobre o uso da bicicleta na cidade de Maringá. Nas conversas conduzidas com participantes da pesquisa, a narrativa sobre esta ciclovia marcou presença. As informações foram organizadas em duas categorias distintas e mutuamente explicativas organizados na Figura 11: *imagem da cidade e ciclismos e ciclistas*.

Figura 11 – Categorias e elementos de análise

Categoria	Elementos de análise
Imagem da cidade	Planejamento e ações políticas Motorização Cultura da bicicleta
Ciclismos e ciclistas	Ciclovias Ciclismos Tipos de mobilidades

Fonte: dados de pesquisa

4.2.1. *Imagem da cidade*

A cidade se organiza em camadas. Seus estratos discursivos deixam poros que fazem ver e ouvir as formas socioespaciais de outros tempos e espaços. Ruídos que escapam e procuram, no aqui e agora, formas de sedimentarem e se fazerem presentes. A Maringá planejada habita o imaginário de seus/suas moradores/as e ganha outros contornos quando percorrida com bicicletas.

A prosperidade e a modernidade de Maringá estiveram articuladas com a integração viária e com a proposta de urbanização rodoviarista desde sua fundação. Na esteira de uma tradição urbanística orientada para o uso de automóveis, Maringá consolida-se como núcleo urbano que setoriza e segrega serviços, moradia e a força de trabalho, o que implica uma proposta de urbanização dependente do uso de automotores (Schiller, Bruun & Kenworthy, 2010; Rodrigues & Cordovil, 2012).

A imagem de cidade moderna e zoneada, que ganha dinamicidade no símbolo do automóvel, corresponde a um momento específico de reprodução das riquezas e de produção de subjetividades. Os pioneiros, cuja iniciativa e empreendimento fizeram

desbravar duras florestas e construir este assentamento urbano, hoje dão nome às ruas e praças espalhadas pela cidade. Com os anos, o reordenamento produtivo exigiu outra camada de verniz no discurso da modernidade, e com isso outras formas de se deslocar pedem passagem.

Seja pela fisionomia de suas avenidas de vias largas, por suas amplas rotatórias, ou pela cultura do automóvel particular, Maringá é construída e narrada pela comodidade da circulação automotiva. Rotatórias, largos, entroncamentos de ruas e outras sobras rodoviaristas na cidade agregam a fluidez do trânsito e espaços públicos de lazer e reunião (Meneguetti, 2007). Há algo do espaço construído que convoca ao deslocamento automotor.

Se o arruamento é um dos elementos racionalizados desde a fundação da cidade, as ações políticas decorrentes do processo de urbanização acentuam essa característica da motorização e incentivam (ou acomodam) motoristas a continuarem usando o automóvel. Seja pelos incentivos da lei de zoneamento, que libera os estacionamentos da área incluída no potencial de aproveitamento das novas edificações, seja pelas políticas adotadas para expansão da malha urbana e atuação do mercado imobiliário, as dinâmicas intra e interurbanas induzem o uso do automóvel particular (Savi & Cordovil, 2015). De acordo com uma das participantes:

[...] o fato de ela ter sido planejada e pensada tanto, ter sido visionária a tantos anos atrás, em avenidas largas e tudo mais, fez com que a cidade até hoje não entrasse num caos ainda, porque a gente tem uma taxa de motorização absurda né? [...] não só a questão do carro, né? Os incentivos a você ter carro. Porque uma das últimas alterações da lei de zoneamento, a lei obriga que determinados tamanhos de apartamento tenham duas vagas [...] (P2, Secretaria de Mobilidade).

A *cultura do automóvel* se sustenta historicamente nas decisões tomadas pelo poder público na organização de seu território e, de acordo com participantes, está às voltas com o colapso. Na década de 1940, Maringá foi planejada para comportar o trânsito automotivo de uma população de 200 mil pessoas. Em 2021, com uma população que ultrapassa os 400 mil habitantes e sendo polo atrator de viagens de uma região metropolitana que move mais de 85 mil pessoas nos movimentos pendulares (Savi & Cordovil, 2015), o colapso do trânsito maringaense é questão de tempo.

A mudança do trânsito binário no início da década de 2010 é um ato político emblemático da cultura do carro na cidade, que prioriza o transporte automotor individual em detrimento de outras formas de transporte. As principais avenidas que recortam a

região central no eixo norte-sul tiveram seu fluxo redirecionado e passaram a ser unidirecionais, ação acompanhada da sincronização dos semáforos, produzindo a “onda verde”. São quatro faixas de rolagem e duas faixas de estacionamento que priorizam a circulação de automóveis que, se mantiverem a velocidade média de 50km/h (limite das vias), encontram abertos os semáforos de todos os cruzamentos.

Além de ser uma decisão que caminha na contramão de políticas de incentivo à mobilidade ativa (entre elas o uso de bicicleta), o desenho do trânsito binário privilegia não só o espaço viário, como o uso e as possibilidades de ação de outros/as agentes no trânsito (Barbiero, 2019). Como efeito vivido, trata-se de um espaço que convoca à alta velocidade em uma região de grande fluxo de pedestres, possuindo poucas barreiras para promover a redução da velocidade (a não ser os semáforos) e se tornando insustentável para o uso da bicicleta (a não ser que ciclistas mantenham a circulação na mesma velocidade dos carros, o que colocaria igualmente em risco). Além disso, o *preconceito* direcionado a ciclistas, o pouco *reconhecimento* que possuem nas ruas e os índices crescentes de atropelamento de ciclistas emergem como efeito do endurecimento da cultura do automóvel. Um dos participantes da pesquisa arremata: trata-se de uma *disputa ideológica [...] de que cidade a gente quer, pra quem ela vai ser, pra quem ela serve. Planejada ela é, mas pra quem. Na verdade, ela é muito pouco planejada pra qualquer transporte ativo* (P5, Associação de Ciclistas).

Algumas ações do poder público são remediativas, como a construção de grandes obras rodoviárias, alargamento de ruas e mudança do fluxo de grandes corredores urbanos. A emergência do discurso sustentável nas gestões municipais e no setor imobiliário da cidade ganha corpo com as ações de incentivo ao uso da bicicleta, seja com o aumento da oferta de infraestrutura cicloviária, seja pela articulação desse significante com ideias de flexibilidade, segurança, mobilidade (cf. capítulo 5).

O aumento da oferta de infraestrutura exclusiva para ciclistas tem sido expressivo desde 2008, com destaque para o trecho que comporta a região do Novo Centro, na Avenida Horácio Raccanello. De acordo com os dados produzidos para o plano de mobilidade urbana de Maringá²¹, dos 39,8 km de vias exclusivas, 7,4 km foram construídos entre os anos de 1979 e 1999. O restante foi produzido a partir de 2008, com

²¹ Recuperado de:

<http://www.mobilidademaringa.com.br/admin/files/download/6471818y48WA5Wa07YBw12d80Zy6ay/Poduto%202%20com%20Anexos.pdf>

aumento expressivo do número de ciclovias a partir de 2015, período marcado por gestões municipais *minimamente sensíveis à questão ciclística* (P5, Associação de Ciclistas).

Os/as participantes se referem a esse período como um momento em que se percebeu o aumento de movimento ciclístico nas ruas e nos círculos próximos de convívio. Amigos que se organizam em torno das pedaladas de fim de semana, pessoas próximas que adotam a bicicleta como meio de transporte, e mais recentemente, o trabalho de entregas por aplicativos com bicicletas. Um dos participantes, envolvidos na produção de um documentário sobre bicicletas e o direito à cidade, relatou que passou a usar a bicicleta a partir do envolvimento com as filmagens: *a gente morava em quatro pessoas tinha quatro carros! É ridículo! A maioria das viagens a gente faz sozinho no carro e não carrega nada de importante!* (P4, Produtor Cultural).

Os efeitos da circulação discursiva do ciclismo na cidade se dão no plano individual e nas relações de proximidade. O processo de *mudança social* que está em curso a favor de uma cidade mais *humana e sustentável* é observável a olhos nus. O deslocamento da cultura do automóvel para a cultura da bicicleta se desdobra de um processo histórico que alinha Maringá ao modelo de “cidades do futuro”.

Destacamos duas inflexões que essa transição *cultural* produz no cotidiano da cidade. Em primeiro lugar, as campanhas publicitárias da prefeitura que utilizam a mobilidade urbana e o uso de bicicletas como *slogan* da atual gestão, bem como as publicações nas redes sociais do atual prefeito (conforme capítulo 5) agem na construção do ciclismo urbano como uma prática saudável, sustentável, voltada à qualidade de vida, lazer e momentos de compartilhamento entre amigos e família. Mobilidade é um dentre os vários alvos a que as campanhas visam, o que nem sempre se efetiva em termos de políticas públicas planejadas, capazes de consolidar o uso da bicicleta como meio de transporte viável e seguro.

Em segundo lugar, está suposta nas políticas, nas publicidades e na construção cotidiana do trânsito uma figura individual específica que se *adapta a adversidades*, que tende naturalmente a adotar outros meios de transporte: *a política pública começa no federal e vai caindo nos municípios, eles vão ficando obrigados a implementar e as pessoas vão se familiarizando* (P4, Produtor Cultural). Como pano de fundo (e destacado do indivíduo que o performa), constrói-se o trânsito como um ambiente racionalmente planejado, em que há espaços específicos para movimentos e velocidades específicas,

corpos ordenados que executam movimentos passíveis de ser antecipados, e eventuais conflitos podem ser sanados com intervenções técnicas e de engenharia.

A campanha veiculada pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (Figura 12) com o slogan “Pare, pense, mude. O trânsito só muda quando a gente muda”, ressoa em propagandas e outras produções discursivas que rasgam o dia-a-dia na cidade. Sentenças como “perceba o risco, proteja a vida”, “no trânsito, sua responsabilidade salva vidas” ecoam nas propagandas do rádio e alertam motoristas sobre as boas práticas no trânsito. As formas imperativas agem como convocatórias ao indivíduo do comportamento, cujas ações independentes do contexto em que se dão podem interferir na mudança do trânsito como um todo.

Figura 12 – Campanha Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá



Fonte: Portal SEMOB – Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana – Maringá-PR

Assim como no discurso da sustentabilidade socioambiental, há um comportamento desejável, um indivíduo desejável e uma miragem de trânsito desejável, em que as pequenas disputas e diferenças do cotidiano são achatadas a favor da segurança e da boa convivência, cada uma em seu devido lugar. A mudança de atitudes e a incorporação de novos hábitos deslocam para o plano individual, a possibilidade de superar um problema que se sedimenta sobre a produção social do espaço e sobre um modelo de cidade orientado para a circulação veloz de corpos, ideias e capitais.

A criação de uma “cultura da bicicleta” não se dá em absoluto e nem se concretizará como único horizonte possível para o trânsito nas cidades. Ela se estabelece na dobra com a “cultura do carro” e age na construção de uma utopia da “Maringá da bicicleta”. Se as ações são suficientes ou não, se garantem o que prometem ou não, seria necessário aferir resultados de pesquisas de políticas públicas. As transformações no

cotidiano se dão a olhos nus. Saltam aos olhos e à pele, produzindo deslocamentos subjetivos. A cultura da bicicleta, que prolifera no cotidiano a partir dos ideais de sustentabilidade e saúde, age na produção de um modelo de cidade, de cidadão/ã e de ciclista.

4.2.2. *Ciclismos e ciclistas*

Como efeito das tensões culturais entre carros e bicicletas na cidade de Maringá, a *cena da bicicleta* na cidade se configura de uma maneira singular. Orientados pela premissa de que os discursos a respeito do trânsito, da cultura do carro e da bicicleta são performados em práticas cotidianas, identificamos alguns elementos comuns que atuam nas construções a respeito das cicloviárias, de ciclistas e do uso da bicicleta como prática de um indivíduo genérico, e por último da estratificação dos movimentos com bicicleta na cidade de Maringá, aglutinando e classificando ciclistas em função de suas mobilidades e agremiações.

Como decorrência dos esforços do poder público em construir vias exclusivas para bicicletas, as cicloviárias se tornaram ferramentas fundamentais para a divulgação da cultura da bicicleta e se tornaram foco de disputas. Embora se assumam que *esforços foram feitos e avanços alcançados* na articulação de uma rede cicloviária para consolidar o uso da bicicleta na cidade, *houve mais perfumaria do que política pública*.

A imagem de uma cidade planejada faz fricção com a novidade da presença da bicicleta. A inexistência de um plano de mobilidade urbana e de um plano cicloviário articulados às políticas de regulação urbanística contrastam com o planejamento viário que serve à mobilidade automotiva, abrindo margem para intervenções de *oportunidade*: em um *espaço ocioso* no canteiro central da Avenida Brasil, nas novas obras viárias dos loteamentos distantes da região central, seguindo os rumos da expansão da cidade e da mobilização do espaço. Mesmo assim, acredita-se que o aumento da oferta de cicloviárias nos últimos anos é uma *coisa positiva para a cidade* e que *tende à ampliação*.

A elaboração de diretrizes políticas para a circulação de bicicletas implica um tipo específico de ciclista e sua efetivação induz a produção desses sujeitos móveis (Jensen, 2013a). As políticas ciclísticas de *oportunidade* produzem um ruído entre elementos heterogêneos, como sustentabilidade, lazer, qualidade de vida e transporte. Com ações inespecíficas e que tentam dar conta de todas as demandas ao mesmo tempo, deixa-se em segundo plano as possíveis incompatibilidades entre esses termos no campo dos possíveis

para Maringá. De qualquer maneira, a ciclovia se constitui como uma maneira de garantir segurança para ciclistas:

[...] a única coisa que eles [ciclistas entregadores] dizem que eles realmente sentem seguro é a ciclovia. Por uma questão de cultura, todo mundo acha que ali é o lugar dele. Então não importa. A pessoa que tá na rua e manda ele pra calçada [...] mesmo sabendo que é na rua, não quer saber! Ele não quer que atrapalha! (P3, Empresário).

O convívio é pacífico e tenso ao mesmo tempo. Trata-se de um movimento válido e reconhecido desde que não invada espaços demarcados pela velocidade do automóvel. Da mesma forma, são aceitas novas ciclovias desde que não tirem o espaço consagrado do automóvel. O trecho de fala do participante opera um deslize das construções das ciclovias e dos projetos para uma Maringá ciclável, para a expressão de uma prática ciclística operada por determinados/as atores/as.

Constrói-se uma classe de ciclistas e um tipo de movimento genéricos que correspondem à boa imagem criada das ciclovias. Circula-se a ideia de que *pedalar é bom* e que o uso da bicicleta *começou a ganhar espaço*, seja com a construção de ciclovias, seja na aceitação de pessoas não ciclistas. A imagem de uma prática ligada a *causas ambientais* ganha força nas referências às *mudanças de atitude* e ao uso da bicicleta como *resistência* a algo que está estabelecido. De acordo com um dos participantes:

[...] a cidade sob a ótica do ciclista é muito bonito né? Nem eu tinha reparado! Depois que eu comecei a andar de bicicleta que eu reparei! Aí que eu falei: nossa! A gente precisa sair muito com as câmeras no corpo, porque é muito legal a arborização, o caminho mesmo, tudo fica muito legal. Não é uma cidade comum, né? É uma cidade que é boa para andar de bicicleta. Eu nunca sofri um acidente nesse ano que eu andei até agora... nunca teve nenhum incidente tipo assalto, esse tipo de coisa (P4, Produtor Cultural).

O repertório sobre o ciclismo parece se condensar na ideia de fazer algo *diferente* ou *alternativo*. Essas definições potencializam seus sentidos produzem paradoxos da mobilidade. A partir do momento em que se decide deixar o carro na garagem e usar a bicicleta como alternativa para os deslocamentos cotidianos, as formas de olhar variam e a paisagem urbana é repostada sob a perspectiva das paisagens e da natureza: *tudo fica muito legal!* Ao mesmo tempo, o alternativo implica o precário, o sem espaço e o improvisado. Nessa chave, o ciclismo é construído como algo *perigoso* e o/a ciclista como alguém *corajoso/a*.

A bicicleta só se torna alternativa na relação com algo que desponta como hegemônico no campo das opções para a mobilidade cotidiana. Em uma cidade construída para carros, a correlação de forças entre espaços e velocidades de carros e bicicletas é desigual. No cálculo do deslocamento, correr riscos nas ruas e enfrentar os desafios de usar a bicicleta, como a violência do trânsito e urbana não supera os benefícios de fazer algo para sair do comum, fugir da rotina, desfrutar das belezas da cidade e chegar mais rápido ao destino final. Há algo no uso da bicicleta que parece agregar à dimensão utilitária dos deslocamentos cotidianos.

No entanto, quando as imagens de ciclistas e ciclismos encarnam em atores/as e mobilidades concretas, esse repertório é colocado sob tensão. A construção do ciclismo como uma prática sustentável, ligada à qualidade de vida e a uma rotina diferente se aproxima do praticado pelas famílias que circulam aos domingos no entorno do Parque do Ingá e do Bosque 2, bem como pela *moçada dos passeios*, que se junta em grupos para aproveitar os finais de semana.

Os grupos de pedal se tornaram um espaço privilegiado de reunião de aficionados pela bicicleta para explorar paisagens urbanas e/ou os cenários rurais dos entornos da cidade de Maringá. Para além das diferenças internas desses grupos, que podem se dar por afinidades, por nível de expertise e pelas bicicletas e apetrechos que utilizam, as ideias de saúde, qualidade de vida, bons momentos em grupo e o espírito de colaboração parecem se aglutinar na construção do *sentido verdadeiro* da bicicleta.

Em paralelo, o ciclismo performado pelas pessoas que têm suas possibilidades de deslocamento limitadas e muitas vezes utilizam a bicicleta como única possibilidade para os trajetos diários, mobiliza uma figura específica de ciclista. O *peçoal humilde, que trabalha na construção civil* e faz deslocamentos pendulares no sentido periferia/região metropolitana-centro da cidade, são atores/as tradicionais da cena ciclística de Maringá e que permanecem em movimento desde sua fundação (Oliveira, 2016). Por mais que sejam mirados pelas políticas ciclísticas de Maringá, seguem fazendo o que historicamente fazem, mover a força de trabalho de um ponto a outro da cidade.

Ao lado de trabalhadores/as, há um contingente de pessoas cada vez maior e mais visível que faz a opção pela bicicleta como meio de transporte. Seja pela redução de custos com o uso do automóvel, seja pela concordância com pautas ambientais e cicloativistas, que reivindicam a presença da bicicleta nas políticas públicas de

mobilidade urbana, trata-se de uma mobilidade que *começa a ganhar espaço*. Como relatou uma das participantes:

[...] eu vejo que tem uma aceitação pelas pessoas. E eu começo a perceber que aquele cidadão que era invisível [...] porque o ciclista ele era meio que invisível, ninguém respeitava, o carro queria passar por cima... agora ele já é um... as pessoas conseguem enxergar ele como um elemento urbano, sabe? 'Ah, um ciclista!', consegue identificar (P2, Secretaria de Mobilidade)

Outra forma de organizar as mobilidades ciclísticas diz respeito à estratificação de classe. Por um lado, uma classe média ou *elite*, que compra uma *bike legal* para usar nos finais de semana e que buscam o bem estar. Por outro, os *bicicleteiros*, que representam a parte da classe trabalhadora que tem na bicicleta a condição de deslocamento e que pedala *antes de ser moda*, e a classe de *ativistas* que opta pela bicicleta, quer seja pelos benefícios financeiros, quer seja por tomá-la como uma *ferramenta de transformação* da cidade.

Outros estudos nacionais e internacionais se encarregaram de compreender as segmentações do ciclismo urbano, por vezes reivindicados, por vezes derivados das disputas urbanas no cotidiano. Podem se agregar nas imagens de competentes ou incompetentes (Aldred, 2013), ou então em estereótipos do ciclista típico – emergindo as figuras do ciclista como estilo de vida, os despreocupados e alegres, os viajantes, e os responsáveis (Gatersleben & Haddad, 2010). Na cidade de São Paulo, o rastreamento feito por Abílio (2018) capturou a galera dos jovens, a família domingueira, a turma da Lycra, o pessoal do jeans e as equipes de corrida como figuras emblemáticas do ciclismo urbano que fazem variar os usos possíveis da bicicleta na cidade.

Enquanto estes estudos se encarregam da identificação de tribos e categorias distintas de uso da bicicleta, propomos a aglutinação de categorias de mobilidade ciclística em função das construções discursivas sobre o ciclismo em Maringá. Nesse sentido, os grupos de passeio, os passeios em família e a prática esportiva com bicicleta correspondem às construções políticas e midiáticas das gestões municipais sobre o uso da bicicleta. Por outro lado, ativistas e bicicleteiros reivindicam outros sentidos ao uso da bicicleta e efetuam outras mobilidades ciclísticas. A legitimidade da mobilidade e o reconhecimento como ator/a da bicicleta em Maringá depende do quão articulada a prática se encontra ao discurso vigente e, seguindo o raciocínio da participante citada, passa pelo reconhecimento de outros/as participantes do trânsito.

A linha tênue que separa a cultura do carro e da bicicleta, bem como as disputas no trânsito e a boa imagem da ciclovia e do ciclismo se sustenta na medida em que determinados tipos de corpos e movimentos se afirmam na cidade. De acordo com participantes, Maringá ainda não vivenciou um conflito efetivo entre o carro e a bicicleta no plano das políticas de planejamento urbano e viário. A frágil imagem da bicicleta construída nos últimos anos na cidade poderia se fragmentar caso a hegemonia do automóvel e dos motoristas fosse colocada à prova. Ainda assim, o panorama tem sido favorável às ciclovias e ao uso de bicicletas e parece aumentar a aceitação dessa prática em uma cidade que cada vez mais se alinha ao discurso ambientalista, verde e sustentável.

4.2.3. Discussão

Na chave de análise da espacialização das relações de poder, as cidades modernas se constituem historicamente no entrelaçamento dos problemas da segurança e da circulação. Não se trata construir um espaço vazio a fim de distribuir artificialmente as heterogeneidades para garantir maior controle, mas antes dispor de certo número de elementos precisos e concretos no espaço já existente, visando à garantia de funções como higiene, comércio interior, articulação e vigilância. A questão que se coloca no modelo de cidade da segurança é como integrar a um projeto atual as possibilidades de desenvolvimento da cidade. Ou seja, dentro daquilo que já está, como inserir elementos para um porvir desejado? Essa é a dimensão do planejamento do espaço voltado para práticas de segurança (Foucault, 2008).

Dessa reflexão, interessa-nos a possibilidade de reorganização dos elementos urbanos já existentes visando à garantia de segurança e vigilância, permitindo a entrada e saída de determinados territórios, filtrando quem e o que circula, de que maneira, com que intensidade. As dinâmicas urbanas se reconfiguram mantendo os mesmos elementos estruturais a partir de proposições governamentais. Nesse sentido, reconfigura-se o discurso da circulação sem necessariamente alterar o regime de subjetivação que dá sustentação a essa forma de fazer a vida na cidade.

Questões econômicas, distribuição da força de trabalho e possibilidades de garantir segurança são constantemente repostas com o problema da circulação na cidade moderna. Hoje, a gestão da vida nas cidades se orienta para a configuração das forças iminentes à vida urbana para potencializar processos que privilegiem o bem-estar de

indivíduos e suas comunidades, bem como minimizar os fatores de ameaça à segurança e bem-estar (Osborne & Rose, 1999).

Osborne e Rose (1999) propõem a leitura da vida nas cidades a partir de diagramas, ou seja, diferentes modos pelos quais as lógicas de governo têm se territorializado em uma forma urbana. Trata-se de uma composição de formas, forças e discursos que permite que algumas coisas sejam enunciadas e compreendidas acerca da existência na cidade. Além disso, elementos não discursivos e tecnologias de outras sortes fazem funcionar esses diagramas que sustentam em seu plano de imanência certas formas de pensar, agir e se afetar. Cada diagrama se organiza para dar regularidade à multiplicidade humana, para dispor no espaço e serializar no tempo (Osborne & Rose, 1999).

Em nossa proposta, esta composição se refere à gramática da cidade que se faz ver, ouvir e dizer pelos modos de circulação que se espacializam no plano das ruas. A mobilidade como tecnologia de governo dispõe elementos discursivos e não-discursivos para regular, filtrar, condicionar, fazer ver, ouvir e falar determinados tipos de corpos e movimentos. Enclaves e indutores, políticas e textos, prédios e ruas, entre outros, são elementos politicamente dispostos que fazem mover e parar, regulando o tom e o fluxo da cidade.

No diagrama da cidade moderna, toma-se como ponto de partida o governo pela liberdade individual, e não apesar dela. Esse parece ser um elemento fundamental do governo pelas mobilidades, que tem como fundamento o direito de ir e vir e a liberdade individual de escolha dos meios e dos caminhos. A lógica espacializada da governamentalidade implica a incidência do controle e do governo das vidas dos/das cidadãos/ãs (Osborne & Rose, 1999).

Um dos diagramas/arranjos possíveis para a distribuição das tecnologias de controle da população se refere à cidade eudaimônica, que se constrói como cidade social e relacional, uma projeção espacial da felicidade (Osborne & Rose, 1999). Maringá se estabelece na intersecção entre os diagramas da cidade jardim e a cidade zoneada. No horizonte da cidade jardim se desenha um lugar conectado com o entorno e cuja administração se daria a partir da atuação dos próprios/as cidadãos/ãs. Segue uma lógica de organização do espaço que envolve a articulação radial entre os municípios, bem como sua distância ótima com o campo e cinturões verdes, desdobrando-se em uma

racionalidade de gestão associativa entre indivíduos, responsáveis pela organização de serviços e fundos de pensão sem a intervenção maciça do Estado.

Em paralelo, a cidade zoneada organiza seu território a partir de um plano que distribui previamente os usos e funções da cidade a partir de um arranjo geográfico. Assim, algumas características topográficas do território poderiam ser usadas como reforços naturais das separações socioespaciais. Como efeito, moradores de determinadas zonas da cidade podem reforçar seu senso de comunidade e relações de proximidade, dando aos indivíduos um senso de continuidade espaço-temporal (Osborne & Rose, 1999). Como racionalidade de organização do espaço e da vida que está na raiz do planejamento de Maringá, enfatiza-se a gestão racional e a produção de sujeitos autônomos gestores de si mesmos.

A cidade contemporânea aponta no horizonte da metáfora da cibernética, ou seja, as estratégias de controle se dão a partir do léxico da informação, da comunicação, e das conexões. Nesse sentido, o controle se exerce como um trabalho sempre em andamento e inacabado de colocar os desvios de volta a seu lugar a partir de uma lógica preditiva de antecipação do risco, *feedback* e equilíbrio (Osborne & Rose, 1999). Seguindo esse raciocínio, não vivemos em uma sociedade cibernética, mas em uma sociedade que incorpora mais e mais a lógica cibernética em suas técnicas de gestão. No plano da cidade, essas ideias de gestão se expressam na possibilidade de modular, alterar e aprimorar processos. Para usar a definição de Harvey (1989), uma cidade empreendedora. Trata-se de um modo de gerir cidades e cidadãos dentro do mesmo léxico de equivalência: cidade-empresa, cidade-subjetividade, subjetividade-empresa.

Se a tônica é inserir informação em um sistema, processar e melhorar, o léxico da saúde, da sustentabilidade e do ciclismo urbano passa a habitar a cidade contemporânea como ferramenta de gestão e de subjetivação. Não se trata de um controle impositivo e vertical, mas de uma dimensão produtiva que reverbera no plano das subjetividades como cuidado de si, do ambiente e da comunidade, como uma atualização do sistema operacional que corrige falhas anteriores e tende (natural-ciberneticamente) ao ajuste. Os efeitos dessa ética de si podem ser diversos, inclusive moralizantes: usar bicicleta é melhor e mais adequado do que carro; pessoas que usam carro não são ambientalmente e ciclistas sim; planejadores/as que priorizam automóveis são maus/más e aqueles/as que priorizam mobilidade ativa são bons/boas. Esse tipo de dicotomia contempla de entrada uma cidade lisa e sem contradições, desligada da história e das relações de poder.

No diagrama da cidade contemporânea, os vetores da saúde e da qualidade de vida passam a ressoar com mais intensidade ao agirem sobre a construção de uma ecologia urbana que privilegia o bem-estar individual e comunitário. Sob essa insígnia, o governo da vida potencializa os valores de comunidade, desenvolvimento econômico, segurança pública e vida familiar. Rodovias, poluição, desenho e construção dos espaços públicos, organização do comércio local são inscritos, pouco a pouco, na chave da saúde (Osborne & Rose, 1999). No limite, as comunidades são convocadas ao empoderamento, ao empreendedorismo e a outras formas de ação individuais e/ou coletivas para se fazerem vetores de seu próprio bem-estar. Nesse sentido, saúde pode ser entendida como um recurso localizado em uma espiral de valores positivos que podem ser desenvolvidos e disseminados na cidade (Osborne & Rose, 1999).

Adotar o uso de bicicleta no dia a dia, seja para deslocamentos, seja como lazer, age ao mesmo tempo como promoção de bem estar individual e como crença de ajudar a cidade a respirar melhor, e se torna um preditor de outros comportamentos que colaboram com a ecologia urbana saudável e sustentável. As boas práticas serviriam de estímulo para os vizinhos e, dessa forma, valoriza-se a potencialidade de uma comunidade saudável. Conforme discutido no estudo de Spinney (2016), essa tática biopolítica age outra vez sobre o campo político econômico, desonerando os cofres públicos com problemas de saúde e atrasos decorrentes do trânsito urbano. A cidade saudável não é uma cidade sem doenças, mas um conjunto ativo de corpos e práticas sociais que agem de maneira orgânica a favor da maximização e potencialização de seu funcionamento.

Deslocando a questão do campo da saúde individual e urbana, a mobilidade com bicicletas abre espaço para tratar da necessidade de intervenções urbanas que garanta um espaço específico para esse movimento. O transporte é outra região do saber sobre a vida nas cidades em que corpos e movimentos são objetivados e subjetivados, separados e analisados. Como efeito, separa-se e classifica-se o que é movimento e o que não é, o que/quem deve ou não ocupar os espaços de circulação, em quais espaços cada corpo deve circular (Bonham & Cox, 2010).

Historicamente, a lentidão e a imprevisibilidade de pedestres e o transporte com tração animal foram transferidos para as margens das vias em benefício da eficiência e da otimização do tempo para sair de um ponto A até um ponto B. Nesse sentido, o espaço público, que tem sido construído no debate político como espaço pra todos os cidadãos,

é efetivado como espaço econômico, para a velocidade de distribuição de cargas, serviços e força de trabalho (Bonham & Cox, 2010).

Sob o discurso do transporte, ciclistas têm sido constantemente deslocados. Em primeiro lugar, pela incompatibilização entre a modernidade motorizada e o anacronismo da bicicleta (que tenderia ao desaparecimento). Em segundo lugar, pela constituição da rua como um espaço econômico, que deve fazer mover com rapidez e eficiência as riquezas da cidade. Essa perspectiva evolutiva (do menos desenvolvido ao mais desenvolvido) naturaliza e despolitiza as disputas pelo espaço público e segrega ciclistas em espaços separados, de maneira análoga como se operou com outros corpos anormais, como doentes, loucos e delinquentes (Bonham & Cox, 2010).

Os discursos da saúde e do bem-estar reposicionaram o ciclismo ao tomar o deslocamento como um evento significativo, e não como subproduto inscrito na racionalidade dos transportes. Produz-se o ciclismo como uma alternativa ao sedentarismo e uma estratégia de aliar deslocamento e a prevenção de agravos à saúde. Em cidades como Londres, por exemplo, o ciclismo entra na roda da economia política da cidade ao reduzir congestionamentos e emissão de poluentes, tempo de deslocamento, afastamentos por motivos de saúde, podendo garantir uma economia de 1,3 bilhão de libras ao ano (Spinney, 2016).

Em Maringá, as dissonâncias entre os discursos do transporte e da saúde/bem-estar se manifestaram nas restrições de mobilidade propostas pela gestão municipal em um momento de aumento de casos de covid-19 na cidade. A fim de evitar aglomerações em espaços públicos de lazer, a prefeitura municipal decretou o fechamento de áreas como o Bosque 2, espaço que conta com parte da estrutura cicloviária disponível na cidade. Nesse gesto político, deixaram-se demarcadas quais funções e fluxos desejados e esperados naquela área específica. A situação evidenciou a incompatibilidade entre mobilidade e lazer e fez ressoar o caráter segregatório desse espaço para absorver fluxos que não o do lazer e da prática esportiva.

No plano subjetivo, o modo como indivíduos pensam a si mesmos e explicam o que fazem pode ser rastreados e compreendido a partir das técnicas de governo e dos discursos e dos dispositivos que circulam em determinado momento histórico e fazem funcionar um modo de vida particular. No que diz respeito à mobilidade urbana, a cidade de Maringá tem organizado seus equipamentos para viabilizar uma forma de ciclismo urbano orientada para a promoção da saúde, do bem-estar e da qualidade de vida. A

cultura da bicicleta, ou o conjunto de práticas governamentais (ou não) que incentivam e fazem circular a ideia de bicicleta, age como um elemento que categoriza e filtra mobilidades ciclísticas na cidade. Uma cultura da bicicleta se torna seletiva a partir do momento que regula quais movimentos são legítimos, quais bicicletas e equipamentos permitem seu comparecimento nessa comunidade, qual o ritmo da pedalada, quais lugares e quem circula. Ao ver *o pessoal da bike legal* e da roupa esportiva circulando de bicicleta, identifica-se uma forma de ser, pensar e agir com bicicletas, permitindo a inscrição de seus gestos em um registro de subjetivação.

A cidade se apresenta como um dado para todas as pessoas, as ciclovias são tomadas como o referente universal da saúde e qualidade de vida, os grupos como espaço privilegiado para fazer acontecer a “verdadeira” cultura da bicicleta e o indivíduo ciclista como responsável por efetivar e fazer funcionar a biopolítica da bicicleta. As possibilidades de empreender as condições de saúde e bem-estar são deslocadas para o indivíduo.

Ao se deslocar para a dimensão individual as possibilidades de disputa pela mobilidade, colocando o comportamento individual como centro, toma-se como pressuposto ontológico que a sociedade é um aglomerado de indivíduos em interação e que as decisões políticas são balizadas pelo consenso. Nesse sentido, o projeto hegemônico que se mantém é o da ideologia autoempreendedora do indivíduo neoliberal que, isolado e dono de seu próprio corpo-negócio, tem que dar conta de prosperar e render. Perde-se de horizonte a possibilidade de luta compartilhada por um futuro comum, assim como destitui do poder político instituído (pelas instituições e pelo Estado) de garantir melhores condições de vida e não somente de aumento de rendimento ou lucratividade.

Neste capítulo, propusemos uma leitura de como o ciclismo urbano se expressa em um contexto específico, unindo história, práticas cotidianas e produção do espaço. No panorama de financeirização da cidade, o ciclismo emerge como um discurso potencializador da cidade-mercadoria, agregando valor, produzindo novos produtos e se desdobrando em novas formas de produção da vida. Em Maringá, a cultura da bicicleta se constrói no conflito entre um ideal de ciclovias, movimentos e ciclistas e as mobilidades concretas performadas por atores/as diversos.

CAPÍTULO 5 – Paradoxos do movimento: mobilização da vida no trabalho de entrega por aplicativos com bicicletas em Maringá

5.1. Mobilidade, poder e produção do espaço em Maringá

O uso da bicicleta está na moda. Seja nas agendas políticas, seja nas agendas de pesquisa, parece que o ciclismo aponta como resolução para os problemas de mobilidade que se desenham no horizonte do urbano (Spinney, 2016). As agendas de pesquisa em mobilidade, trânsito e saúde têm sinalizado para o uso da bicicleta como uma das estratégias para solucionar problemas como lazer, saúde, poluição, sustentabilidade, fluidez e flexibilidade no trânsito. Enquanto alguns estudos se dirigem à dimensão individual dos comportamentos e cognições a respeito da escolha modal, hábitos, atitudes e comportamentos pró-ambientais (Olekszechen, Battiston & Kuhnen, 2016), buscamos compreender o uso da bicicleta em um campo problemático, inserido no diagrama político da produção do espaço e das políticas de mobilidade na cidade.

Ao espacializar o uso da bicicleta, tomamos essa prática como um modo de fazer mover a vida na cidade e de compreender fluxos, deslocamentos e mobilidades pelo escopo das relações de poder (Jensen, 2011; Bærenholdt, 2013; Cresswell, 2014). Admitimos que o modal adotado, o ponto de origem e destino, o local de moradia, os marcadores de raça, classe e gênero são forças que atravessam o campo das mobilidades e a configuram como um bem a ser manejado e disputado. O capital retórico que valoriza a mobilidade a insere em uma economia política que se expressa de maneira desigual, acompanhando a lógica de produção do espaço nas cidades contemporâneas.

A lógica de organização da vida nas cidades passa pela gestão das mobilidades (Bærenholdt, 2013), que opera pela organização, filtragem, seleção e estratificação de corpos e movimentos que estão habilitados ou não a ocupar determinados espaços. Da perspectiva das relações de poder, tratamos de movimentos, mobilidades, corpos e espaços concretos e vividos, que se configuram na relação entre elementos humanos e não-humanos, discursivos e não-discursivos (Nail, 2019; Sheller & Urry, 2006). Nesses agenciamentos móveis, interessa-nos saber que modos de existência emergem e como funcionam no cotidiano das cidades.

Sob a ótica da governamentalidade e da gestão pela mobilidade, o amálgama entre corpo e movimento se espacializa e faz funcionar um modo de vida específico, mobilizando ideias, sujeitos e produtos. Nesse sentido, entendemos a mobilidade como

efeito das relações de poder espacializadas que implicam certos modos de se mover, de produzir espaço e subjetividades. A mobilidade se torna ferramenta que age na produção de estruturas que facilitam e/ou impedem os movimentos concretos, sendo ela mesma um dispositivo para fazer funcionar a vida na cidade contemporânea.

Se o movimento é disputado no cotidiano e redistribui as relações de poder, abre-se campo para pensar as micropolíticas da mobilidade como as estratégias produzidas em escala local que operacionalizam uma política da mobilidade. Ou seja, são as táticas que sujeitos móveis produzem para se manterem em relação com os fixos e fluxos que habitam a cidade. É na dimensão local que as micropolíticas ganham expressões singulares e concretizam os encontros e desencontros entre corpos, delineiam fronteiras e porosidades para os lugares e colocam em questão a normatividade da circulação. Ou seja, na escala micropolítica se amplificam os agenciamentos que fazem a mobilidade ganhar corpo.

Recorremos à noção de agenciamento de lugar²² (Di Masso & Dixon, 2015) como categoria de análise que mobiliza espaço e discurso na tentativa de ir além da dicotomia entre o dado ambiental e o dado discursivo. Trata-se de uma dinâmica local constituída pela transitoriedade e pelo movimento que indica um arranjo entre uma postura corporal, as construções discursivas e a localização das relações pessoa-ambiente. Em outros termos, é uma ferramenta que permite dar densidade ao discurso e cravá-lo em um momento no espaço e no tempo. Dessa forma, o recorte temporal, o lugar de onde se enuncia, o que é falado, sua expressão gestual, formam um agenciamento precário que dá a ver um arranjo das relações de poder e um modo específico de acessar como os sujeitos explicam e produzem a vida cotidiana em dada localidade.

Tomamos a cidade de Maringá-PR como campo de emergência desses agenciamentos. Escavamos as camadas históricas que constituem a mobilidade nesse espaço e analisamos como as desigualdades socioespaciais se manifestam no presente. Sob o argumento da ordenação urbanística, da modernidade, do planejamento, da qualidade de vida e da transformação dos modos de vida, vê-se uma paisagem que altera sua fisionomia de maneira acelerada, acompanhando a direção do vento do mercado imobiliário e da gestão municipal. Nas últimas duas décadas as regiões centrais encarnam essas transformações e se consolidam como nova frente de expansão do capital imobiliário e acirram cada vez mais as contradições de uma cidade que, sob os

²² Tradução livre do conceito de *place assemblage* proposto por Di Masso e Dixon (2015)

argumentos do ordenamento e do bem viver, expressam as contradições e as desigualdades socioespaciais pela mobilidade (Rodrigues & Cordovil, 2012; Töws, 2015).

5.2. *Uberização como lógica espacializada de gestão do trabalho*

O discurso corporativo que circula na cidade vai ao encontro das novas expressões do trabalho no campo de serviços no mundo contemporâneo. Desde 2018, a cidade de Maringá absorve um número cada vez maior de entregadores de aplicativos, em um movimento que segue o padrão de outras cidades brasileiras. Sob a hegemonia da era informacional-digital no mundo do trabalho e sob a regência da lógica financeirizada de gestão das relações sociais de trabalho, o trabalho para plataformas digitais tem se configurado como uma das frentes de precarização do trabalho e dismantelamento das regulações trabalhistas, dando origem ao complexo fenômeno da uberização do trabalho (Antunes, 2020).

Uberização é um termo amplo que tem na Uber (empresa que se posiciona no campo da tecnologia e atua na mediação de serviços de transportes) sua expressão mais evidente de controle do trabalho, e que se pulveriza em uma gama complexa e multifacetada de captura do/a trabalhador/a que implicam a precarização e o dismantelamento das regulações trabalhistas. Trata-se de uma das formas de regulação que se dá no seio da revolução digital e da inserção das tecnologias da informação e comunicação na gestão do trabalho que, articuladas ao movimento de financeirização do capital, inserem de maneira maciça dispositivos como *smartphones*, *tablets* e correlatos conectados à internet como ferramentas de controle, supervisão e dominação do trabalho nessa nova etapa do capitalismo do século XXI (Antunes, 2020).

Essa forma de organização do trabalho entra nos meios corporativos a partir do léxico da economia de plataforma e da economia colaborativa, que implicariam o fazer-juntos e ganho recíproco. Na escala local, quando se articulam às regulamentações trabalhistas orientadas para a flexibilização, deixam como efeito a acentuação das contradições do mundo do trabalho, a redução salarial e a impossibilidade de articulação de classe, minando cada vez mais as possibilidades de contracontrole dos/das trabalhadores/as (Filgueiras & Antunes, 2020).

As plataformas digitais se configuram como mecanismos tecnológicos que conectam oferta e demanda por determinado bem ou serviço de maneira rápida e eficiente,

construindo uma rede de pessoas de grande capilaridade. Seus elementos fundamentais estão na gestão por algoritmos e na produção de um imenso banco de dados digitais que retroalimenta essa rede informacional. Subordinados à lógica algorítmica, trabalhadores/as recebem dessas plataformas uma sequência de comandos específicos que fracionam uma tarefa, que deve ser cumprida em um tempo determinado (Gonsales, 2020; Schinetsck, 2020).

No caso do trabalho de entregadores/as por aplicativos, plataformas como *Uber Eats*, *Ifood*, *Rappi*, entre outras, agem a favor da conexão entre as pessoas que desejam receber um determinado serviço (comida ou compras de supermercado) e o/a trabalhador/a parceiro/a que, sob demanda, está na rua aguardando o chamado do aplicativo. O fator ideológico de sedução desse tipo de trabalho é a flexibilidade e autonomia de trabalhar quando e como quiser, sem necessariamente ter a presença do patrão fiscalizando fisicamente o seu fazer.

Os efeitos dos discursos das “novas formas de trabalho” impulsionadas pela revolução tecnológica e sua ancoragem legal da reforma trabalhista consolidada em 2017 no Brasil, permitiram o aprofundamento da uberização do trabalho em diversas frentes em todo o país. Trata-se de um modo de controle das relações de trabalho e dos/das corpos de trabalhadores/as análogas às condições dos primórdios da Revolução Industrial (Antunes, 2020). Na era do trabalho digital e das plataformas, a flexibilização das regulações trabalhistas e seu verniz de modernidade ocultam aspectos fundamentais como a negação da relação de assalariamento (sob o pretexto da autonomia e flexibilidade de horários); a recusa da condição de empregador por parte das plataformas; e a complexa situação gerada entre uma flexibilização das condições de trabalho e a subordinação a um agudo regime de controle laboral via tecnologias da informação (Filgueiras & Antunes, 2020).

O trabalho plataformizado se define pelo fato de as plataformas digitais determinarem quem pode ou não trabalhar, delimitarem a tarefa que será feita, definirem o/a trabalhador/a para cada serviço, determinarem o tempo para a execução da tarefa, estabelecerem de maneira unilateral o valor do serviço prestado, determinar o canal de diálogo com as gerências, e o uso de técnicas coercitivas para manter os/as trabalhadores/as sempre conectados/as, como a possibilidade de desligamento sem aviso prévio e o bloqueio de uso do aplicativo como forma de ameaça (Filgueiras & Antunes, 2020). Destacamos o fato de os aplicativos transferirem os custos e riscos do trabalho

para os entregadores, submeterem trabalhadores/as a jornadas cada vez maiores com remuneração cada vez menor, e a perda do poder de barganha pela remuneração, pelas formas de pagamento e do domínio sobre o processo produtivo. Ou seja, ao invés da liberação pelo trabalho, as plataformas digitais agravam a precarização e a exploração para aferirem lucros ainda maiores.

Ao mesmo tempo impessoal (porque mediado por um aplicativo) e próximo (porque está sempre dando as diretrizes para os próximos passos), esse complexo técnico-científico-informático de gestão das relações de trabalho e seu léxico correlato colocam os/as trabalhadores/as em uma situação de controle particularizado que se aproxima de um panóptico algorítmico (Woodcock, 2020). No caso plataformas de *delivery*, trata-se de uma estratégia vigilância de mão única em que os gestores das plataformas possuem informações precisas sobre rendimento, distância percorrida, posicionamento global (via GPS), tempo médio de chegada no restaurante e entrega até o destino final, tempo em movimento, etc. A manutenção dos/das entregadores/as em sua atividade depende de um sistema de avaliação constante pelos consumidores dos serviços, criando um ranqueamento e competitividade entre os/as entregadores/as que, além de dificultar o controle do trabalho, impele essas pessoas a um contínuo e irrestrito como condição de manutenção na atividade (Abílio, 2020).

O paradoxo se desenha nos seguintes termos: ao mesmo tempo em que a ideia do trabalho é vendida como flexível, autônoma e produz um sujeito empreendedor de si mesmo, a impossibilidade de controle dos meios de seu próprio trabalho o coloca em uma condição de assujeitamento que dá vida ao proletariado de serviços ou ao infoproletariado (Antunes, 2020; Filgueiras & Antunes, 2020). Um dos efeitos subjetivos desse dispositivo de controle passa a ser a criação de uma classe de trabalhadores/as precarizados/as, constantemente ameaçados/as pelo risco de desligamento das plataformas e, muitas vezes desarticulados para qualquer forma de contracontrole de sua atividade. Assim, ao mesmo tempo em que os/as entregadores/as defendem a autonomia de fazer a própria rotina de trabalho e receber por produtividade, a dinâmica do aplicativo impulsiona essas pessoas ao movimento constante, sob a possibilidade de ser punido/a sem saber nem o porquê, nem quando.

Ainda que as relações de trabalho sob a lógica das plataformas estejam deixando a dimensão espacial do trabalho cada vez mais achatada em função de um espaço virtual, no caso do trabalho de entregadores/as de aplicativos, a lógica de trabalho é espacializada.

Com a ruptura entre tempo e distância (Graham & Anwar, 2020), os/as entregadores/as são impulsionados a mobilizar seus meios de trabalho para fazer mais entregas em menos tempo usando o mínimo de recursos possível. No caso de ciclistas, um dos recursos é o esforço físico envolvido no deslocamento. O panóptico algorítmico (Woodcock, 2020) não opera em um plano abstrato, puramente virtual, tampouco está despregado do terreno concreto da cidade e dos movimentos efetivos das pessoas. Trata-se de um tipo de controle que não prescinde do espaço para ser colocado em ação. Como característica distintiva, os corpos em movimento são alvo do rastreamento, e quanto maior sua potência de se mover, mais informações insere nesse dispositivo de controle.

Como expressão contemporânea das relações de trabalho, a economia de plataforma e o trabalho nos aplicativos de entrega faz ecoar em sua capilarizada rede de abrangência os termos presentes no mundo corporativo. Emerge a figura do colaborador, que atua com sinergia, resiliência, criatividade, proatividade, exigindo dos indivíduos algo que está para além de sua força de trabalho. A própria vibratibilidade da vida se torna frente de incorporação do capital (Pelbart, 2009) e esse léxico, que adquire consistência especializada, torna-se um elemento fundamental para a organização subjetiva dessa nova classe de trabalhadores/as.

Além de sua determinação espacial, o trabalho de entrega com bicicleta é atravessado por outros marcadores sociais. Em uma pesquisa realizada na cidade São Paulo para caracterizar essa força de trabalho específica, identificou-se que o entregador ciclista médio na cidade é “[...] brasileiro, homem, negro, entre 18 e 22 anos de idade e com ensino médio completo, que estava desempregado e agora trabalha todos os dias da semana, de 9 a 10 horas por dia, com ganho médio mensal de R\$ 992,00” (Aliança Bike, 2019, s/p). Nessa pesquisa, identificou-se que o trabalho de entregas com bicicleta por aplicativo tem cor, classe social, gênero e recorte etário, características que dão fisionomia a essa força de trabalho emergente que circula à margem da legalidade do mundo do trabalho e que é lançada às ruas por conta própria, respondendo pelos riscos e custos do trabalho, trabalhando mais que uma jornada de trabalho regular e ganhando menos que um salário mínimo.

O objetivo deste capítulo é compreender como os agenciamentos de lugar se produzem e se articulam ao trabalho de entrega com bicicletas na cidade de Maringá. De maneira específica, buscamos analisar como a fisionomia da cidade, suas políticas de

produção do espaço e seu discurso gerencial se articulam ao campo da produção de subjetividade no cotidiano desses trabalhadores.

5.3. Procedimentos

Este estudo contou com a participação de quatro entregadores ciclistas de aplicativos com idade entre 20 e 35 anos de idade, todos do sexo masculino. Todos eles relataram que trabalham com entregas por aplicativos como complemento de renda e possuem outra atividade profissional, formal ou informal. À época, estavam vinculados aos aplicativos entre seis meses e um ano, trabalhavam entre três e cinco dias na semana, com dedicação de quatro a oito horas diárias de trabalho, a depender da concorrência com a jornada principal de trabalho. Os critérios de escolha dos participantes foram: 1) ter mais de 18 anos de idade; 2) estar vinculado a alguma plataforma de entrega; 3) dar concordância de participação e aceitar os termos da pesquisa. Os participantes foram selecionados pela técnica da bola de neve, em que uma pessoa entrevistada sugere outros/as possíveis participantes para a pesquisa, atendendo aos mesmos critérios de inclusão.

A condução das atividades de campo foi delimitada por critério temporal destinando os meses de outubro, novembro e dezembro de 2020 como parâmetro. Portanto, entramos em contato e pedalamos com ciclistas nesse intervalo temporal. Foram semanas em que os efeitos da pandemia se mantinham latentes no cotidiano da cidade e no trabalho dos entregadores, exigindo o cumprimento dos protocolos higiênicos divulgados pela Organização Mundial da Saúde para o controle sanitário. Além disso, a pandemia foi um atravessador importante na produção das informações e foi considerada como componente analítico no decorrer do trabalho.

A produção das informações foi inspirada na pesquisa etnográfica e na pedalada conjunta (McIlveny, 2014), que consistiu em acompanhar um dia de trabalho de entregadores ciclistas. Em um dia e local acordados com antecedência, pedalamos juntos e conversamos a respeito da rotina de trabalho com entregas e dos limites e possibilidades da circulação com bicicletas na cidade de Maringá. Assumimos como princípio ético de pesquisa que a conversa é o fio que liga as práticas cotidianas aos lugares, postura negociada no campo da pesquisa social (Spink, 2008). Com isso, procuramos abrir espaço para as pequenas disputas, entraves e modos circular existentes e inventados no cotidiano de trabalho desses entregadores.

A condução desse estudo foi aprovada pelo comitê de ética em pesquisa do Centro Universitário Cesumar sob o código 21452719.9.0000.5539. Os participantes foram convocados a firmar consentimento livre e esclarecido (Apêndice A). As conversas foram gravadas com aparelho celular e microfone, além de uma câmera portátil fixada ao pesquisador, que dava a perspectiva em primeira pessoa da paisagem urbana e do ciclista participante. Com isso, foi possível acessar informações de vídeo e o áudio em duas fontes distintas (celular e câmera portátil). O corpus da pesquisa foi composto pelas transcrições das conversas, pelas imagens gravadas em vídeo, além de fotos, notícias e textos de periódicos locais e de redes sociais oficiais da prefeitura de Maringá referente ao período de vigência da pesquisa.

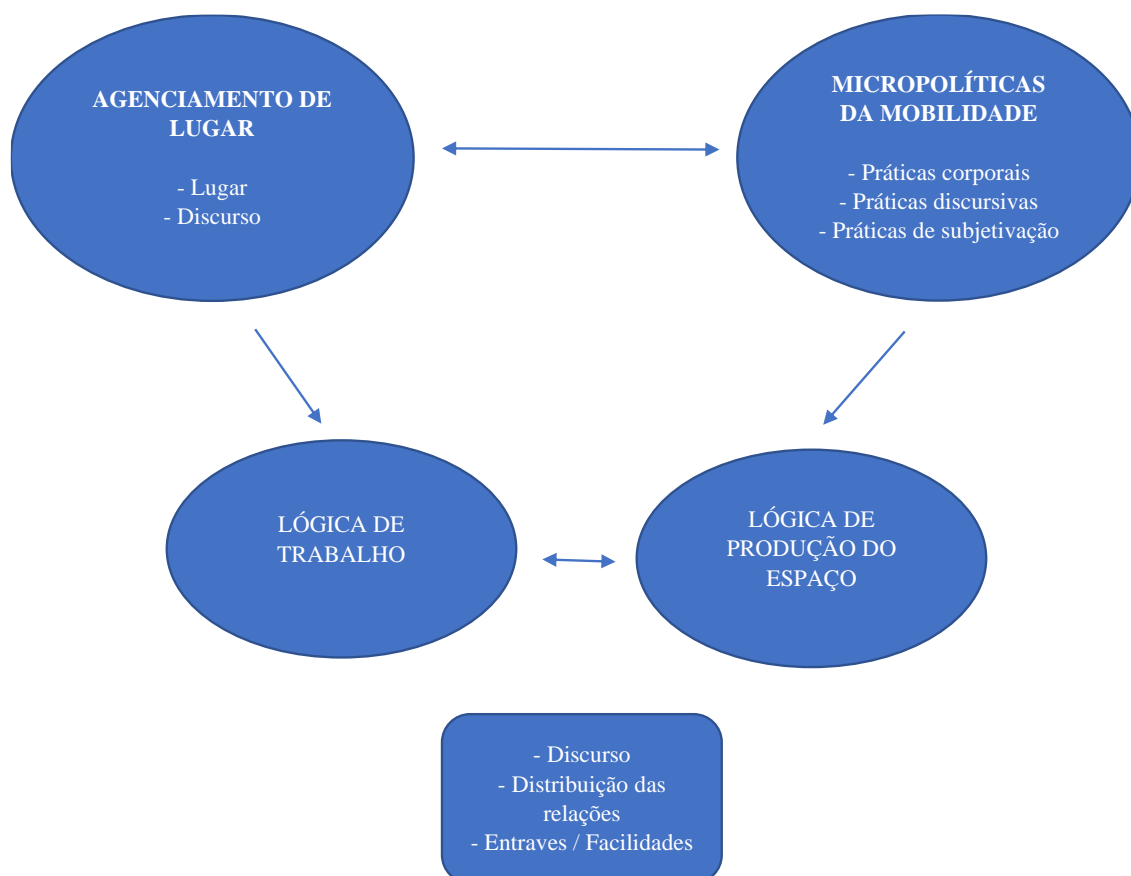
Essa estratégia de produção das informações permitiu identificar momentos em que informações discursivas se agenciam às relações socioespaciais a fim de colocar em análise as disputas e os modos de fazer que configuram o cotidiano desses trabalhadores. Perseguindo o objetivo do estudo, organizamos a análise a partir da dedução de categorias do corpus em direção à sua dimensão conceitual, privilegiando as análises das relações de poder e da dimensão discursiva de construção da realidade. Consideramos que a condição de acesso a um fenômeno constituído pela mobilidade é também manter-se em movimento. Portanto, o objeto se configura pela fractalidade, em que cada face mostra elementos singulares e gerais ao mesmo tempo. Por isso, quando apresentamos uma dimensão/face, as outras se mantêm presentes sob outros ângulos.

Como estratégia de exposição dos resultados, partimos da perspectiva narrativa (Gimemes & Mizoguchi, 2019) explorando a descrição densa de vinhetas e situações analisadoras vivenciadas na pesquisa que sinalizam para o agenciamento dos elementos discursivos e não-discursivos na escala do lugar.

Partimos desses apontamentos teórico metodológicos para propor um modelo de análise que conjuga as noções de agenciamento de lugar e micropolíticas da mobilidade para colocar em questão os modos como se articulam a lógica de trabalho de entregas por aplicativos com bicicletas e os modos de organizar o espaço na cidade de Maringá. Portanto, organizamos o modelo teórico-metodológico (Figura 13) em duas camadas distintas: a primeira se refere aos agenciamentos de lugar, constituídos por elementos discursivos e geoindexicalizados; e às micropolíticas da mobilidade, que permitem cravar no lugar o dado falado e performado que se expressam por gestos corporais, discursivos e por modos de subjetivação.

A segunda camada diz sobre a expressão local da lógica de trabalho de plataformas e a lógica de produção do espaço na cidade de Maringá. Ambas compartilham a gramática gerencialista, implicam certos modos de distribuir corpos e funções na cidade e apresentam elementos que facilitam ou impedem a mobilidade dos entregadores de bicicleta na cidade. Como desdobramento, apresentamos elementos para a construção de uma ideia de *mobilização da vida*, ou seja, um fenômeno emergente que articula discurso e lugar em um arranjo micropolítico da mobilidade, produzindo um modo de subjetivação espacializado e móvel.

Figura 13 – Modelo teórico-metodológico de análise



Fonte: Dados de pesquisa

5.4. Apresentação dos resultados²³

5.4.1. Políticas de reconhecimento

O cruzamento entre as avenidas São Paulo e Horácio Raccanello tem se consolidado como ponto de encontro da nova classe de sujeitos móveis da cidade de Maringá. Articulador do chamado Novo Centro, o local é abastecido por vias de fluxo rápido e importantes corredores da cidade que recortam os eixos norte-sul e leste-oeste. A paisagem se desenha em um horizonte vertical e os prédios que brotam insistentes, um ao lado do outro, cobrem todas as superfícies ocas da região e densificam moradias e serviços na nova frente de expansão imobiliária da cidade. Durante o dia, o movimento do comércio de rua dá o ritmo da vida com o ir e vir de pessoas, produtos, cargas e veículos não só da cidade: Maringá condensa as melhores oportunidades de produtos e serviços da região!

Às seis ou sete da noite, o acender das luzes noturnas parece ser o sinal verde para o aumento dos fluxos e do ruído dos motores. Além dos carros apressados e condutores impacientes para chegarem em casa após o dia de trabalho, motoboys e outras sortes de entregadores arrancam seus veículos exigindo que o tom da conversa aumente dois dedos o seu volume. A demanda por passagem é anunciada pelo corte de giro dos motores, buzinas e as faixas refletivas das roupas de trabalho. A constatação vem pela observação cotidiana: na noite, quem dá o ritmo do fluxo da cidade são os/as entregadores/as.

Nesta esquina, a marquise da agência do banco Sicoob, situada no térreo de um condomínio residencial de alto padrão, serve de descanso e mirante para um centro comercial de onde emana boa parte dos pedidos de *delivery* por aplicativos da região. Estratégico ou não, o local está ligado a dois braços cicloviários que recortam o eixo leste-oeste da cidade: o da Avenida Horácio Raccanello, situado no canteiro central da avenida que sobrepõe a linha de trem; e o da Avenida Brasil, que corre paralelamente ao eixo anterior e se localiza a três quadras de distância dali.

A depender do dia da semana e do horário, ciclistas se reúnem ali com suas bicicletas e caixas térmicas. Se não fossem estas caixas típicas dos trabalhadores de entrega, essa reunião poderia se camuflar entre as dezenas de grupos de ciclistas que se reúnem por ali, também nos fins de tarde, para lazer e atividade física. No entanto,

²³ Nesta seção, os trechos destacados em itálico são menções diretas ou indiretas a falas dos participantes da pesquisa.

energia da entrega não é igual passeio! Há algo de específico que configura o fazer desses ciclistas.

Por mais que o ato de pedalar uma bicicleta seja o mesmo, a maneira como é feito, o ritmo, os modos de fazer e o posicionamento na rua se transformam e dão vida a uma prática distinta, movida por outros significantes. O movimento é gerido por uma política da mobilidade que age pela filtragem e seleção de certos fluxos em função de outros (Nail, 2019). As políticas de reconhecimento tratam de uma dimensão do fazer cotidiano dos ciclistas entregadores por aplicativos que aponta para as maneiras como veem a si mesmos, a seus pares e como se fazem entregadores no dia a dia. Trata-se de uma face desse fazer atravessada por encontros e acontecimentos fugidios que contribuem para a construção do “ser entregador”.

A jornada começa com a *bag* nas costas e aplicativo ligado. O ponto de partida pouco importa, tampouco o horário: pode ser no intervalo do almoço de outra jornada de trabalho, ao final do expediente ou ao domingo às quatro da tarde. Flexibilidade e autonomia sobre a gestão da própria jornada de trabalho são as principais vantagens declaradas desse tipo de atividade (Aliança Bike, 2019; Filgueiras & Antunes, 2020). Seu caráter individual e autônomo em um contexto de flexibilização das regras trabalhistas permite a emergência de uma prática que muitas vezes adquire um status secundário: o entregador encarna a figura do colaborador. Com essa estratégia, enfatiza-se ao mesmo tempo o caráter autogerencial da atividade, em que o entregador emerge como padrão de si mesmo, e a destituição do estatuto laboral da entrega.

Se na linguagem corporativa colaborador/a é aquele/a que faz junto, o termo produz inflexões subjetivas importantes. Colaborar emerge como uma ajuda, uma pequena contribuição com o todo e afirma seu caráter esporádico e flexível. Afirmar-se como colaborador coloca em primeiro plano o eu em detrimento do nós.

Nesse sentido, a categoria de trabalho (e o reconhecimento como trabalhador/entregador) se torna alvo de disputa: quando questionados, os participantes se referiram a si mesmos como colaboradores, ou então definiram sua prática como “fazer Ifood” ou “fazer Uber”. Para aquelas pessoas que têm na entrega com aplicativos sua segunda fonte de renda, *fazer* Ifood ou Uber cumpre a função argumentativa de colocar essa atividade como uma dentre tantas outras desempenhadas ao longo do dia de trabalho, em uma função secundária. Em certa situação, um dos participantes se antecipou em dizer que sua principal fonte de renda era derivada do exercício da profissão em sua área de

formação e a entrega *era só um bico*, justificando o fato de ter formação superior e entregas com o rebaixamento da importância das entregas como algo secundário.

Por outro lado, a definição de trabalho emergiu em situações que garantiam a positividade dessa categoria, principalmente a vantagem que se pode obter no cálculo de custo-benefício. Na interface do aplicativo que exibia os ganhos do mês anterior, um dos entregadores disse com tom de orgulho: setecentos e poucos reais *trabalhando só três dias na semana!*

A reunião na esquina do Sicoob se mantém pela proximidade de restaurantes e locais que recebem grande fluxo de pedidos; e pela espera inicial dos ciclistas enquanto os motociclistas *base*, que cumprem horário predeterminado pela Uber Eats ou Ifood, recebem as primeiras chamadas da noite, entre as 18h e 19h. Depois disso, começam a acionar os entregadores *nuvem*, aqueles que têm a possibilidade de ligar e desligar o aplicativo quando quiserem. A respeito da lógica de funcionamento dos aplicativos, restam mais indefinições e intuições do que certezas: poucos sabem explicar como se distribuem as entregas entre ciclistas e motociclistas, nem o perímetro no qual deveria estar inserido para ter a chance de receber mais chamados. A reunião naquele ponto se organiza por um saber da experiência, muitas vezes compartilhado exatamente ali entre os novatos e os mais experientes.

Na relação com outros entregadores (sejam motociclistas ou outros ciclistas) costumam manter a *camaradagem: é todo mundo unido, os caras que conhecem as dificuldades*. Trata-se de uma relação desenhada com linhas tênues entre a camaradagem e a concorrência. Em geral, os aplicativos para os quais trabalham distribuem as corridas por uma lógica algorítmica que toma como base variáveis como a proximidade do restaurante, a quantidade de dias de trabalho, tempo entre coleta do pedido e entrega ao consumidor final. A combinação dessas variáveis também influencia no score que cada entregador adquire com sua rotina de trabalho. Portanto, quanto mais trabalharem e quanto mais rápido fizerem as entregas, aumentarão o score e as possibilidades de conseguirem mais corridas no futuro. Diante disso, o compartilhamento de informações, das pequenas falhas identificadas no sistema das plataformas ou então as estratégias cotidianas para conseguir mais entregas é algo que se dá em um círculo restrito ou fica guardado a sete chaves pelo entregador.

Portanto, ao mesmo tempo em que disputam os melhores pontos e oportunidades para entregas, os entregadores se reconhecem nas dificuldades que constituem o dia-a-dia

de trabalho. Em uma das situações da pesquisa, enquanto acompanhava um dos ciclistas em uma entrega, fomos interrompidos por um “ô boy!”. O chamado veio de um motociclista que fazia uma entrega na região e, tendo identificado o participante da pesquisa com a caixa térmica nas costas, chamou-nos para que ajudássemos a resolver uma situação com uma cliente. Sem bateria no celular e sem conseguir contatar a cliente em seu apartamento, pedi o celular emprestado para realizar uma chamada. Coisas de ocasião e de encontros: se tivéssemos optado por outra rota, esse encontro entre entregadores não aconteceria. A cena durou no máximo três minutos, ligação feita, cliente contatada, entrega realizada, cada um para suas respectivas rotas. Na sequência, o participante relatou que esse tipo de cena de ajuda mútua entre os entregadores é comum: *a gente ajuda eles, e eles, quando a gente mais precisa de ajuda, quando a gente tá em subida [...] eles dão vácuo*, evitando que os ciclistas entregadores se desgastem nas regiões de relevo acidentado na cidade. Disputas pelas entregas por um lado, reconhecimento das dificuldades e identificação nas dificuldades cotidianas por outro.

A construção do entregador ciclista como alguém que supera dificuldades individuais também ecoa na relação com clientes e entre pares. No caso dos participantes da pesquisa, todos trabalhavam em um emprego formal durante o dia e nos intervalos e tempo livre faziam entrega como complemento de renda. Nessa condição secundária ou menos importante, pedalar muitas vezes emerge como um passatempo ou como algo prazeroso: aproveita-se para fazer uma atividade física ou para desestressar após a jornada de trabalho e ao mesmo tempo fazer um dinheiro extra. Daí, talvez, desdobre-se o esvaziamento da categoria de trabalho e o reconhecimento do entregador como um trabalhador. Na gramática neoliberal, quando se faz o que ama não é necessário trabalhar um dia sequer!

Em um país que assume com naturalidade o bico e a dupla jornada como parte constituinte da força de trabalho ativa, o discurso empreendedor encontra correspondência e legitimidade no cotidiano de trabalho de entrega por aplicativos. A flexibilização das relações de trabalho decorrente das recentes reformas trabalhistas evidencia e aprofunda a dominação do trabalho, dando vida a uma nova face do operariado, cada vez mais desapropriado de suas capacidades de resistir à dominação (Abílio, 2020; Filgueiras & Cavalcante, 2020).

A convocação para o trabalho está justamente no discurso da flexibilidade: *não tem patrão, poder ligar e desligar o aplicativo quando quiser, só depende de você!* Para

um dos participantes, *o dinheiro está aí nas ruas e só depende de você para buscar*. Nessa construção, a rua e as mobilidades são fontes inesgotáveis de possibilidades e o entregador astuto é aquele que se lança à aventura de capturá-lo. *O dinheiro é fácil!* No entanto, ao final do dia os ganhos correspondem a cinquenta quilômetros pedalados, cinco ou seis corridas feitas, trinta reais faturados e entre quatro e sete horas pedalando por dia de trabalho (somadas às dez horas de trabalho na jornada formal), quatro ou cinco vezes na semana. *Dinheirinho suado, literalmente*.

Como correlato do trabalho prazeroso e do dinheiro fácil, constrói-se nessa gramática o imaginário do entregador *guerreiro*, que ultrapassa os limites da distância e do esforço físico, da dupla ou tripla jornada de trabalho, que *toma sol, chuva, canivete e temporal* na cabeça para entregar no menor tempo possível e que dispõe ele mesmo dos próprios recursos para conquistar seu espaço. Nessa imagem de indivíduo, ninguém faz por você senão você mesmo! Atravessar as intempéries pessoais, naturais e geográficas revertem para o próprio sujeito elementos fundantes de um indivíduo realizador: é ele mesmo quem dá conta de superar as próprias dificuldades e gerencia os próprios recursos para sobreviver nas ruas.

Como reconhecimento desse esforço, os aplicativos dão a opção para clientes retribuírem o trabalho do entregador com gorjetas, estipuladas a partir de porcentagens do valor total do pedido. *Cliente reconhece o boy que vai na chuva*, e a gorjeta emerge como uma dupla aposta na iniciativa individual que caracteriza o trabalho de entrega por aplicativos: cinco reais pela corrida, de cinco pra cima de gorjeta.

A superação das dificuldades do trajeto, das quebras e falhas mecânicas da bicicleta, do descompasso entre a distância a ser percorrida e o curto tempo para cumpri-la é um fato necessariamente espacializado. Conhecer os trajetos, os bairros, ser do local, permitem um domínio sobre o próprio fazer que contorna de maneira precária e fugidia todas as ambivalências que constituem o trabalho de entrega com bicicletas. Mesmo que esse reconhecimento e domínio do/no espaço sejam rapidamente capturados pelos algoritmos e revertidos na linguagem do custo-benefício da viagem, a possibilidade de deixar o GPS de lado para circular na própria *quebrada* parece ser um momento de conforto: por aqui, dá para fazer um pouco menos de força.

Nas políticas da mobilidade, o uso de bicicleta age como limite identitário na definição de papéis no trânsito. Ou seja, o ato de pedalar na cidade não é unitário e age na estratificação de diferentes tipos de ciclistas e diferentes formas de se mover (Aldred,

2013; Gatersleben & Haddad, 2010). No trabalho de entregas com bicicletas, as políticas de reconhecimento se bifurcam e por vezes seguem por vias em ziguezague. Como ciclistas, são deslocados das ciclovias e das ruas; como entregadores, autônomos ou colaboradores, filiam-se a uma categoria de trabalho que não confere uma identidade profissional (Abílio, 2020). Portanto, a definição daquilo que fazem e que são se dá na disputa por mobilidades e lugares outros. A construção de uma identidade móvel implica o delineamento de um tipo particular de espacialidade.

5.4.2. *Entrelugares*

Fazer-se entregador (ou trabalhador, ou colaborador, ou ciclista) é um ato performado em movimento e na cidade, ou seja, não prescinde da dimensão espacial. Ainda que o léxico da cidade empreendedora e das formas de trabalho autoempreendido sugiram uma atividade autônoma, independente e descolada da espacialidade disputada, as possibilidades de ser ou de definir a si mesmo estão atreladas à dimensão local: ser é ser em algum lugar.

Organizamos esta seção a partir da pergunta: “qual lugar possível para os ciclistas entregadores na cidade?”, entendendo que a resposta aponta para elementos espaciais e simbólicos que dizem sobre as possibilidades de pertencimento dos/das ciclistas entregadores/as na cidade. Em uma cidade que organiza seu cotidiano a partir do discurso do planejamento e da sustentabilidade, dispondo dia a dia de mais infraestrutura para a circulação de bicicletas, os entregadores performam seu cotidiano e forjam a si mesmos em diálogo e em atrito com o instituído pelas políticas de mobilidade de Maringá.

O trecho já era conhecido: subida da Avenida São Paulo no cruzamento com a Horácio Raccanello. A configuração da Avenida São Paulo segue a mesma lógica binária dos eixos centrais no sentido norte-sul, como a Avenida Herval, Duque de Caxias, e Paraná: quatro faixas de rolamento largas, estacionamento para carros nas extremidades da esquerda e da direita, canteiro central fazendo a separação das pistas. Essa organização foi instituída em 2010 com o reordenamento do fluxo desses quatro importantes corredores da cidade. Antes disso, as avenidas possuíam fluxo em via de mão dupla, separado pelo canteiro, mas a expansão da malha urbana da cidade e o aumento da taxa de motorização exigiram seu reordenamento.

O sistema binário foi implementado junto com a onda verde, que consiste na sincronização dos semáforos viabilizando o fluxo contínuo desde que seja mantido o

limite de velocidade, que é de 50 km/h. De início houve de relutância, alguns desavisados entravam na contramão, mas logo se deram conta que a fluidez, o ritmo e a velocidade constantes superavam qualquer outro contratempo. Circular por ali é ótimo para aqueles/as que conseguem manter a velocidade constante em cinquenta por hora (Figura 15). Quatro anos antes, foi inaugurada a Avenida Horácio Raccanello e alguns anos antes ainda havia sido liberado o loteamento do Novo Centro. Mais recente é a ciclovia da Raccanello, que emerge como camada de modernidade que se acumula ao já moderno e veloz Novo Centro.

À esquerda, na esquina, o ponto de encontro dos ciclistas entregadores (quadro 1). À direita, a entrada do shopping, de onde havíamos acabado de sair. Os entregadores costumam entrar por uma rua adjacente, na entrada de serviços, e não pela avenida. Ficar por ali é garantia de novos chamados. A circulação em bicicleta envolve uma tensão silenciosa: o bordo direito da pista é o local garantido por lei e é o lugar que resta do fluxo automotor. Manter a pedalada em fila e o silêncio são as opções possíveis. Com o semáforo fechado para os automóveis na Avenida São Paulo (quadro 2), os elementos do trânsito se agenciam de forma a nos convocarem a uma manobra específica. Semáforo vermelho, carros parados, pedestres cruzando, bicicleta em movimento, no cruzamento a ciclovia que nos serviria de caminho. Tomados isoladamente, esses elementos dizem pouco sobre a política de circulação, usos e compartilhamento das vias. Na ordem de uma convocação pré-reflexiva, o cruzamento da São Paulo com a Horácio Racanello propõe a mesma manobra para nós e outros/as ciclistas: semáforo fechado, virar à esquerda pela faixa de pedestres (disputando espaço com pedestres – quadro 3) e atravessar o cruzamento em linha diagonal até alcançar a ciclovia (quadro 4). Linhas diagonais são o caminho mais rápido em um trajeto de ângulos retos.

Talvez a geometria da entrada da ciclovia exija essa sequência de manobras e de agir “como se fosse um pedestre”: nessa intersecção, assim como em outras e de outras ciclovias da cidade, a entrada é um ângulo perpendicular demarcado pela faixa de pedestres que cruza com a faixa vermelha da ciclovia, e uma grade de metal, provavelmente para evitar o cruzamento de pedestres em local inadequado. Como cruzamento compartilhado, esse desenho deve prever a segurança de todos/as envolvidos na travessia da rua, mas ao privilegiar segurança, não se privilegia fluidez. Ao menos, não para ciclistas.

Talvez o que se passe aí seja o ruído no diálogo entre ciclista, espaço construído e regulação do trânsito. Pelo Código Brasileiro de Trânsito (CTB, art. 58), quando não houver vias exclusivas para ciclistas, a circulação de bicicletas deve acontecer nos bordos da pista de rolamento, na margem da rua. A configuração da Avenida São Paulo e o trânsito binário permitem poucas opções para fazê-lo com segurança, restando a pista da direita (também regulamentada para o tráfego lento dos automóveis) como possibilidade de circulação segura e contínua (quadros 1 e 2). Nesta cena, como fazer uma conversão à esquerda com a bicicleta? Pelo CTB, a conduta adequada seria descer da bicicleta, empurrá-la até a outra extremidade da Avenida São Paulo cumprindo as mesmas regras de um pedestre, aguardar o semáforo da Horácio Raccanello fechar, empurrar a bicicleta até a ciclovia e voltar à pedalada; ou então descer da bicicleta (no ponto preciso do quadro 2), esperar o semáforo da Horácio Raccanello fechar, atravessar uma pista até alcançar a ciclovia, esperar o semáforo da Avenida São Paulo fechar novamente e seguir a pedalada. Na temporalidade da pressa, essa sequência de gestos não só é inviável, é incompatível. Se ela fosse levada à risca pelos entregadores, o resultado seria atraso, menos corridas, possíveis punições do aplicativo e um hambúrguer frio.

Na cena retratada, não há paradas, interrupções nem pé no chão para esperar o semáforo abrir, apenas a velocidade diminuída em direção à ciclovia, onde se supõe tranquilidade e segurança. Os movimentos não são calculados, combinados nem pensados. Talvez, Paradoxos do movimento: mobilização da vida no trabalho de entrega por aplicativos com bicicletas em Maringá nem intencional sejam. É algo que se dá na ordem de uma resposta irrefletida ao agenciamento dos elementos dispostos no trânsito diante da necessidade de dar andamento à entrega que está em curso. O relógio do aplicativo tem sua temporalidade, a rua e os semáforos e os pedestres, outras.

Aliviados da pressão produzida pela disputa de espaço com os automóveis e com a velocidade da Avenida São Paulo, pedalamos lado a lado pela ciclovia (quadro 5), o que permitiu algumas palavras trocadas. Em ritmo um pouco mais lento, o diálogo iniciado pelo entregador se deu no nível de uma elaboração:

- Uma coisa que eu tô vendo muito também é moto passando no sinal vermelho!
- Moto passando no sinal vermelho?
- Toda hora!
- E por que o estranhamento das motoca?
- Como assim?
- O que que te chama a atenção nisso?

- Não é pra passar né? Que eu saiba significa pare, né?
- A doideira... eu digo isso porque eu sou ciclista também... eu faço exatamente a mesma coisa, ó! O que a gente vai fazer agora... (quadro 6). [pedalando pela ciclovia, o semáforo fecha e, mantendo o fluxo da pedalada, sem acelerar nem frear, seguimos o trajeto]
- é errado! [risos]
- exato! [risos]
- [alguns metros à frente a conversa continua] ... é que por enquanto não existe legislação pra isso: ó, não pode passar no vermelho [...] acho que é por isso que se você perguntar pra alguém ele vai falar que não tá errado [...] é que também tem ciclista que não vê a bicicleta reconhecida como meio de transporte [...] o que não é um fato!

Figura 14 – Vinheta entrelugares



Fonte: Dados de pesquisa

O diálogo emerge de uma situação marcada por sucessivas fraturas da regra formal para a circulação de bicicletas, que colocam ao ciclista entregador o paradoxo de delimitar para si um espaço na cidade e nas normas de trânsito. O percurso relatado nos quadros um a seis durou poucos minutos, em uma distância não maior que quinhentos metros. Dela nos interessa dois aspectos principais que fazem ver os entrelugares habitados pelos

ciclistas na cidade de Maringá: o ciclismo urbano e sua relação com as normas de circulação; e a constituição de uma espacialidade móvel na delimitação do lugar do ciclista na cidade. A relação entre os dois aspectos se evidencia na construção em trânsito disparada pelo diálogo, relacionado ao fato de alguns ciclistas não reconhecerem a bicicleta como meio de transporte.

Nessa vinheta de pesquisa, as camadas de pertencimento e reconhecimento se entrecruzam e aprofundam o ser ciclista-entregador *no* território. O transcorrer da cena é indicativo da interrelação entre a criação de um espaço exclusivo de uso e a norma subjacente a este uso: a subida da Avenida São Paulo até a interseção com a Horácio Raccanello coloca o ciclista em uma situação de disputa com os automóveis, inserido no diagrama da rua e da circulação automotora.

No espaço ideal e ordenado, há um tempo para cada processo e um espaço para cada corpo: ruas para automotores, ciclovias para ciclistas, calçadas para pedestres. Historicamente, as políticas de ordenação urbanística de Maringá têm agido a favor do fluxo automotor, deixando explícito no plano construído e implícito no plano do uso dos espaços a prioridade da circulação dos automóveis. Isso se expressa pelo espaço viário ocupado, pela sinalização de trânsito (muitas vezes exclusiva para automóveis, como semáforos e sinalizações horizontais), quem deve parar e quem deve seguir. No entanto, a cidade ideal e a vivida se expressam no cotidiano como conflitos por movimentos e espaços. A definição dos papéis e identidades no trânsito se dá na tensão entre elementos políticos, urbanísticos e viários, ou seja, afirmar-se como ciclista, entregador, pedestre ou motorista envolve o atrito com a espacialidade implicada na circulação automotora.

Exemplo disso é a adjetivação “alternativa” atribuída ao uso da bicicleta nas campanhas da cidade. Alternativo emerge no contraponto a algo que é hegemônico, mas que não sofre qualquer desestabilização em sua hegemonia: enquanto a ampliação de eixos viários e da infraestrutura rodoviária nas cidades produz pouca contestação no debate público, talvez em função de sua presença quase natural na paisagem urbana, a construção de infraestrutura ciclística entra em choque com outros setores da sociedade e seus significados circulam no boca-a-boca cotidiano.

Um caso emblemático de Maringá foi a construção da ciclovia da Avenida Brasil em 2015, que se deu como desdobramento da revitalização deste corredor da cidade e da retirada do estacionamento rotativo de seu canteiro central. O entremeio desta avenida se tornou alvo de atenções quando circulou o rumor de que não mais haveria espaço para

carros estacionados e sim para a circulação de bicicletas. Comerciantes locais, ACIM e outros setores que defendiam a manutenção das vagas de estacionamento entraram em conflito com o corpo técnico da prefeitura e alguns ciclistas locais que defendiam a construção da ciclovia. O resultado dessa disputa foi a construção de três quilômetros de ciclovia no eixo Leste-Oeste da cidade, articulando pontos importantes do ponto de vista da mobilidade urbana; bem como a fundação da Ciclonoroeste (Associação de Ciclistas do Noroeste do Paraná), que emergiu como possibilidade de institucionalizar algumas vozes do ciclismo no debate público da cidade.

Assim como a emergência desta Associação como efeito das disputas políticas pelo espaço na cidade, a delimitação do **ser ciclista-entregador** passa por processos análogos de disputas discursivo-espaciais. A mobilidade é uma das chaves que dá a ver as disputas pelo espaço e pelas narrativas da cidade, bem como a delimitação de espaços e fronteiras outras. Tomamos de empréstimo a definição do uso da bicicleta como deslize (Klein, Kuhnen & Olekszechen, 2017; Olekszechen, 2016) para sinalizar um modo de produção do espaço em movimento. Partindo do princípio (histórico e político) de que a cidade e o trânsito se organizam pela prioridade do automóvel, ciclistas se utilizam de sua condição marginal (porque à margem da via e das políticas) ou alternativa (quando são alçados ao *status* de especiais, merecendo um espaço próprio na cidade) para costurarem as vias da cidade e constituírem a espacialidade do deslize. Politicamente, o ciclista pode ser definido por sua condição disruptiva, que não se enquadra nas normas e nos cálculos da economia política do transporte nas cidades. Nesses termos, a construção de vias separadas para ciclistas seria inviável por se considerar o uso da bicicleta como arcaico (e, portanto, com tendência ao desaparecimento) ou por atrelar o discurso do ciclismo na cidade como um estilo de vida, o que não exigiria prioridade em termos de infraestrutura urbana (Bonham & Cox, 2010).

Em sua polissemia, o deslize pode assumir o sentido do equívoco ou do erro, em sua acepção popular, como também o da fluidez e flexibilidade de ir de um lado a outro, perfurar fronteiras, escorregar entre diferentes espaços e logo escapar de qualquer limite físico. Na vinheta que organiza esta seção, desliza-se da rua à calçada, à faixa de pedestres e à ciclovia em um movimento curvilíneo variado, marcado ao mesmo tempo pela constância de movimento e pela variação do sentido. Ora para lá, ora para cá, sempre se movendo. Ora seguindo a regra de circulação, ora escapando dela sem ser visto, pela margem.

O diálogo iniciou pelo reconhecimento no outro (motociclista) da fratura às normas de trânsito (“estou vendo muita moto passando no sinal vermelho”). Sua condição de enunciação foi exatamente atravessar o sinal vermelho, cruzar em linha diagonal o cruzamento entre avenidas e circular na ciclovia com um pouco de segurança. Na situação, seu papel oscilou entre um ciclista compartilhador do espaço, um pedestre apressado e novamente um ciclista, ao final em seu devido lugar, na ciclovia. O movimento de um espaço a outro é o que permite o deslize, ou a costura, das diversas funções e papéis que um ciclista desempenha nas ruas. Seu lugar para circulação é tecido pelo mesmo deslize: *rua e calçada e faixa de pedestres e ciclovia?*; ou *nem rua, nem calçada, nem faixa de pedestres nem ciclovia?* Nem um, nem outro. Em movimento, constrói-se um entrelugar para a bicicleta.

Legalmente, o CTB reconhece regras e deveres para a circulação de bicicletas, assim como um espaço instituído e exclusivo para essa prática. No entanto, o lugar do ciclista se produz no conflito entre espaços, funções, atores/as e agentes do trânsito, e o trabalho de entrega com bicicleta amplifica o conflito. Na vinheta, o entregador conclui seu argumento de que a bicicleta é sim um meio de transporte (e de trabalho), ainda que outros/as ciclistas não a vejam como tal. No cotidiano de trabalho, a construção da espacialidade do deslize se dá na dobra com a normatividade do trânsito, a dimensão do certo e do errado. Em situações anteriores e posteriores à cena, durante a mesma entrevista, o entregador se disse *encabulado* por ser pego na contradição de cruzar o sinal vermelho, perguntou algumas vezes quanto tempo havia demorado para buscar o pedido no restaurante e voltar à rua, e se antecipou em dizer que *nem sempre faz isso*, ao circular pela calçada para finalizar uma entrega. Como desdobramento afetivo deste encontro de pesquisa, a vergonha e a desculpa emergem como efeito do olhar de um outro (do pesquisador estrangeiro à dinâmica das entregas com bicicletas) que poderia atuar como censor ou fiscal de um trabalho que deveria seguir os padrões da boa e justa circulação no trânsito.

Nessa cena, usar a bicicleta como meio de transporte não foi o bastante para produzir aproximações entre pesquisador e participante. Ser entregador exige outras tensões e torções das normas e do espaço para viabilizar o movimento. Para fazer circular entregas e comidas com agilidade é necessário habitar o lugar marginal da bicicleta como meio de transporte para flexibilizar e até mesmo relativizar as regras do trânsito. A ordem espacial e a regulamentação do trânsito são incompatíveis com a lógica de trabalho de

entregas por aplicativos, exigindo de ciclistas e motoqueiros a infração a algumas normas como condição mesma para o cumprimento de sua tarefa.

Além disso, os discursos da exclusividade de circulação, que opera pela separação e filtragem de determinados movimentos em determinados espaços, processo coemergente à cidade planejada e ordenada, entra em atrito com o movimento dos entregadores com bicicletas. O uso da ciclovia se torna alvo de controvérsias e de disputas entre distintos movimentos, corpos, imagens e representações que dizem de um lugar para o ciclismo e para o ciclista em Maringá.

Como objeto das campanhas da cidade e de alguns candidatos à prefeitura (notadamente no pleito municipal de 2020, que compreende o período da pesquisa), o aumento da quantidade de ciclovias e seu potencial de integração entre diferentes regiões da cidade foi utilizado como ferramenta de publicidade da gestão municipal. Nas redes sociais da prefeitura²⁴, imagens comparativas de 2017 e 2020 apresentam uma avenida da Zona Norte da cidade que passou por ampla alteração viária e que, ao final, resultou em uma avenida de grande porte, com quatro faixas divididas ao meio por um canteiro central e comportando fluxo bidirecional (Figura 16).

Em primeiro plano, duas pistas de rolamento acompanhadas, ao lado, por uma ciclovia de dois sentidos. Um ciclista com roupas desportivas se destaca. Ao longo da ciclovia, algumas sinalizações de uso exclusivo de bicicletas e, no limite direito da imagem, o passeio de pedestres com área permeável verde e um trecho em concreto. Na postagem, encabeçada pelas palavras *MOBILIDADE E SEGURANÇA*, defende-se que a obra *torna Maringá mais sustentável, valoriza a infraestrutura urbana e agiliza a conexão entre bairros, com melhor fluxo de veículos*. A iniciativa da prefeitura é a de tornar a cidade cada vez mais *humanizada, planejada e segura para você, cidadão maringaense*.

²⁴ Recuperado de: <https://www.instagram.com/p/CDRxCQRn6Dr/?igshid=ljclun4yz65p>. Publicação nas redes sociais da Prefeitura de Maringá em 30/07/2020, semanas antes do início da campanha eleitoral, período em que fica restrito o uso dos veículos oficiais de comunicação para a veiculação de conteúdos que possa configurar propaganda eleitoral.

Figura 15 – Ciclovía nas redes sociais da prefeitura de Maringá



Fonte: Instagram – Prefeitura Municipal de Maringá

Em alinhamento com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), a construção e ampliação da infraestrutura de mobilidade urbana contempla o princípio do desenvolvimento sustentável e a integração com outras políticas de desenvolvimento urbano. A comparação temporal de duas imagens permite a verificação do desenvolvimento da região. Em termos de uso, o ciclista que figura em primeiro plano dá movimento e vida à imagem. Com cada personagem em seu lugar, o movimento pode se dar em segurança.

Comunicações como esta, que se repetiram em outras situações ao longo dos últimos anos em Maringá e da campanha eleitoral de 2020, articulam o vocabulário da gestão da mobilidade, como segurança, sustentabilidade, planejamento, agilidade e conexão. Nas redes sociais do prefeito reeleito, antes e depois das eleições, a ciclovía, a infraestrutura e o uso de bicicletas ganham destaque, articulando argumentos de *valorização do transporte alternativo, conexão entre pessoas e bairros, proximidade entre pessoas, respeito ao meio ambiente* e, por fim, ao *desafogar o trânsito* (de automóveis), *mostra-se como boa opção para mobilidade urbana, saúde e economia*.

Obras como a do mesmo porte da Avenida Campolina se multiplicaram na cidade nos últimos anos. Tanto as obras de ampliação e duplicação, quanto a construção de avenidas nos novos loteamentos na cidade, contemplam em seu projeto o espaço exclusivo para a circulação de automóveis, bicicletas e pedestres, gerando uma paisagem

mais ou menos parecida com esta da divulgação nas redes sociais do município. Algumas obras em específico colocaram uma das ciclovias da cidade entre as mais bonitas do Brasil²⁵. Se nem sempre as obras são recebidas com otimismo pela população, as propagandas mantêm a aposta nos argumentos da integração, fluidez no trânsito, segurança, saúde e sustentabilidade, potencializando o capital discursivo desses recursos da mobilidade.

A experiência de entregadores visibiliza outros fluxos que habitam as ciclovias na região central de Maringá. Nossa leitura se orienta para a ciclovia como um terreno de contestação entre o argumento da fluidez, da segurança e do compartilhamento que muitas vezes são dissonantes entre as propagandas e os movimentos concretos, bem como a habitação desses espaços pelos diversos usos da bicicleta.

Domingo é dia de grande fluxo nas ciclovias: famílias se divertindo, ciclistas praticando atividade física, pedestres caminhando, entregadores entregando... Todos habitando o mesmo espaço. Se a ciclovia é ampla o bastante para comportar vários corpos transitando em sentidos diversos, parece não comportar os diferentes ritmos e velocidades. Na Avenida Brasil, que conta com uma ciclovia no canteiro central, os desvios e deslizos se dão nos limites da ciclovia, ocupando o gramado e a via do sentido contrário. No ritmo da pedalada dos entregadores, o argumento da segurança (de si mesmos e dos outros usuários) desestimula o uso da ciclovia e convoca ao compartilhamento da faixa de rolagem, mesmo em avenidas que contam com infraestrutura (exclusiva, segregada e segura) para bicicletas.

Seja pelo ritmo, velocidade e urgência do pedalar de entregadores, seja pelos conflitos de usos e fluxos que se dão nas ciclovias, seja pelas condições da infraestrutura cicloviária, nem sempre as ciclovias suportam entregadores. Portanto, o espaço que deveria inscrever ciclistas, em sua acepção genérica, não contempla os modos de fazer dos entregadores ciclistas. A emergência do entrelugar é a possibilidade de ocupação e pertencimento fugidios, que contestam as espacialidades estanques do planejamento viário e de sua norma de circulação subjacente. Além disso, o entrelugar se afirma no plano das políticas, entre o saudável e o sustentável; e nas ruas, com movimentos que oscilam entre os de um pedestre flexível e uma moto lenta.

²⁵ Recuperado de: <https://gmconline.com.br/noticias/cidade/ciclovia-de-maringa-esta-entre-as-mais-belas-do-brasil-veja-fotos/>

Na pesquisa, se os movimentos dos entregadores e do pesquisador não coincidem por seu ritmo ou por seu objetivo, o entrelugar é o espaço de emergência do acontecimento de pesquisa que coloca no mesmo plano a possibilidade de executar movimentos constantemente variados e de cartografar esse modo de existência na cidade. Ao mesmo tempo em que o entregador não é nem pedestre, nem “ciclista padrão”, nem motociclista, o pesquisador não é nem entregador, nem ciclista. Ambos habitam as margens, numa região de não-saber. Deslizam de um lado para o outro, sem poder prever qual será a próxima manobra e são convocados a um movimento errante, na medida em que assumem sua condição de sujeitos móveis. As decisões são tomadas não com base em um planejamento prévio, mas com base no último movimento, abrindo-se para a leitura do espaço a partir de seus agenciamentos. Afirmam sua existência vira-lata, misturando e manifestando fisionomias diversas.

Na fugacidade do entrelugar, o sentido atribuído ao “lugar” do ciclista entregador na cidade é contestado no e pelo movimento, produzindo a flexibilização das fronteiras (físicas e morais) dos espaços para circulação exclusiva. Esses espaços sugerem um pertencimento fluido, precário, que ora apela para a formalidade do ato de pedalar, ora demanda outros contornos do espaço planejado.

5.4.3. Modos de fazer

A Vila Esperança é um dos bairros que se estabeleceu às margens da racionalidade do planejamento maringense. O parcelamento do solo desigual, a descontinuidade viária, sua posição afastada da região central e os baixos preços de compra tornaram a região atraente para as populações mais pobres que formaram ali um núcleo populacional de alta densidade. As avenidas que captam o fluxo do bairro também servem para direcioná-lo para fora da cidade, já que o bairro tem posição estratégica para as principais rodovias que dão acesso às cidades dos quadrantes norte de Maringá.

Pedalar por ali é um misto de tranquilidade da vida no bairro com a tensão das avenidas ruidosas que condensam o trânsito urbano com o rodoviário, servindo de entrada e saída da cidade. No bairro, a espacialidade do deslize se agencia à temporalidade fluida do pedalar. É tarefa difícil identificar qual rua é preferencial e qual não é. Mesmo com a sinalização plantada a cada esquina, as ruas estreitas, os carros estacionados de ambos os lados, as calçadas que se expandem para a via de rolamento e o interior dos bares e mercadinhos que invadem esses mesmos bordos da rua já ocupadas por pedestres

produzem uma torção da lógica de circulação: quem deve parar? Quem deve seguir? Como acordo mútuo, os cruzamentos não demandam paradas: cruzar a rua é um movimento ininterrupto, com discreta variação na velocidade, o necessário para virar a cabeça de lado para ver se há carros no sentido contrário (quadro 1). A espacialidade se conjuga com a fluidez do tempo da pedalada e a temporalidade se funde no espaço.

A dinâmica do bairro permite identificar em câmera lenta os modos de fazer e de circular empreendidos pelos entregadores. Como fazem o que fazem? A resposta a essa pergunta é performada, ligando-se com elementos situacionais que permitem a modulação do fluxo, o respeito ou não às regras formais de trânsito e os deslizes da espacialidade móvel. De outro modo, como fazem para contabilizar mais corridas, mais dinheiro e gastar menos energia na pedalada, o que exige a habilidade de antecipar eventos de trânsito potencialmente conflitivos e certo domínio sobre o território para fazer as melhores escolhas de caminhos.

Uma olhadinha para o lado e entramos na avenida (Figura 17). Em um deslize, amplificam-se os ruídos dos carros e por consequência o volume da conversa e o ritmo de pedalada. O que se mantém é o posicionamento lado a lado para continuar pedalando. A conversa girava em torno daquilo que me motivava a pesquisar bicicletas em Maringá, o aumento da quantidade de entregadores, de serviços para ciclistas e de espaços destinados ao uso da bicicleta. O fragmento do diálogo, iniciado pelo pesquisador [P], se deu nos seguintes termos:

- P- [...] o tanto de gente... desde o comecinho de 2017... nesses últimos três, quatro anos é uma cena que tá arrebrandando, né?
 - sim, teve uma alta tremenda, né? Tanto na questão do pessoal querer andar de bike quanto nas vendas de bike
 P - exato, exato! É isso mesmo, tem impacto...
 - nos dois lados...
 P - ... lá na bicicletaria!
 - aham. Tanto no aumento de consertos e vendas, como no de gente procurando fazer mais atividade de bike
 P - é! Com o aumento da oferta de espaço também...

Em menos de cem metros e de trinta segundos de tráfego em uma via de grande circulação, fomos ultrapassados por um carro em alta velocidade (quadro 3) e, à frente (quadro 4) o barulho de derrapagem sinalizava uma manobra apressada de um motorista de carro que saía da via perpendicular e entrava na avenida, também em alta velocidade. Embora esses elementos sensoriais estejam de fora nas transcrições e nos quadros da

vinheta, eles se expressam no deslize no tema da conversa que vinha sendo desenvolvida. Na sequência do diálogo, logo após as ultrapassagens, o tema se mantém, mas em tom diferente:

- sim! Ó, igual a avenida muito estreita, você vê que os caras não respeita os ciclistas, tira fininha! [barulho de derrapagem do carro – quadro 4] A gente tá andando em dois aqui, ó! Eu tô tentando andar em dois para eles desviar da gente! Se a gente andar no cantinho ali [imagem 5]...

P - eles espreme mesmo!

- ... eles espreme pra tentar te derrubar, mano! Então eu ando no meio! Se quer desviar, desvia! Você me respeita eu te respeito!

P - faz tempo que você anda de bike?

- cara... eu... sim! Desde os 14, 15 anos, né?

P - mas assim... dá-lhe, dá-lhe aí!

A fila de carros que apontava logo à frente exigiu a interrupção da fala. Havia feito uma pergunta com a intenção de fazer outra na sequência, mas as circunstâncias do trânsito e da conversa exigiram desvios. Incertos de quem passaria antes de quem, interrompi o que dizia e dei passagem a meu interlocutor. Percorremos alguns metros no corredor entre os carros estacionados e o trânsito congestionado (quadros 6 e 7) e retomamos a conversa parados no semáforo de uma rotatória (quadro 8).

- Desde os 15, assim, ando de bike... nos últimos seis sete meses que eu comecei a andar mais ai... porque eu tava sedentário... eu sou praticante de esporte desde os 15, andei de skate, pratiquei natação, judô, muay thai... então eu sempre quis manter o físico... excepcional. A saúde ok! Eu tava obeso pra caramba!

P - pode crer!

- mas eu voltei a andar deve ter uns sete, oito meses...

P- e aí foi quando você começou a tramar de entrega?

- a fazer o ifood de bike! ... tem que virar na outra [quadros 9 e 10].

A antecipação da próxima manobra se deu no momento mesmo em que saímos da rotatória. Deslizou da pista da direita para a pista da esquerda apontando com o braço esquerdo sua intenção de fazê-lo. Repeti o gesto para sinalizar aos condutores que eventualmente estivessem atrás. Percorremos mais um quarteirão no limite esquerdo da pista de rolamento, próximo do canteiro central, invadindo o território da pressa. O campo de visão que tínhamos ali permitia identificar se algum carro vinha no sentido contrário. O giro à esquerda se deu em um movimento contínuo, fluido e sem interrupções. Meu interlocutor continuou sua fala:

- ... vamos mudar para um caminho mais lento... mas assim, eu voltei a pedalar mesmo faz sete, oito mês... perdi vinte e poucos quilos...

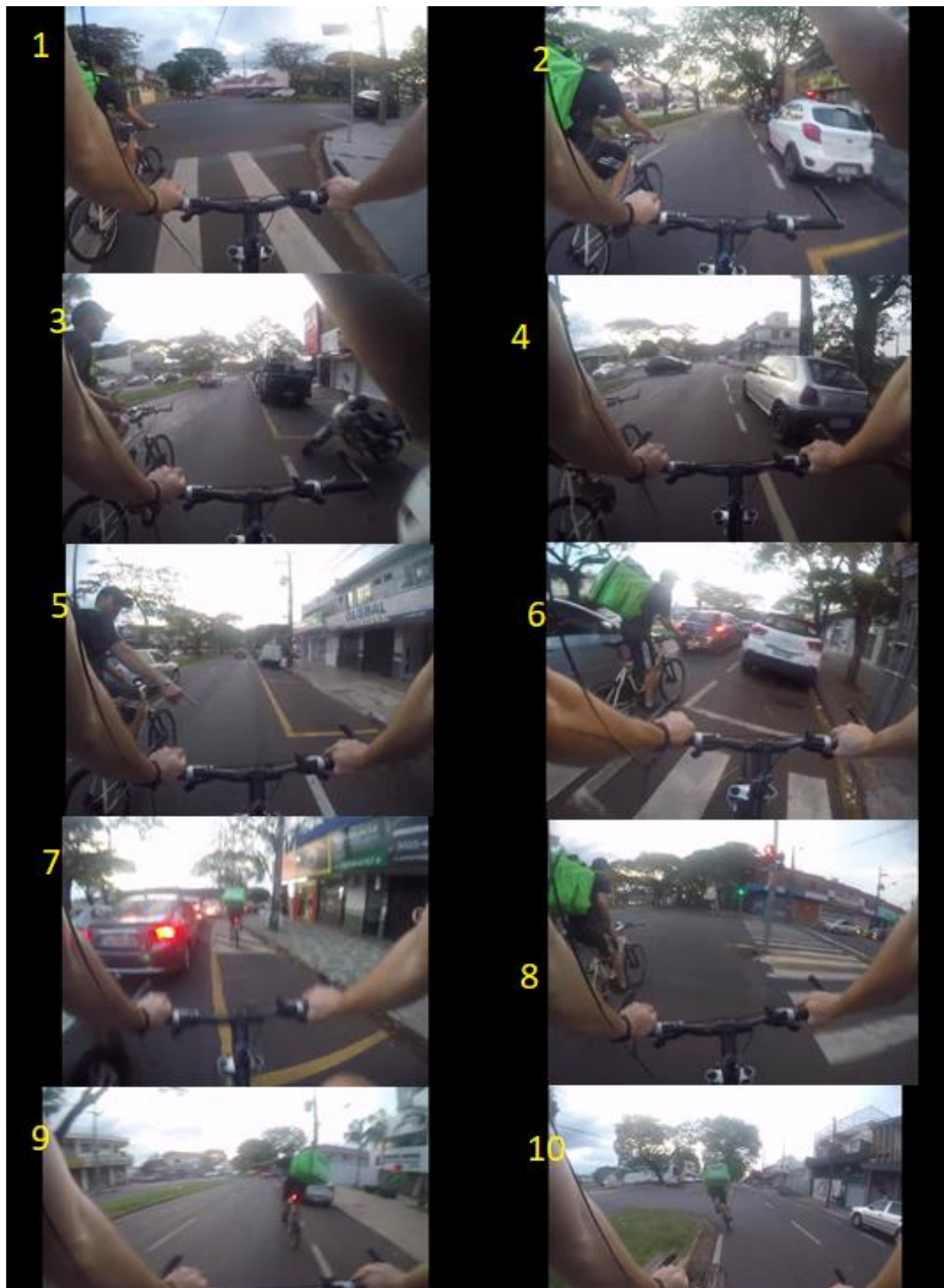
P - nesse período?

- é! Eu vou te mostrar uma foto depois... como que eu tava para agora...

P - vinte quilos?

- Vinte quilos! Nem parece!

Figura 16 – Vinheta modos de fazer



Fonte: Dados de pesquisa

Esta cena destaca algumas características fundamentais dos modos de fazer dos ciclistas entregadores que estão em constante diálogo com as situações da rua, as manobras que fazem e as decisões que tomam. Quando não há um caminho preestabelecido, parece que o diálogo com as facilidades e entraves que a cidade e o trânsito impõem fica ainda mais audível.

Além das manobras intempestivas exigidas pelos obstáculos que surgem, o fato de estarmos em uma situação de pesquisa compõe com o agenciamento de lugar que destacamos. As falas emergentes dessa cena se desdobram de acontecimentos do trânsito, como ultrapassagens, circulação em vias de grande fluxo e velocidade, assim como com as situações de pedalar em duas pessoas, seja lado a lado, seja enfileirado. São acontecimentos momentâneos, precários, que exigem a mudança do sentido da circulação e pausas na fala, cujos efeitos se apontam na mudança do tom de voz, no tema da fala e nos afetos disparados pelo trânsito.

O quadro 5 é uma expressão disso, momento em que o fato de termos sido ultrapassados por um carro (quadros 3 e 4) produz uma torção no sentido atribuído à ideia de espaço. Antes de entrar na avenida, falávamos do aumento da quantidade de ciclistas que se fazia mais e mais visível em Maringá, o que se confirmava com o aumento de equipamentos ciclísticos na cidade e de espaços de circulação para bicicletas. Ao entrar na avenida, aumentamos o ritmo da pedalada, redobramos a atenção, carros apressados mudaram o tom da conversa. Esses elementos, que falam da rua e de seus usos, torcem o sentido daquilo que se falava: na avenida onde carros *tiram fininha*, o espaço ganha sentido de falta, exiguidade, estreitamento.

Em seus aspectos técnicos, aquela não era uma via estreita e por seu porte e função, cumpre com parâmetros técnicos de largura e garantia de espaço para trafegar com segurança. No entanto, essa mudança de sentido do espaço se dá em relação aos elementos que compõem esse agenciamento. Falta de espaço e segurança são aspectos que se articulam no diálogo que os elementos do trânsito estabelecem entre si em um recorte espacial e temporal. Aqui e agora, na relação com os diversos elementos do trânsito, lê-se o espaço como um recurso escasso, mesmo que existam cada vez mais ciclistas na cidade e que existam iniciativas de criação de melhores oportunidades para essa prática. Portanto, os modos de fazer são convocatórias desses agenciamentos de lugar à fala e ao deslize, buscando outros lugares e outros tempos na rua.

Outras estratégias e modos de fazer se performam no trajeto das entregas e garantem ao mesmo tempo a sensação de segurança, a agilidade no deslocamento e o lugar do entregador na rua. Se quanto mais à margem se pedala, mais à margem se é empurrado, manter a circulação no centro da pista é uma maneira de se fazer visível e respeitado (quadro 5). Dessa forma, exige-se dos/as condutores/as de automóveis uma manobra completa e segura para guardar os 1,5m de distância na ultrapassagem de ciclistas.

Na sequência da cena (quadro 6), a fila de carros parados convoca à manutenção do movimento e à ocupação de um lugar outro, que é entreugar, território existencial do entregador. Após certa indecisão de quem iria primeiro, a fresta existente entre a fila de carros parados e a fila de carros estacionados convoca a um cálculo corporal cujos termos envolvem velocidade, tamanho da bicicleta em seu acoplamento com o corpo. Essas três variáveis permitem antecipar uns cem metros de trânsito afogado e fazer uma pequena parada no semáforo, para continuar a conversa (que nesse momento já era outra).

A decisão de mudar o caminho e buscar ruas menos movimentadas exigiu uma manobra à que foi calculada assim que a paisagem da avenida se apontava ao sairmos da rotatória. Virar à esquerda é tarefa difícil em uma via de grande fluxo, mas naquele momento foi possível olhar para trás enquanto sinalizávamos com a mão esquerda a intenção de nossa manobra. Se a avenida de grande fluxo exige do ciclista a ativação de outras vias de atenção e ligeireza, ocupar a pista esquerda de uma via de grande fluxo é como estar em território inimigo, onde se deve fazer um uso estratégico e sair o mais rápido possível. Ocupamos o limite da pista, entre o vazio e o canteiro central, e concluímos a manobra à esquerda em um movimento suave e único, retornando para a calma do bairro, onde pudemos pedalar um ao lado do outro, em velocidade menor e concluir a história iniciada minutos antes.

A continuidade do movimento implica a identificação de um terreno turvo entre o vazio e o quase ocupado, o que está e o que não está. Exige antecipar o próximo movimento alguns segundos no espaço e alguns centímetros no tempo, mirar ali mesmo onde o corpo ocupará um espaço vazio. Quando a paisagem se desenha em um congestionamento ou semáforo fechado, buscam-se os ocos, os vazios, espaços outros de circulação ou não, qualquer fresta no espaço e no tempo que permita antever a possibilidade de se manter em movimento.

A mobilidade se dá em um gesto de antecipação e cálculo, mas não um cálculo exato e tampouco racional, mas um cálculo afetivo-corporal que não se pode prever completamente o resultado. Visualiza-se um espaço livre que é espaço e tempo, uma oportunidade-momento de deslizar e ocupar corporalmente essa brecha já com a intenção e o vislumbre de outras. Mover-se implica ocupar vazios em uma paisagem ocupada de paralisias. Esses vazios não são planejados, nem possuem sentido de mobilidade em si mesmos. Sua continuidade é costurada pelo ato de pedalar.

Ou ainda, mover-se implica percorrer uma curva em linha reta até onde for possível, como no caso das rotatórias. É preciso usar seu *atalho*: começar o traçado na parte mais externa possível e atravessá-la não na tangente da curva (curvando-se), mas traçando uma linha reta que implica utilizar as duas pistas da rotatória, entre uma e outra, fazendo força para deixar reta a curva. Para isso, exige-se velocidade e fluidez. Logo em seguida, a paisagem íngreme permite ver, do alto, uma grande descida, um semáforo no ponto zero e uma subida aguda. É hora de *otimizar recursos*. O semáforo fechado faz formar uma fila de carros parados na descida. Ainda não... Vai chegando o momento de abrir o semáforo e as luzes sequenciais dão o ritmo. Ainda não... Carros e motos parados já atijam seus motores, tentando antecipar em um milésimo de segundos seu arranque. Ainda não... Mantemos a frenagem na descida, em um movimento lento, mas movente. É custoso manter a lentidão na descida. Precisamos que todos esses carros e motos desfaçam a fila para que possamos aproveitar a geografia. Agora! Semáforo aberto, pedalamos o mais depressa possível, com a gravidade ajudando a empurrar para baixo e o vento no ouvido dizendo que chegávamos a uns cinquenta por hora. A paisagem passa depressa no canto do olho e quase somos capazes de ultrapassar os carros retardatários na fila do semáforo. Na subida, escalamos alguns metros sem fazer tanta força, e com a diminuição da velocidade a técnica e o equipamento devem funcionar perfeitamente. Não se pode perder o tempo de troca de marchas, tempo justo, sob o risco de se esforçar demais ou desperdiçar toda a velocidade proporcionada pela combinação descida-semáforo-pista livre-entrega para ser feita. Parar não é uma opção. Descer da bicicleta, tampouco.

Esses gestos e mais uma infinidade de outros gestos são demandas dirigidas às ruas para um movimento contínuo, uniforme, como se fosse possível performar a fluidez e conectividade que a cidade promete, em seus planos, à circulação automotiva. No caso dos ciclistas entregadores, esse espaço é inventado e conquistado ao mesmo tempo, na

disputa com outros agentes do trânsito. Sua condição de possibilidade é a flexibilização das bordas e de suas regras, o entrelugar.

Lugar heterotópico que justapõe, em um lugar real, uma multiplicidade de outros espaços que deveriam ser incompatíveis. As heterotopias, ou os lugares fora do lugar, deslocados, contestam outros espaços, seja por colocar em xeque todo o resto da realidade, que poderia parecer ilusória, ou então criando um espaço real tão perfeito quanto este é desordenado. Diferente das utopias, cuja ideia pretende apaziguar as irregularidades do lugar vivido, a heterotopia provoca o incerto, o variável e o múltiplo dos lugares. Heterotopias de desvio, traços que se desenham no espaço social, lugares privilegiados ou desmerecidos, nos quais se situam os indivíduos de acordo com seu comportamento desviado. Cavar lugares heterotópicos dinamiza as relações de poder e permite abrir brechas, inventar mundos nos quais seja possível articular novas experiências (Orellana, 2006; Foucault, 2013).

Maringá tem sua malha viária projetada com um desenho orgânico, que considera o relevo e o parcelamento do solo para a racionalização dos deslocamentos. Em seu plano, as vias se enfileiram em planos ortogonais que em grande parte da cidade dão a feição de quadrículas homogêneas, e qualquer escape a este desenho pareceria improvável. Ao lado do saber corporal que permite a invenção de espaços deslizantes, há um saber geográfico que cada entregador desenvolve que permite sua navegação na cidade. Os/as ciclistas organizam sua viagem a partir de cognições que permitem organizar a partir de outros marcadores (que não necessariamente o da rapidez) os trajetos que fazem (Olekszechen, Massola & Kuhnen, 2019).

Os pontos de referência, os locais da cidade que oferecem melhores oportunidades de corridas, os horários do dia *em* lugares específicos onde podem conseguir mais chamados. Mesmo que não dominem por completo as ferramentas de trabalho (e de controle do trabalho), a circulação pela cidade aliada ao fazer cotidiano garante uma entrada possível e um saber que se sabe na relação corpo-cidade. A escolha de trajetos é a forma como esse saber da experiência se expressa de maneira mais evidente.

No caso das entregas com bicicletas, os aplicativos permitem que entregadores tracem suas próprias rotas, desde que cumpram o tempo predeterminado para chegar ao restaurante e sair para a entrega. Qualquer coisa feita entre esses dois polos pode ser entendida como liberdade de escolha. Como o deslocamento com bicicletas é mais lento que o das motos, por exemplo, o perímetro de abrangência dos ciclistas parece estar

limitado (por algoritmos) a essa ferramenta. Portanto, os entregadores ciclistas relatam que as entregas costumam se condensar na região central e nos bairros ao redor do centro, garantindo um saber-fazer referente a esse território. Portanto, assim que identificam o destino da próxima entrega, ativam o repertório prévio de caminhos, marcos, referências, rumos e localidades para avaliarem como chegarão ao destino final. Ao ativar um saber de proximidade, que envolve marcos, referências, pontos fixos e caminhos mais curtos e/ou mais rápidos, antecipam a rota que será feita e lidam inicialmente com essa representação, entendida como cognição ambiental (Olekszechen, Massola & Kuhnen, 2019).

Portanto, antes de iniciar a corrida o trajeto se delinea no plano virtual, seja das cognições, seja da ferramenta de navegação sugerida pelo aplicativo. O trajeto se desenha na triangulação entre as fontes de informação nos dois planos, o virtual e o percorrido. Em um trajeto longo, estabelece-se um marco, toma-se um rumo determinado, utilizam-se rotas mais ou menos rotineiras para isso: ou os corredores principais, que permitem maior velocidade, ou as avenidas que contam com ciclovias. Com a proximidade do destino final, o GPS e o arruamento quadriculado que recorta parte da cidade ajudam na tomada de decisão: quinta rua à esquerda. Não precisar consultar o GPS a todo instante permite mais agilidade na rua e garante condições de disputar o trânsito. Assim que uma manobra é executada, a próxima se anuncia junto com a nova paisagem que se apresenta à frente e as tomadas de decisão variam no deslize entre os planos virtual e real.

Ao mesmo tempo em que a lógica de trabalho permite flexibilidade de ir por trajetos dos quais se tem domínio (facilitado pelo desenho reticular das ruas), o domínio dos trajetos logo é capturado pela lógica de otimização do aplicativo: se o conhecimento do território permite economizar mais energia e pedalar por ruas menos revoltas (seja pelo fluxo de veículos, seja pelo terreno íngreme) o algoritmo reconhece como otimização tempo-espço, fazer mais por menos. Para o trabalhador, a ideologia do ganho (pois o dinheiro foi ganho com pouco esforço); para o aplicativo, é ganho concreto com a capitalização da vida do entregador, ou seja, tomando como fonte de mais rendimentos o sentimento de pertença, o gosto por pedalar e de domínio sobre *sua quebrada*. Na construção da imagem do colaborador no mundo do trabalho uberizado, colaborar implica alimentar as plataformas com informações derivadas de um trabalho não mensurável – o conhecimento (Praun & Antunes, 2020).

A liberdade de escolha se torna uma das chaves fundamentais para fazer funcionar o trabalho de entrega. Colocar à prova o domínio geográfico, o manejo de ferramentas e tecnologias, desafiar o relevo, encurtar espaços e otimizar tempos. Trata-se de definidores espacializados de uma lógica de trabalho e de controle do trabalho imanente ao espaço, ou seja, intimamente articulada aos corpos em deslocamento no plano do vivido, e não somente nas coordenadas do GPS.

Na perspectiva do governo pelas mobilidades, a liberdade individual e os pequenos desvios são incorporados como política de gestão dos corpos em movimento de modo a viabilizar seu fluxo. Governar implica orientar a conduta das populações a um conjunto de ações possíveis, seja incitando, induzindo, desviando, facilitando ou dificultando (Gimenes & Mizoguchi, 2019). No trabalho de entrega agenciado pela mobilidade, a ordem do dia é não ficar parado, e a cada nova viagem um novo banco de informações é gerado, agindo e modificando os algoritmos de distribuição do trabalho.

Articulada à política neoliberal, a mobilidade faz funcionar um modo de governo que institui a lógica da empresa como regime regulador das relações, ou seja, o custo-benefício passa a ser o elucidador do funcionamento social. Como princípio antropológico, a governamentalidade neoliberal institui o “homem empresa” como modelo a ser alcançado, que não prescinde da presença do Estado para regular sua vida. O direito de ir e vir, garantia constitucional, serve como fundamento da ação e garantia de a condição cidadã desse ser humano (Gimenes & Mizoguchi, 2019).

Como característica do modo de gestão neoliberal das populações, elementos políticos e econômicos se justapõem no governo das populações e se capilarizam no espaço. O governo pelas mobilidades²⁶ descreve situações em que as pessoas incorporam e se subjetivam a partir de práticas móveis. A mobilidade como ferramenta de poder opera no governo de si através de práticas corporais, tecnológicas e institucionais (Bærenholdt, 2013).

Em sua dimensão performativa, o trabalho de entrega com bicicletas reposiciona elementos de organização social do espaço, da lógica de circulação e das políticas de mobilidade. Ou seja, é uma prática que age sobre o terreno da cidade e disputa com esquemas prévios de normatização e circulação. Na cidade moderna, o movimento dos corpos a ser absorvido como dispositivo de segurança e insere os corpos e seus

²⁶ Usamos esta expressão como alusão ao anglicanismo *governmobility*, incorporação feita por Bærenholdt (2013) do conceito de governamentalidade enunciado por Foucault.

movimentos em uma lógica de previsibilidade e controle. Nesse sentido, antes de encerrar os limites da cidade ou destacar os corpos enfermos, abre-se para a mobilidade *normal*, deixando os corpos atuarem em sua dinâmica *natural*, liberando espaços próprios para os movimentos e estabelecendo um nível ótimo de permissividade para os deslocamentos. Esses esquemas de controle se tornaram indispensáveis para o desenvolvimento do capitalismo como modo de produção urbanizado e articularam os fenômenos populacionais decorrentes da urbanização aos processos econômicos emergentes (Orellana, 2009).

Se na cidade moderna as políticas de segurança se espacializam pelo panopticismo, nas cidades contemporâneas, organizadas sob a lógica do neoliberalismo, os mecanismos da sociedade de controle se articulam aos meios de comunicação produzindo um dispositivo sinóptico, que operam na dimensão espaço-tempo pela predição de movimentos e condutas antes mesmo de sua ocorrência. Portanto, a cidade contemporânea produz uma estratégia móvel de controle, que é ela mesma um agenciamento. Sob esse regime, a vida cotidiana exige dos indivíduos um constante remodelamento e acomodação dos deslocamentos, fazendo da própria vida um ativo financeirizável. Quanto mais se transforma e se adapta, mais ajustado ao dispositivo sinóptico de controle e mais veloz a vida-produto abastecerá os interesses financeiros (Orellana, 2009).

Sob a força do simbólico e das máquinas de produção semiótica, o dispositivo sinóptico demanda do indivíduo seu constante remodelamento, ao mesmo tempo em que se torna um expectador voraz (Orellana 2009). Imagens e modos de ser se acoplam e se tornam ativos financeiros, podendo ser deslocados na velocidade do mercado: *é preciso deixar a mensagem por onde passar*, relatou um entregador com as mensagens em sua caixa térmica, que atrai para si o significado da autossuficiência e do “faça por si só”. No capitalismo de plataforma, um clique, um pedido, uma compra online, cinquenta quilômetros rodados ou qualquer outra informação gerada em um sistema se transformam em ferramentas que permitem calibrar ainda mais o dispositivo de controle imanente à cidade. Velocidade e movimento não são somente uma modalidade de violência, mas uma estratégia de financeirização da vida.

A lógica de trabalho e de produção de espaço se aprofunda e ganha densidade no plano subjetivo. A paixão pelo movimento catalisa a produção do sujeito móvel, que encarna a lógica do capitalismo neoliberal e se torna um ideal a ser seguido (Orellana,

2009). Os entregadores são sujeitos móveis lançados à violência do deslocamento (espacial e subjetivo) e atuam como dispositivos precários, atados por uma lógica de precarização do trabalho e da mobilidade, para fazer circular valores, ideias e imagens.

Como estratégia de disputa com as narrativas instituídas na e pela cidade, os modos de fazer reposicionam as regras, os caminhos preestabelecidos e a delimitação dos espaços privativos para determinados usos e funções. Se os processos de produção de subjetividade se dão na dobra com a produção do espaço, esses modos de fazer, que se produzem como micropolíticas da mobilidade, emergem como artefatos diferenciadores nesse processo produtivo. Ao mesmo tempo em que entregadores reproduzem valores do governo neoliberal, reivindicam outros sentidos e rumos em seu fazer cotidiano.

5.4.4. Movimentos em disputa

A Avenida Brasil recorta boa parte da cidade, ligando o Maringá Velho até as imediações do Contorno Sul passando pelo centro comercial, novo e iluminado. Em sua extensão, quase toda compartilhada com ciclovia, em quatro situações a via é atravessada por rotatórias, que acabaram se tornando articuladores do trânsito maringaense. Ponto nodal que distribui de maneira radial o trânsito e o sentido da urbanização. No entanto, a Avenida Brasil é diferente da Praça Rocha Pombo pra lá. A praça, referência do trânsito na região central da cidade, parece ser um marco divisório da avenida: de um lado o coração comercial e, do outro, a saída da cidade.

Em 2019, a praça passou por um processo de revitalização e foi alvo de injeção milionária de investimentos para ampliação do mobiliário urbano, implantação de luminárias de led, conservação de seu potencial ecológico e ambiental e melhoria das condições de uso para ciclistas²⁷. A transição das funções e usos do espaço é demarcada pelo esforço do olhar, já que a iluminação pública, abundante ao longo da ciclovia até a praça, exige dos/as usuários/as daquele espaço os olhos um pouco mais cerrados e as pupilas dilatadas.

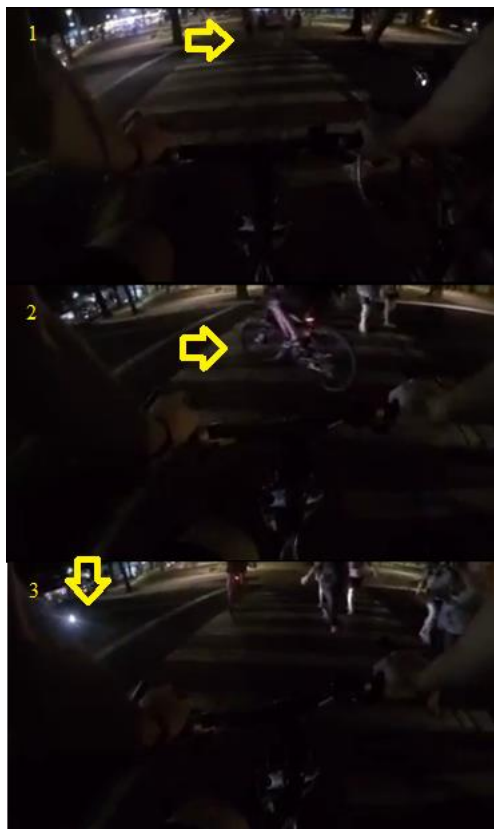
Anoitecia e o domingo começava a anunciar seu fim (Figura 18). O ritmo da pedalada era marcado pela urgência de uma entrega, o que exigia rapidez. Não era tempo para conversas nem variações no caminho. As famílias que passeavam de bicicleta e pedestres caminhando pela ciclovia exigiam uma manobra rápida de desvio, com foco

²⁷ Recuperado de: <https://www.cbnmaringa.com.br/noticia/iniciada-a-revitalizacao-da-praca-rocha-pombo>

obstinado na finalização da entrega. Quando a Avenida Brasil encontra rotatórias, o momento de parar se impõe. A obra de revitalização reposicionou os aparelhos de mobilidade e aumentou o potencial de tráfego em seu interior. Semáforos regulam o fluxo de quem se mantém nas vias internas da rotatória, enquanto a entrada à direita é sempre livre. A ciclovia, posicionada no canteiro central da avenida, não segue o traçado da via nas rotatórias e para ir adiante é necessário passar pelo meio da praça (quadro 1). Por mais que existam semáforos regulando o fluxo dos automóveis, a travessia de ciclistas pela praça é tarefa árdua, pois a janela de tempo é curta. Por se tratar de um espaço de uso público, este ponto de travessia é compartilhado com pedestres, provocando acúmulo de pessoas e muitas vezes indefinições de prioridades. É espaço de pedestre ou de ciclista?

Pedalando lentamente até que o semáforo fechasse, cruzamos a faixa de pedestres em direção à praça, compartilhando a prioridade com um grupo de pedestres. Enquanto a travessia de ciclistas se caracteriza pela redução da velocidade e quase nunca pela parada total, a marca da travessia de pedestres é uma leve corrida, apertando o passo para não ficar no meio do caminho. Mesmo com o semáforo fechado para os carros, atravessar a rua convoca a um ato veloz. No primeiro ou segundo passo, alcançando a velocidade necessária para cruzar a rua, ouve-se um *Cuidado! Cuidado! O cara ali não sabia o que queria, se queria virar, se queria...* frase inconclusa pela travessia bem sucedida e caminho seguido em direção contrária à nossa (quadro 2). *Não entendi nada! O cara ficou parado duas horas*, disse o entregador, com a luz do carro como único estímulo que permitia identificar que estava efetivamente parado (quadro 3). Só não sabíamos se a contragosto ou não. No fim das contas, ninguém quer parar, mesmo que as condições para continuar ou parar sejam radicalmente distintas.

Figura 17 – Vinheta movimentos em disputa



Fonte: Dados de pesquisa

Não entendimento, desentendimento, impasse, vai-não-vai... a quase penumbra e outros mobiliários de trânsito convocam basicamente à interrupção e à dúvida nas interseções. Faixas de pedestres e ciclovias parecem antes servir como baliza para limitar o avanço do carro, que espaços prioritários de segurança viária e prioridade de passagem de pedestres e ciclistas. Em outros cruzamentos entre ruas e ciclovias, não são raros os sinais de “dê a preferência” estampados para ciclistas, que são convocados a interromper o fluxo da pedalada em função da passagem dos carros. Somado a isso, a depender da direção em que se transita nas ciclovias, a interrupção da pedalada é confrontada com motoristas que observam o fluxo de carros no sentido contrário (Figura 19).

Figura 18 – Cruzamento ciclovía Avenida Gastão Vidigal



Fonte: Acervo de pesquisa

Situações como estas sinalizam a sobreposição dos acordos implícitos da rua sobre a regulamentação do CTB, que garante a prioridade dos modais não motorizados. Por mais que a vez seja de pedestres e ciclistas, pela segurança e bom funcionamento do trânsito é melhor que parem, poderiam dizer motoristas e a equipe de engenharia de trânsito. De qualquer forma, esses acordos dizem sobre as relações de trânsito, abrindo campo para disputas performadas em movimento. Enquanto o desenho do espaço e as sinalizações convocam a certas ações, o dado espacial pode ser afirmado ou refutado no movimento. Se tomarmos a sustentabilidade como um agenciamento de elementos urbanos, esses ruídos na lógica de organização dos fluxos se configuram como momentos insustentáveis (Silva & Íñiguez-Rueda, 2011).

Esse léxico socioespacial que viabiliza (ou não) o trânsito anuncia a lógica de circulação em Maringá, expressa na Praça Rocha Pombo e em outras rotatórias da cidade. Essa forma de organização do trânsito é um dos elementos fundamentais das diretrizes viárias no plano inicial da cidade. Ao mesmo tempo em que cumpria a função de fazer circular o trânsito da promissora cidade (projetada para um máximo de duzentos mil habitantes), as rotatórias foram desenhadas como espaço de convivência e lazer, e ao lado de outros parques municipais ocupavam pouco mais de 1% da área total da cidade (Meneguetti, 2007).

Se na década de 1960 o porte da cidade e o fluxo de automóveis permitia o uso oportuno das rotatórias (como trânsito e espaço público), o crescimento da malha urbana e da frota automotora das décadas seguintes exigiram constantes adaptações do traçado e dos usos das rotatórias. Por mais que passem por redesenhos e revitalizações, parece que

o diagnóstico de que esses aparelhos cumprem pouca função como local de encontro se mantém ao longo dos anos (Meneguetti, 2007). Atualmente, a acessibilidade recoloca o conflito histórico: por mais que a praça seja convidativa, com iluminação e aparelhos novos, está situada em um redemoinho de carros, luzes e motores que repelem a travessia.

A obra da Praça Rocha Pombo é um dos emblemas da nova onda de revitalizações e criações de novos eixos viários na cidade de Maringá. As obras nas avenidas Campolina, Carlos Borges, 19 de Dezembro, Cerro Azul e a própria Brasil fizeram parte de uma ampla iniciativa dos governos municipais da última década a favor da viabilização do tráfego e da ampliação da malha cicloviária. A partir de 2012, essa iniciativa tem se tornado ainda mais evidente com a proposição da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Brasil, 2012). Mesmo sem a obrigatoriedade tácita, os poderes municipais passaram a incorporar as recomendações dessa política no que tange ao transporte sustentável, privilegiando condições para caminhada e uso da bicicleta. Avenidas de grande porte que fazem a ligação de importantes pontos de expansão urbana e imobiliária (de acordo com o plano diretor) passaram a ser acompanhadas de ciclovias nos canteiros centrais ou em uma das faixas de rolagem, ocupando o espaço que outrora servia como estacionamento de automóveis.

O cenário geral dessas obras se assemelha à Figura 16, com uma paisagem ampla, asfáltica, que sugere fluidez e velocidade para todos os atores/as envolvidos. A iluminação de led é utilizada como diferencial, aliando os argumentos de segurança e conforto ao da modernidade e economia de recursos públicos. Obras desse tipo poderiam sugerir a igualdade de oportunidades para manter o fluxo e a segurança ao mesmo tempo. No entanto, o espaço em uso abre para conflitos e outras interpretações, muitas vezes divergentes daquelas propostas pelos projetos e obras executadas.

No que diz respeito ao espaço construído, distribuições viárias como as da Figura 16 colocam um impasse da mobilidade. Impasse porque impedem o passo e colocam uma situação de difícil superação. Na imagem, para aquelas pessoas que seguem no mesmo sentido do fluxo da avenida, as condições para realizar uma conversão à esquerda são desiguais. Automóveis que podem transitar no limite de 50km/h ocupam a faixa da esquerda e possuem sinalização horizontal específica para isso. A superação de obstáculos como a inclinação do canteiro central poderia ser feita com o arranque do motor ou com a janela de oportunidade de não precisar parar no centro da pista (na ocasião de não haver automóveis no sentido contrário). No caso de pedestres, o uso de qualquer

faixa implicaria esperar ciclistas, automóveis e usar uma escada ou o canteiro central como abrigo. Nesse caso, a travessia de um extremo a outro da via exigiria a esquivar de duas pistas de ciclovia, duas de automóvel com permissão de tráfego de 50km/h, escadas para superar o desnível do canteiro central, o próprio canteiro central e mais duas pistas de rolagem. No caso de ciclistas, a conversão à esquerda exigiria interromper o movimento no ponto de conversão, olhar para trás, atravessar as faixas de rolagem com automóveis em velocidade, equilibrar-se sobre a bicicleta no desnível do canteiro central, esperar os automóveis velozes no sentido contrário e depois finalizar a manobra.

Nesse sentido, por mais que na prancheta os espaços sejam projetados para a igualdade nas condições de acesso e oportunidades de mobilidade, na dimensão das micropolíticas as disputas se desenham. A afirmação de que *Maringá é uma cidade que não vira à esquerda* ecoa em outras situações do trânsito, seja nas novas avenidas cravadas que ligam diferentes regiões da cidade, seja nas avenidas envolvidas no fluxo binário na região central.

Ao mesmo tempo, o desenho viário e a regulação do trânsito permitem fluidez e velocidade aos automotores e interrupções a ciclistas e pedestres. Em nome da segurança no trânsito? Possivelmente, desde que se considere que o argumento da segurança viária tenha como ponto de partida: 1) a prioridade da circulação de automotores em uma cidade desenhada para automotores, e 2) que a insegurança é elemento constituinte desse desenho viário.

Pela segurança viária, a técnica e a engenharia de tráfego dão às calçadas e ciclovias uma fisionomia perpendicular, com maiores distâncias a percorrer, segmentos improváveis, interrupções de vias e de fluxos, desarticulação entre segmentos. As obras de “mobilidade alternativa” são adaptações funcionais a uma estrutura que foi projetada para a velocidade do automóvel. O DNA das vias alternativas são replicações imperfeitas da cidade da velocidade e do fluxo, guardados todos os esforços técnicos para a humanização do trânsito. Do ponto de vista da sustentabilidade relacional urbana, muitas vezes o uso de ciclovias, ciclofaixas e faixa de pedestres são insustentáveis. Quando se toma o agenciamento de elementos humanos e não-humanos no trânsito no momento de cruzamento ou circulação por essas vias, coloca-se a continuidade da vida em questão (Silva & Íñiguez-Rueda, 2011). Portanto, o fato de existirem ciclovias não faz, por si só, a cidade mais ou menos sustentável, mais ou menos segura para ciclistas, mas antes a relação que se estabelece em movimento nesses espaços.

Além disso, a promessa de um deslocamento fluido e contínuo é interrompida pela desarticulação entre as ciclovias, a inexistência de um plano cicloviário que articule as políticas ciclísticas ao plano diretor e as barreiras de fluxo, antes de tudo políticas, que indicam a necessidade de ciclistas interromperem seu deslocamento em detrimento dos automóveis (Figura 20). O olhar ingênuo poderia sugerir que as obras cicloviárias são oportunidades que surgem de incluir uma pista vermelha em alguma obra de expansão ou na construção de novas avenidas. No entanto, elas acabam amplificando as barreiras físicas e políticas que atravessam a mobilidade com bicicletas.

Figura 19 – Mapa da rede cicloviária de Maringá



Fonte: Planmob – Rede Cidadeviva²⁸

As obras cicloviárias, propagandeadas a partir do discurso da flexibilidade, saúde, sustentabilidade e qualidade de vida, reverberam em usos e significados diversos para as ciclovias, abrindo-as para um terreno de contestações. No que diz respeito ao uso dos espaços privativos para ciclistas, os distintos movimentos que coexistem aí desenham um campo de disputa, seja entre as modalidades de ciclismo que coexistem ali, seja entre pedestres que disputam o espaço com mobilidades outras.

²⁸ Plano de Mobilidade Urbana de Maringá, que está sendo elaborado pelo escritório Rede Cidadeviva. <http://www.mobilidademaringa.com.br>. Acesso em 03 fev. 2021.

Na ciclovia a gente tem a buzina...ciclovia é o povo que quer namorar... tem que ver em dia de domingo! Chegou cinco horas da tarde ali, virou ensaio fotográfico lá! As ciclovias da Avenida Horácio Raccanello e Avenida Cerro Azul, ambas em regiões centrais da cidade e com forte apelo estético (esta rodeada de canteiros floridos, gramado e árvores, aquela por prédios altos e bem iluminados) sinalizam para as disputas pelo espaço. Ensaios fotográficos com paisagem bonita, passeios a pé ou de bicicleta ocupam as ciclovias com outros tempos e movimentos que não são exatamente o do fluxo. Portanto, quando as práticas de mobilidade na cidade se articulam ao discurso da qualidade de vida, seus efeitos são incompatíveis com a fluidez e rapidez. E quando se articulam com rapidez e fluidez, são incompatíveis com segurança e qualidade de vida.

Ciclovia foi feita pra andar de bicicleta... mas pra ficar fazendo corrida, ciclovia atrapalha muito. As ciclovias que ligam os bairros às regiões centrais, como da Avenida Mandacaru e Avenida Pedro Taques colocam impasses de ordem infraestrutural que impedem ou dificultam a circulação de bicicletas. Além da quantidade de intersecções, que exigem a diminuição do ritmo e a interrupção da pedalada, a qualidade da pista, buracos, rachaduras e relevos formados pelas raízes de árvores e a iluminação das pistas são focos frequentes de reclamações dos entregadores. Nessas regiões, o uso das ciclovias mais atrapalha do que auxilia durante a corrida, seja porque produzem atrasos na entrega, seja porque pode prejudicar a qualidade do produto que estão transportando.

A Avenida Mandacaru, que faz a ligação da região central com a zona norte da cidade, atua como importante corredor para uma das regiões mais populosas da cidade. A ciclovia, que se inicia na Avenida Colombo, está localizada no canteiro central e abre para um campo de visão de uma ampla baixada. Portanto, quem pedala por ali poderia imaginar um movimento contínuo e uniforme promovido por uma descida de quatro quilômetros. No entanto, as interrupções de fluxo se dão tanto pelas vias que cruzam com a ciclovia quanto pelos outros usos em conflito. Reconhecidamente, a ciclovia da Avenida Mandacaru é utilizada pelos/as moradores/as do bairro como espaço de lazer e prática esportiva como caminhada e corrida. Ao que parece, o impasse se coloca nos usos e regulações do espaço.

Como resolução desse tipo conflito, cogitou-se regular o uso compartilhado do espaço com um projeto de lei de 2019 (Projeto de Lei 15050/2019). Neste, o vereador que assinou o projeto propôs regulamentar algo que é observado na Avenida Mandacaru e em outras ciclovias em Maringá, garantindo possibilidade de uso de patins, patinetes, skates

e realização de corrida de maneira compartilhada com o tráfego de bicicletas. O projeto de lei também previa a instalação de sinalização específica informando os/as usuários/as sobre o uso compartilhado daquele espaço. Sem muita reverberação à época, o projeto foi arquivado e deixou como eco a tentativa de achatar os conflitos espaciais que emergem de uma espacialidade específica e regulada para o uso exclusivo. Um dos efeitos dessas propostas de legislar sobre o cotidiano é o ocultamento daquilo que as disputas pelo espaço fazem ver: a inexistência ou ineficiência de espaços compartilhados para lazer e prática esportiva nos bairros recortados pelas ciclovias.

Nesse momento, as disputas cotidianas pelo espaço se entrelaçam aos modos de fazer e à espacialidade móvel performada pelos ciclistas entregadores. A ciclovia, como espaço exclusivo para ciclistas, constitui-se como terreno de contestações no cotidiano. As resoluções, acordos, afetos, trombadas e buzinas se dão em movimento e garantem um sentido ao espaço por onde transitam. Na mesma viagem a ciclovia pode ser valorada de maneiras distintas: durante a entrega e na descida, que exige rapidez e agilidade, a ciclovia e seus usos são obstáculos que inviabilizam o ritmo do entregador; sem entregas e na subida, é uma maneira de fugir dos congestionamentos e, em um ritmo constante, sair na frente de motos e carros no que se refere ao tempo de deslocamento. Para pedestres que querem atravessar a rua, a ciclovia se constitui como obstáculo a ser superado, junto com a rua e suas velocidades. Para atletas e passeadores de cães, a ciclovia é, por vezes, a possibilidade. Única.

Essas disputas cotidianas por espaços e movimentos se dão de maneira sorrateira e invisível, e escapam às tentativas de regulação das condutas. As micropolíticas da mobilidade são colocadas em ação nessas fraturas do cotidiano, que convocam os sujeitos a inventarem saídas possíveis aos impasses postos pelo lugar na cidade, pelos pertencimentos e reconhecimentos e pelos modos como conduzem o dia-a-dia. Por exemplo, no plano das regulações do trânsito, a infração às normas no trabalho de entrega com bicicletas pode ser lida como sendo uma das condições de possibilidade para a execução da tarefa. O aplicativo promete agilidade, a organização viária e o desenho da cidade prometem velocidade, o *fast food* igualmente. Idealmente, é como se houvesse uma linha reta e livre entre o restaurante e o destino final da entrega. Seguir todas as regras de circulação é incompatível com a tarefa proposta. De maneira indireta, gestores, donos de restaurantes e clientes não se questionam a respeito das condições sob as quais

o pedido sai do restaurante e chega ao cliente, desde que seja rápido e eficiente. As normas e as relações de trânsito são empecilhos que dificultam o movimento curvilíneo variado.

Portanto, a norma do trânsito e os comportamentos, desviantes ou não, são efeitos de uma combinação de forças que os sustentam em uma trama político-discursiva. Maringá, como cidade da velocidade e da fluidez, demanda e exige velocidade e fluidez. Em movimento, ciclistas entregadores agem na redistribuição dos elementos que produzem a cidade, fazendo ver, ouvir, dizer e mover outras mobilidades. Esses acontecimentos de mobilidade se inserem em uma dinâmica micropolítica da vida na cidade, que abrem para captura e/ou potencialização de determinados movimentos.

No campo das relações pessoa-ambiente, as pesquisas propõem a leitura desses impasses a partir da lente das barreiras e facilitadores para o uso de bicicleta, como aspectos ambientais e/ou estruturais das cidades que incentivam ou não a adoção do comportamento de pedalar (Olekszechen, Battiston & Kuhnen, 2016). Em outro estudo, identificamos que aspectos políticos como a falta de incentivos do poder público para viabilizar a circulação segura de ciclistas constituíam barreiras para o uso da bicicleta (Olekszechen & Kuhnen, 2016). No entanto, essas aproximações não aprofundam nas consequências políticas das mobilidades no cotidiano, ou seja, em como a mobilidade com bicicletas faz funcionar a economia política da cidade contemporânea (Spinney, 2016).

A leitura das micropolíticas da mobilidade abre à compreensão das disputas em movimento a partir de agenciamentos entre elementos humanos e não-humanos (Nail, 2019). Nessa chave de análise, os elementos que viabilizam ou interrompem a mobilidade são postos e repostos, agindo na filtragem de determinados fluxos em detrimento de outros. No desenho viário, as sinalizações e os cruzamentos agem a favor da circulação motorizada e é a partir desses dados que os entregadores são convocados a agir. As barreiras não são nem estáticas nem dadas de antemão. Sua propriedade relacional convoca a colocá-las em termos de fricção, ou seja, na ambiguidade da permanência que ao mesmo tempo dificulta e viabiliza a mobilidade (Cresswell, 2014). No momento em que um entregador se vê diante de um conflito possível, seja ele uma barreira viária ou o embate com outro sujeito móvel, as saídas são negociadas em movimento, seja pela flexibilização dos limites espaciais, seja pelo tensionamento das normas de trânsito, seja pelo disparo de artefatos afetivos (raiva, compreensão, etc).

A leitura das mobilidades a partir de sua dimensão política a coloca em um repertório de práticas que são impulsionadas e impedidas a partir da relação que estabelecem com alguns elementos do espaço produzido (Jensen, 2009). Tomando a cidade como campo, a distribuição de recursos urbanísticos, de trânsito, aparelhos viários, a construção de prédios, as políticas de uso e ocupação do solo urbano, entre outros, agem sobre a modulação da mobilidade de determinados objetos, informações e corpos. Portanto, as condições de mobilidade são relativas a esses artefatos que são politicamente moldados e distribuídos nas cidades, agindo pela filtragem, separação e controle de determinados movimentos em detrimento de outros.

Nesse sentido, a instalação de uma ciclovia, por si só, não significa o absoluto da fluidez, mobilidade e liberdade de trânsito, como propagandeiam as campanhas municipais. Tampouco significa que o uso desses espaços implicará maior mobilidade e segurança isoladamente. A experiência de ciclistas entregadores em Maringá demarca ruídos na efetivação da utopia da mobilidade irrestrita em um espaço ideal, sem barreiras e sem disputas, pois quando demandam esse ideal, a prática cotidiana oferece impedimentos distintos. O espaço político, produzido e disputado, emerge da tensão entre o planejado e o vivido (Lefebvre, 2002). A mobilidade performada por ciclistas entregadores delinea um terreno possível para fazer ver as incompatibilidades e fazer ouvir os ruídos entre os dois planos da cidade. No plano das políticas moleculares, a mobilidade localiza e desloca, conecta e separa, potencializa e enfraquece experiências a depender de quem, como e onde se move. Portanto, os agenciamentos que produzem mobilidade não são somente artefatos identitários, mas também de contestação e de disputas (Jensen, 2009).

Os sentidos são contestados e as mobilidades concorrentes. A favor da rua, tomando-a como espaço do encontro e das disputas. Lugar que conduz a outros lugares, condição para que a vida na cidade se efetive. Certamente uma desordem, pois correntes e fluxos de todos os lados vibram violentamente em direção ao centro. Contra a rua, seus encontros velozes e superficiais, demarcando um terreno que viabiliza a efetivação do lucro e do consumo. O tempo se torna também mercadoria, tempo de compra e venda, comprado e vendido (Lefebvre, 2002).

A construção do espaço público, que circula no debate político como espaço para todos/as cidadãos/ãs, é performado como espaço econômico, para a velocidade, distribuição de cargas, serviços e força de trabalho. Esse ponto de vista reforça o

argumento da racionalização do transporte, que assume a rua como espaço privilegiado para a efetivação do lucro. Na construção de um espaço exclusivo para uso da bicicleta, desloca-se da rua para espaços exclusivos e segregados todos os conflitos que possam implicar a diminuição dos fluxos econômicos. Portanto, a construção de ciclovias agiriam como reforço da norma estabelecida pelo discurso da racionalidade do transporte (Bonham & Cox, 2010).

Os conflitos de mobilidade que se dão nesses espaços exclusivos podem ser entendidos como efeito do ruído discursivo presente nas políticas de produção do espaço e da mobilidade em Maringá. A inexistência de uma política cicloviária articulada aos demais planos de produção do espaço perde de vista o sujeito móvel que se pretende construir. A dimensão produtiva do poder nos textos e políticas públicas, assim como a tentativa de abarcar todos os fluxos ciclísticos ao mesmo tempo, promove a insustentabilidade dessas práticas.

As políticas do movimento e o estabelecimento de bordas para a mobilidade se constituem como momentos de torção em um determinado agenciamento de lugar. Mover-se é uma estratégia para fazer falar certa cena-momento de mobilidade. Por isso, colocamos as disputas em movimento no terreno da ética, pois implicam a imposição do outro como diferença radical. Elas sinalizam para (des)acordos efetuados em movimento, em uma ética situada e momentânea, como agenciamento espaço-temporal.

5.4.5. Mobilização da vida

Aquele não foi um dia normal de entregas. Primeiro ele faria algumas corridas particulares para uma pessoa que sabia de sua função de entregador por aplicativos e o acionava em regime de pagamento por viagem. Ligaria o aplicativo assim que finalizasse esse serviço extra, mas a chuva iminente o fez repensar. Provavelmente foi por isso que conseguimos conversar, fugir das rotas mais movimentadas, circular em outro ritmo que não o da plataforma. É claro que a lógica se manteve: quanto mais rápido terminasse as entregas particulares, mais cedo poderia ligar o aplicativo e fazer o trabalho “rotineiro”.

Ao menos uma vez na semana ele saía para entregar bolos e doces para uma pessoa do bairro que os produzia em casa. Um amigo de um amigo lhe havia indicado para essa tarefa, sabendo que fazia *Ifood*. Ali a negociação era mais clara e direta: *aquela entrega que é longe vou cobrar dez, as outras do bairro faço cinco*. O valor é agregado ao produto e quem paga é o cliente final. Comodidade e praticidade, tal como *Ifood* ou *Uber Eats*.

Mas, ao que pareceu, o que passou foi um processo de outra ordem. Como a cena se repetia semana após semana, a confiança e parceria entre entregador e doceira era a condição para a o trabalho: *aquela cliente vai pagar em dinheiro, amanhã você me traz!*

Naquele dia, e não outro, saímos para pedalar. Conheci o bairro, a rua José Pedro de Miranda e o comércio de porta guiado por alguém do pedaço. Apesar da caixa térmica com logotipo da plataforma, a escala da entrega, o ritmo e as rotas eram outras. Familiar para ele, estranho para mim, pelo bairro e pelo ritmo. O cliente final não saberia a que horas chegaria a encomenda, nem a rota do entregador, senão pelo acordo prévio com a doceira: às seis e meia está bom para as três partes, e assim foi. Ali se bate palma na frente da casa e lá do portão se chama a cliente pelo nome.

As propagandas do *Ifood*, que invadem *Spotify*, *Youtube* e outros algoritmos, prometem que tanto colaboradores/as quanto donos de restaurantes e pequenos negócios saem ganhando com a vinculação à plataforma. Possibilidade de geração de renda extra por um lado, e aumento da clientela, das vendas e, por outrolado, a circulação de uma marca. Esse é o trabalho da plataforma: conectar, potencializar, cuidar de quem se entrega todos os dias.

A entrega de bairro tensiona a lógica dos aplicativos por parecer antiempreendedora. Por que a doceira não vincula seu fazer à plataforma, ampliando sua rede de clientes e expandindo seu negócio? Em tempos de recessão e pandemia, há que aproveitar as oportunidades! Esse é o espírito empreendedor: ver as oportunidades antes dos concorrentes! A velocidade e o tempo de circulação no bairro não cabem no relógio da plataforma e sua imprevisibilidade coloca o algoritmo para trabalhar e se esforçar para captar padrões, identificar regularidades e incorporar na distribuição. O deslize do entregador, que sai de seu papel de *fazedor de Ifood* e se faz entregador na relação com a doceira do bairro redistribui as forças em jogo no trabalho de entregas e faz ver outra dimensão das trocas e da circulação de cargas, bens, informações e bolos na cidade. Ao menos nesse momento, ou nessas poucas horas de trabalho em que dois autônomos se encontram para circular seus fazeres, as políticas de amizade, de proximidade e as rotas alternativas de entregas amplificam as fraturas do funcionamento das plataformas e da cidade da fluidez.

Na lógica imbricada de plataformas e cidades, otimização é palavra de ordem quando se trata da relação entre tempo e espaço. Neste dia, com noite iniciada, corríamos contra as intenções da chuva para tentar encontrar uma cliente em casa pela segunda vez.

A segunda tentativa só aconteceu porque os dois, cliente e entregador, moravam a poucas quadras de distância. Transitávamos pela Avenida Morangueira, importante corredor que liga a região central e os bairros da zona norte da cidade (Figura 21). Seria exagero dizer que é um lugar tranquilo para o uso de bicicletas, justamente em uma das regiões da cidade que mais concentra eventos de trânsito envolvendo ciclistas (Filho, Neri & Soares, 2016). Antes de optarmos por pedalar enfileirados, o tom da conversa era dado pelo entregador (E):

E - Ó, teve um boy do grupo lá, o cara bateu na bike dele e fugiu... ele não deu nem tempo de pegar a placa do carro [quadro 1].

P - Atropelou o cara?

E - É! Entortou tudo a roda da bike dele... e ele ficou com o prejuízo! Ele teve que pagar do bolso dele, 150 real, pra arrumar outra roda! Teve que comprar outra roda pra rodar. Um dinheiro que o cara não tinha, teve que emprestar de alguém pra comprar...

P - Porque aí, se a bicicleta tá parada, ele também não trampa...

E - Não tá trabalhando... tipo assim, a bicicleta parada é dinheiro parado, né? Complicado! [...]

Na sequência da cena (quadros 2 e 3) uma fila de carros apontava à frente e logo deslizamos para a calçada, por onde ultrapassamos a fila de carros e, de volta à rua pedalamos separados por alguns minutos, mantendo certa distância que impossibilitava a continuidade da conversa. Enquanto mantinha a concentração na pedalada no limite da faixa de rolagem e tentava alcançar meu interlocutor, alternava as olhadas para trás com as tentativas de desviar das irregularidades da pista, acompanhando de perto o barulho das motocicletas cortando o trânsito de fim de tarde. Mais à frente, depois de alguns minutos pedalando desacompanhado, a fila de carros parados incompatibilizava com o semáforo verde, logo depois de passar por um cruzamento (quadro 4). Um barulho repentino de frenagem de carro rompeu a paisagem sonora quase caótica. Sua imprevisibilidade foi ainda maior porque as luzes de freio dos carros à frente, que costumam servir de bússola para as manobras de ciclistas, não foram acionadas. O motivo da frenagem foi constatado adiante: uma faixa de pedestres logo depois de um cruzamento (quadro 5) possivelmente exigiu a parada súbita de um automóvel, e depois de outro, e por fim o barulho de frenagem foi o movimento final em um momento de distração.

Com a rua mais limpa e mais lenta (quadro 6), pedalei rápido até meu interlocutor, que provavelmente fez um esforço de desaceleração para que eu pudesse alcançá-lo.

Nesse momento não havia pretensão de continuar o tópico da conversa anterior, uma vez que as atenções e fôlegos foram deslocados para o recém-ocorrência de trânsito:

E - Você já pensou o cara lá, né?

P - Os bicho breca mesmo! (risos)

E - É... mas é que o cara parou na faixa e o cara lá do carrinho vermelho veio desatento atrás. Eu tava na frente dele, eu tava vendo tudo!

P - Você assistiu o teatro!

E - É! Eu vi tudo! [...]

P - [...] e às vezes a gente consegue antecipar a merda que vai acontecer... igual aquele camarada da Globo narrando o gol antes do gol acontecer! (risos)

E - Isso aí acontece direto, direto! Ó, isso aí vai dar merda! E lá na frente você vê. Pá! Escuta batida, freada...

Figura 20 - Vinheta mobilização da vida



Fonte: Dados de pesquisa

Que fazer quando os menores espaços da vida parecem incorporados por um espaço absoluto? Como fazer quando os tempos da vida parecem correr rio acima, sem poder alcançá-lo? Os modos de fazer, de reconhecer, de circular e de disputar o espaço se

condensam e fazem precipitar o fenômeno da mobilização da vida, que articula espaço, discurso e certas formas de mobilidade ao regime de produção de subjetividade entre entregadores ciclistas. Os efeitos da mobilização da vida implicam o corpo e as relações espaço-temporais.

A metáfora da “guerra do trânsito”, que fez uma vítima fatal a cada quinze minutos nos últimos vinte anos²⁹, é o pano de fundo adequado para localizar a postura das pessoas que se lançam ao trabalho de entregas. O estado de guerra distribui corpos, delimita territórios, dispõe armas, táticas e estratégias. Mantém combatentes constantemente à espreita. Morrer não é uma opção, ao menos não hoje. Atenção e a tensão apontam para a naturalização do perigo e do risco. No ano de 2020, sair para fazer entregas implicava a exposição ao duplo risco do trânsito e do coronavírus, que aos poucos foram incorporados como adereço de trabalho, além da caixa térmica, bicicleta e máscara.

A política é a guerra continuada por outras vias. Aquilo que a guerra do trânsito não alcança, as políticas da mobilidade fazem falar, ver e ouvir. Na esteira do pensamento foucaultiano, destacamos dois efeitos possíveis da guerra: a binarização entre vencedores e vencidos e a imposição da condição de inimigo. Embora os embates no trânsito sejam bastante ruidosos, o poder político recoloca constantemente as relações de força no seio da sociedade civil, tornando a guerra silenciosa e permanente (Andrade & Castilho, 2020).

A imagem da guerra no trânsito demarca a desigualdade na distribuição de recursos de mobilidade (espaciais e discursivos), afirma todos os dias as ruas como espaço inseguro e produz sujeitos culpados e inocentes, culpáveis e acima de qualquer suspeita. As ações políticas seriam o prolongamento dessas disputas da rua e que reforçam a hegemonia de um sistema hierarquizado e modelado para a circulação de automotores. Manteremos algumas ressonâncias dessa metáfora.

Em primeiro lugar, a naturalização do risco é uma das condições de manutenção do trabalho de entregas com bicicleta. O relato de um colega acidentado se atualiza com a própria exposição a um evento de trânsito, situação em que se assiste de perto o teatro do trânsito e seus atores: semáforo, carro vermelho, faixa de pedestre, derrapagem. Por mais que o entregador se veja como espectador da cena, como alguém que observa

²⁹ Recuperado de: <https://especiais.infograficos.oglobo.globo.com/brasil/a-guerra-do-transito/index.html?mobi=1>

afastado um acontecimento estrangeiro a si mesmo, sua presença de narrador recoloca e atualiza a naturalização de uma situação que, ao final, é sabido que *vai dar merda*.

Da naturalização do risco decorre outra naturalização, mais discreta e sorrateira, que deixa a própria vida em um plano secundário. Enquanto a vida está sendo negociada nas transações da mobilidade, o bem valioso se torna a bicicleta, o meio de trabalho. De minha parte, a expectativa era a de ouvir um relato de alguém que se acidentou, ficou ferido ou não, conseguiu ajuda ou não. No entanto, a sequência da cena coloca como protagonistas do acidente a roda estropeada e o prejuízo causado ao entregador acidentado, que não aparece como vítima, mas como devedor.

Situação semelhante foi relatada por outro participante, que pedalava atrás de um carro em uma avenida de tráfego rápido.

Eu tava de fone... eu fui arrumar a máscara... e nisso ela foi indo, ela tava acelerando, né? Aí ela pegou e freou do nada! Sem motivo algum ela freou e não deu tempo de eu frear, porque eu tava com as mãos aqui [no rosto]... até eu levar e frear, não deu tempo... peguei e bati, a bicicleta virou, eu caí no chão (P1).

Prejuízos causados: avarias na mochila térmica, nos freios da bicicleta e alguns ralados no corpo que ficaram em segundo plano. Essa mesma bicicleta, *conquistada* e adquirida com o *dinheirinho suado*, torna-se a articuladora da cena que mantém a integridade física do ciclista em segundo plano.

Essas cenas do cotidiano de trabalho dos entregadores mobilizam duas frentes de incorporação da vida à lógica capitalística. A primeira delas diz respeito à lógica de trabalho uberizado que implica a apropriação do meio de trabalho por parte da plataforma, transferindo custos e riscos para os entregadores. A segunda diz respeito à subjetivação dessa lógica, que toma a vibratibilidade da vida como fonte de extração de mais valor.

Na lógica da uberização, o controle do trabalho se dá simultaneamente pela construção de um fazer autônomo e livre, assim como sua estrita regulação por parte das plataformas e algoritmos. Mesmo sob a ideologia do autoempendedorismo, as plataformas determinam como o trabalho será realizado, quem o realizará, qual o preço e prazo, pressionam pela assiduidade e prontidão do/da trabalhador/a, sob risco de bloqueios ou inativação dos aplicativos. Como resultado dessas medidas de controle, as plataformas transferem os riscos da atividade aos/às entregadores/as, como os custos com veículo, aparelho celular, conexão com internet, assim como sua manutenção (Filgueiras & Antunes, 2020). A necessidade de alcançar objetivos em curto prazo coloca

entregadores/as em estado de alerta constante e os expõem a longas jornadas de trabalho, implicando sua mobilização total (Schinestsck, 2020).

Nesse modo de gestão do trabalho, as empresas livram-se dos custos dos meios de trabalho, transferem os riscos aos/às trabalhadores/as, e mesmo assim os mantêm sob seu controle. Portanto, as empresas não possuem direitos formais para gerenciar as bicicletas e os demais artefatos de trabalho de entregadores/as, mas têm a posse efetiva, pois são elas que dão os termos de contato com clientes (Filgueiras & Cavalvante, 2020). Isso aumenta a pressão sobre trabalhadores/as, que são os/as responsáveis por gerir as pressões do trabalho e os meios que condicionam sua atividade (como a compra e manutenção de equipamentos).

Schinestsck (2020) sugere que um dos efeitos desse modo de gestão das relações de trabalho diz respeito à captura da subjetividade do/a trabalhador/a a partir da ilusão da economia compartilhada, da livre iniciativa e dos ideais de ser empresário de si mesmo. Embora o elemento ideológico seja fundamental nas estratégias de dominação dessa forma de organização do trabalho, apontamos para a captura do desejo e dos corpos desses sujeitos móveis, elementos imanentes ao regime de produção de subjetividades nessa lógica espacializada de controle.

A face atual do capitalismo global produz formas inéditas de exclusão, de concentração de recursos e de reprodução da miséria, e a vida articulada a redes redistribui esses elementos, potencializando ou enfraquecendo seus efeitos (Pelbart, 2009). Hoje, o risco é estar desconectado ou desarticulado dessa rede, que no caso dos entregadores implica a impossibilidade de trabalhar e gerar renda, mesmo que de modo precário.

O trabalho dos entregadores ciclistas reposiciona os termos da biopolítica como estratégia de poder sobre a vida, pois coloca em esgotamento a potência do corpo e da alma. “Não há liberdade suficiente para a alma, assim como não há salário suficiente para o corpo” (Pelbart, 2009, p. 24). O capital toma a criatividade, o desejo, a vitalidade cognitiva e afetiva como fonte de valor e coloca a própria vida no coração do processo produtivo. Portanto, os modos de fazer, de circular, de conhecer e identificar o espaço, que têm como consequência direta o resguardo das capacidades físicas e eventualmente a agilidade nas entregas, são capturados como fonte de mais rendimentos para a empresa.

O terreno de mobilização da vida se delineia de maneira mais evidente quando os danos potenciais à vida são incorporados pelo regime do lucro e do prejuízo. Nesses termos, a vida se torna o ativo financeiro por excelência com o qual as plataformas digitais

negociam suas ações. A informalidade das relações de trabalho e o poder de controle das plataformas digitais misturam e desfazem, pouco a pouco, a separação entre o tempo de vida no trabalho e fora dele (Filgueiras & Antunes, 2020), borrando também a fronteira entre o tempo de trabalho e o tempo de lazer.

Algumas situações veiculadas pela mídia e outras vivenciadas na pesquisa sinalizam esse caminho. Uma delas, divulgada na seção *Cotidiano* da Folha de São Paulo³⁰, trata de história do entregador Thiago de Jesus, de 33 anos de idade, entregador da rede Rappi que relatou um mal-estar para a central enquanto trabalhava. Após ser negligenciado pela empresa e receber socorro de pessoas próximas, faleceu horas depois, vitimado por um AVC.

Dois relatos de pesquisa sinalizam a dimensão da capitalização da vida (Pelbart, 2009). Um entregador conta que nos dias que não faz *Ifood*, sente vontade de pedalar. Pega a bicicleta, circula pelos lugares conhecidos *como se estivesse fazendo entrega e volta para casa [...] parece que o organismo da gente ele fala assim: ô! E aí, você não vai pedalar não?* Outro relata que nos dias de entrega o desgaste físico não permite o descanso e um copo de bebida ajuda o corpo a aquietar. Ainda assim, a sobrecarga ocupa o sono: *sonhei que estava chutando o cachorro! Que ele veio me morder e eu comecei a chutar ele!*

Pedalar é um acontecimento de corpo. Mover-se é impor o corpo no vazio do espaço e do tempo. Pedalar é fazer-se corpo. A princípio, um corpo-máquina que precisa estar em movimento com tendência ao autoaperfeiçoamento. É preciso treinar e ganhar fôlego para conseguir suportar o dia de trabalho. Os tempos pandêmicos parecem potencializar as recomendações de manter o corpo ativo para driblar as consequências incômodas da fadiga do isolamento. E para aqueles/as que isolar-se e imobilizar-se não é uma opção? Corpo para-choque, alvo do risco, do carro, corpo da queda, da colisão e das escoriações. E por último, o corpo esgotado, que não aguenta mais, que de tanto se mover se torna poroso e permite que o movimento habite o sonho, angústia de ser capturado, chute para desvencilhar.

A capilarização do trabalho digital mistura e desfaz, pouco a pouco, a separação entre o tempo de vida no trabalho e fora dele (Filgueiras & Antunes, 2020). O corpo, as vontades e os sonhos se tornam objetos de mobilização, da necessidade de estar em

³⁰ Recuperado de: <https://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2019/07/entregador-do-rappi-passa-mal-e-ignorado-por-empresa-uber-e-samu-e-morre-em-sp.shtml>

movimento constante, ora acelerando, ora diminuindo a intensidade, mas sem descer da bicicleta nem colocar os pés no chão. Corrida espacial, despregado do solo. Se no panorama das novas mobilidades se entende que a mobilidade se dá na tensão entre paradas e movimentos, e que há um aparato imóvel que viabiliza a mobilidade (Sheller & Urry, 2006), a condição dos entregadores tensiona alguns limites empíricos e conceituais ao agirem como um fixo móvel. São artefatos móveis que engendram um movimento de segunda categoria, dinamizando a cadeia de produção, consumo e serviços do capitalismo global a serviço de uma casta privilegiada de sujeitos móveis.

Para eu fazer 90 real eu tenho que fazer 18 entrega! No caso dos entregadores, há um duplo tensionamento da mobilidade, ao expressar um deslocamento politicamente desprezado e que sustenta (para consumidores/as das plataformas) um estilo de vida móvel. No limite, é um movimento necessário e que exclui, segrega e mantém à margem.

Outras situações narradas na pesquisa aproximam vida e cifras em uma relação causal, evidenciando o bem estar pessoal e a atividade física como fator principal para o trabalho com entregas. Assim, unem o útil ao agradável, conseguindo um dinheiro extra em um tempo ocioso, ou então usam a própria gordura como combustível das corridas diárias, implicando a redução de peso e a diminuição dos riscos derivados do sedentarismo, como na vinheta dos *modos de fazer*.

Opto pela bike pra manter a forma, pra manter a saúde em dia, fazendo atividade física, e eliminar os gastos. Porque querendo ou não, o que eu tô queimando aqui é meu combustível, [...] é minha gordura que é o combustível, porque aqui [...] pode queimar bastante. Já na moto eu vou ter mais gasto com relação, pneu, gasolina, troca de óleo [...], aí eu tenho que trabalhar dobrado [...]. Pra mim fazer uma troca de uma coroa, uma corrente e dum bolo de catraca eu tenho que andar mais de 5 mil km aqui. Na moto é a cada dois meses (P4).

Nessa situação, a lógica do custo-benefício se apropria do corpo para fazer valer seu poder argumentativo. A biopolítica do uso da bicicleta coloca o próprio indivíduo como objeto de lapidação e aperfeiçoamento (Spinney, 2016), fazendo aumentar o capital que se expressa como fôlego e saúde, garantindo maiores rendimentos nas entregas. A comparação com o uso da motocicleta faz aparentar um benefício ainda maior nas entregas com bicicleta, colocando como medida os custos de manutenção. Estão postos lado a lado os argumentos de esforço, custos e quantidade de trabalho. Ao usar o próprio corpo como fonte de energia, economiza-se em combustível, manutenção e equipamentos. Na lógica quantitativa, o parâmetro de comparação não é compatível um

com o outro (distância e tempo), mas encontra respaldo na dinâmica da mobilidade, que tensiona ao limite o espaço métrico e o tempo do calendário.

[...] nessa ida e volta que a gente fez por aqui, a gente rodou uns três quilômetros, por aí [...] só que eu ganhei cinco reais. Então já compensou! Deu mais de um real por quilômetro! Aí, por aí você vai tirando a média [...] pelo menos na minha ideia você lucrou! Lucrou no dia! Você não gastou com freio, você não gastou com pneu, você não teve desgaste físico... então lucrou [...] Se não tocar, pelo menos você não perdeu tempo! Não ficou cansado na noite, guarda para outro dia (P3).

Tempo capital. Sob a ótica da mobilização da vida, a relação espaço-tempo é redimensionada e passa a ser calculada por quilômetro rodado e dinheiro. Há que usar a inteligência para não se desgastar tanto e, assim como um *trader* que aposta em valores, guarda um pouco do pulmão e das pernas para o dia seguinte. O lucro emerge como um conceito que responde à lógica do custo benefício: ao usar a calculadora como ferramenta de trabalho, é possível faturar mais com menos. Se as oportunidades do dia não forem boas o suficiente, é possível voltar para casa também no lucro, uma vez que recursos foram poupados. Buscar as melhores rotas, procurar as descidas, planejar os deslocamentos, achar os atalhos das rotatórias e jogar com os elementos das ruas. O fôlego e as pernas são recursos igualmente capitalizáveis e que podem ser poupados ou consumidos de acordo com o momento. Se não usou hoje, é possível guardar para outro dia. Quem sabe amanhã seja melhor?

A vida mobilizada se insere na ordem temporal das simultaneidades e da instantaneidade. A conjunção *enquanto* opera como articulador discursivo que faz funcionar a lógica da mobilização. Carlos, jovem entregador malagueño, foi flagrado por um policial estudando para os exames da universidade enquanto esperava o próximo chamado do aplicativo³¹. Para não perder tempo, lê suas anotações sob a iluminação noturna das ruas enquanto o celular está silenciado. Este flagrante viralizou nas redes sociais espanholas como um símbolo de constância e dedicação por parte do entregador, que na mesma semana recebeu propostas de trabalho de algumas empresas na Espanha e em outros países europeus. Pedalar enquanto navega no GPS, comer enquanto espera a próxima corrida, manter-se em movimento enquanto o celular não toca, pedalar para frente enquanto olha para trás, estar aqui enquanto deveria estar lá. A conjunção temporal crava o entregador em um presente absoluto, em que há somente o aqui e o agora com

³¹ Recuperado de: <https://www.lavanguardia.com/cribeo/viral/20210225/6259515/carlos-joven-repartidor-estudia-farola-malaga-espera-siguiente-entrega.html>

tendência de atraso no relógio. Há que correr: quanto mais pedala, mais pedala. Quanto mais entregas, mais entregas.

Cada pequena dimensão do fazer cotidiano é capturada pela lógica algorítmica dos aplicativos e todas as dimensões da vida são achatadas em benefício do menor esforço e do maior rendimento. Quais são as possibilidades de desarticulação dessa rede engendrada pelas relações capitalistas de produção? Como surgem novas formas de agregar pessoas, de trabalhar, de criar sentido e de novos projetos coletivos no interior mesmo da máquina de subjetivação capitalística (Pelbart, 2009)?

Fora das rotas centrais e longe das cadeias de fast food, a temporalidade do *dogão* maringaense produz uma fratura na agilidade do Ifood ou Uber Eats. É tempo para tomar água, respirar, descansar as pernas para depois voltar à corrida. Nessa espera, a Uber acionou o entregador para a mesma lanchonete: mais uns minutinhos de espera. Na calçada, a família sentada ao redor de uma garrafa de refrigerante espera seu lanche, acompanhada de uma conversa trivial e a *Voz do Brasil* ao fundo. Mesmo com os alarmes pandêmicos e com os anúncios sobre a nova vacina que será disponibilizada, parece que a rapidez de espalhamento do vírus é incompatível com a vida vagarosa no bairro.

A experiência que abre esta seção é um modo de tensionar a lógica de trabalho estabelecida pelos algoritmos das plataformas digitais. O reconhecimento do fazer, a horizontalidade no estabelecimento dos preços, a navegação com ferramentas intuídas e a invenção de espaços heterotópicos garantem um terreno existencial na cidade que expõe para as bordas os movimentos marginais. Circular no bairro, conectar e articular as forças minoritárias e dar a ver outras rotas econômicas que estão para além das malhas do *Ifood* e *Uber Eats*.

Paulo Galo, liderança do movimento dos entregadores antifascistas e incitador do breque dos app em julho de 2020 é categórico ao dizer que *Ifood* e *Uber* não inventaram o trabalho de entregas³². Essas empresas canalizaram para si, com o uso de tecnologia da informação e propagandas maciças, algo que o mercado de *delivery* já oferecia. Entregadores/as de aplicativos, como representantes da nova classe de sujeitos móveis ou precariado (Antunes, 2020), mobilizam afetos e pertencas a partir do lugar da exploração e da subordinação na ordem do trabalho precarizado sob a égide das tecnologias da informação e comunicação.

³² Recuperado de: <https://www.youtube.com/watch?v=ttciccleoIg>

Na mesma medida em que a exploração do trabalho e os direitos trabalhistas se despedaçam ao redor do mundo, as lutas empreendidas pela nova classe trabalhadora no século XXI também reverberam em nível global. Ao que tudo indica, as lutas se organizam em frentes distintas, as quais destacamos duas: a do reconhecimento da relação de assalariamento, o que incluiria entregadores/as na roda formal do trabalho e garantiria minimamente os direitos trabalhistas; e o combate ao discurso do empresariamento e do individualismo como valor central no trabalho de entregas.

Reconhecer-se como trabalhador insere os sujeitos em outras redes discursivas que apontam para outros horizontes existenciais, implicam outras disputas e outros caminhos inventados. O deslocamento de si parece ser uma das chaves para a articulação de outras redes de subjetivação multitudinárias, outras formas de agenciamentos coletivos e outras redes de sensibilidade. A mobilização da vida supõe a disputa desses pequenos espaços e tempos do cotidiano que nos mantém em um movimento contínuo e nauseante, ao mesmo tempo em que nos permite disputar a hegemonia da mobilidade. As micropolíticas da mobilidade dão a ver outros caminhos, instituem outros fluxos, rotas, contestam sentidos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A elaboração desta tese sofreu atravessamentos de diversas ordens, que afetaram mais ou menos os rumos da escrita. Em grande medida, a rotina de trabalho confinado produziu alterações não só na intensidade do trabalho, como também em seu conteúdo. Invadidos/as pelo virtual, a rotina pandêmica passou a se articular, na linguagem, por certa forma conjuntiva de simultaneidade: ouvir uma *live* enquanto lava a louça; fazer um curso online enquanto espera o ônibus; fazer uma videoconferência enquanto cuida das crianças... *ao final, sairemos melhores dessa*, dissemos. Com a pandemia e a necessidade/possibilidade de passar mais tempo em casa, o tempo ocioso grita aos ouvidos como tempo que pode e deve ser preenchido com algo útil. Os pequenos prazeres da casa e os pequenos intervalos do dia foram subtraídos rapidamente por uma enxurrada de conteúdos que visam o autoaperfeiçoamento.

As restrições de mobilidade acentuaram algumas dessas tendências, que dia após dia anunciam o absurdo da vida mobilizada. As pequenas esferas da vida foram apropriadas pelo virtual e agora afirmam-se pelo imperativo da conectividade. Pela desobrigação de alguns deslocamentos diários, podemos inserir coisas e outros afazeres até as 20:55, cinco minutos antes de começar a próxima aula remota. Além disso, a condição para que uma parte de trabalhadores/as fiquem em casa é a existência de uma classe de sujeitos móveis cujo movimento é opaco e invisibilizado. Uma classe de pessoas que dependem do movimento para viver e seus movimentos fazem mover a vida na cidade.

A partir dos pressupostos da investigação qualitativa, percorremos o objetivo de compreender a relação entre ciclomobilidade, produção do espaço e produção de subjetividades na cidade de Maringá, Paraná. Endereçamos este estudo ao campo da psicologia social, orientando algumas questões ao campo dos estudos pessoa-ambiente e à psicologia ambiental. A partir da experiência de ciclistas que fazem entregas por aplicativos, sugerimos a ideia de mobilização da vida para expressar as ambivalências da mobilidade com bicicletas em Maringá. Enquanto os discursos da sustentabilidade, qualidade de vida e do modo de vida alternativo se acoplam às novas obras voltadas ao ciclismo urbano na cidade, o movimento performado por entregadores desencaminham os sentidos propostos pelos órgãos municipais.

O trabalho de entregas com bicicletas aponta para os paradoxos da mobilidade urbana na melhor cidade para se viver no Brasil. Por uma via, entregadores/as encarnam os valores de uma cidade orientada para o futuro: empreendedora, sustentável, conectada e inteligente. Paralelamente, o movimento errático de entregadores/as rompe com a ordem preestabelecida pelos arranjos urbanos ao mesmo tempo em que coloca em funcionamento um estilo de vida móvel. No limite, entregar performa uma mobilidade que exclui, sob o pretenso ideal da flexibilidade. O movimento que executam atualiza os processos de dominação de uma lógica de trabalho precarizada que se espacializa na cidade, e as possibilidades de transgressão de regras e normas cotidianas que permitem a reprodução de seu trabalho e garantem outros sentidos à mobilidade.

Montamos um repertório conceitual que condensa autores de diferentes campos teóricos articulados em torno da crítica da produção do espaço e da historicidade dos fenômenos psicossociais. Ao colocar a ciclomobilidade como eixo de análise, assumimos a fractalidade de sua construção. A partir do conceito de agenciamento de lugar (Di Masso & Dixon, 2015), propusemos a análise de acontecimentos de mobilidade entrelaçados no espaço e no tempo. De acordo com a olhar que se lança, uma face se mostra. Por isso, as fronteiras entre as categorias são fluidas e se explicam mutuamente.

Além disso, ao delimitar um modo particular de circulação com bicicletas a partir da experiência de entregadores, indicamos um modo de fazer e de produzir mobilidade que está no terreno pantanoso entre o uso de bicicleta como meio de transporte de maneira geral e o trabalho de entregas em específico. Aquilo que tratamos de definir não é um modo puro de fazer dos entregadores. Quando entregadores se utilizam das estratégias identificadas, dos lugares e dos modos de fazer, fazem funcionar uma lógica de cidade, de trabalho e de circulação que convergem e se constituem em analisadores da mobilidade urbana.

Pelos aportes teórico-metodológicos apresentados, conceitos como risco, segurança, sustentabilidade, fluidez, entre outros de destaque no campo da engenharia do trânsito, urbanismo e no campo disciplinar da psicologia (como nos estudos pessoa-ambiente e psicologia do trânsito), foram colocados em análise a partir da ótica das relações de poder. O governo pelas mobilidades (Bærnholdt, 2013) se refere a uma tecnologia de governo das sociedades e das pessoas que passa pelo modo como circulam. Sob essa perspectiva, entende-se que as relações de poder se estabelecem de maneira móvel e fluida, de modo a considerá-las imanentes à mobilidade. Desse modo, há um

processo constante que liga os modos de governar pela mobilidade e a produção da vida cotidiana, um fluxo entre as esferas macro e micropolíticas. Esse referencial desloca a discussão das mobilidades para a dimensão das relações de poder e sinaliza para a convergência de discursos e práticas cotidianas, que se produzem, reproduzem, são faladas e incorporadas. Pensar, falar e fazer operam no mesmo registro.

Em uma dimensão mais ampla, percorremos outras rotas para mapear expressões do ciclismo urbano que dialogam com o tecido da cidade. Trabalhamos na chave da cidade vivida, constituída por combinações e camadas de elementos discursivos e não discursivos. A partir da perspectiva etnográfica, narramos outros movimentos e corpos que habitam as ruas de Maringá. Assumir essa postura de pesquisa possibilitou acessar pelo contraste e pelo estranhamento a multiplicidade de fisionomias da ciclomobilidade. Nem todas as pessoas pedalam pelo mesmo motivo, tampouco fazem o mesmo uso da bicicleta nem reivindicam as mesmas coisas ao pedalar. Seja no pedal em grupos, família, seja a favor da sustentabilidade ou da mobilidade, seja nas entregas ou por lazer, a construção da ciclomobilidade em Maringá passa pelo valor central da individualidade.

Metodologicamente, tensionamos os limites das ferramentas de pesquisa e, quando de sua falha, inventamos outras possibilidades de fazer com elas. Destacamos o uso do recurso de vídeo como condição para capturar movimentos e a dificuldade de acessar as informações de áudio em movimento. Seja pelo ruído dos automóveis, carros de som, buzinas, cachorros do bairro ou vento, muitas vezes o registro da informação falada foi sobreposto pelo ruído. Assumimos a narrativa como estratégia estética de escrita e como política de pesquisa para manejar esses resíduos de experiências.

Além disso, procuramos tensionar o limite entre o dado relatado nas entrevistas e o dado performado em movimento. Muitas vezes as duas coisas se afastam e se expressam como rivalidade entre ciclistas (seja nos grupos, seja entre entregadores) e no respeito às regras do trânsito, que logo são colocadas de lado a favor da fluidez. Não há uma verdade por trás do ciclismo nem a boa maneira de fazê-lo. Procuramos detectar as estratégias pelas quais se viabilizam o movimento com bicicletas, algumas delas condizentes com o repertório da cidade, outras dissidentes.

Em uma cidade planejada para a circulação automotora, entregadores/as e outros/as ciclistas inventam tempos e espaços de coexistência. Nesse mesmo território segregado em seus usos e funções, o ciclismo emerge nos espaços do possível, tensionando os limites do espaço construído, das normas de trânsito, do ângulo das

curvas, do limite das calçadas, do espaço entre um carro e outro que permite que o deslocamento ocorra. Truncado, mas em movimento. A mobilidade se viabiliza em um entrelugar, na brecha de espaço e tempo que há na fila de carros que permite a ocupação corporal, deslizando de lá para cá, ocupando(-se) de buracos e fazendo mover. Ao mover, coloca-se em tensão a regra, o sentido da rua, o espaço esquadrinhado e racionalizado.

Ao agir nesse mesmo espaço produzido para a velocidade e especulação, de uma velocidade que rasga o tecido social, modos outros de circular e se encontrar são produzidos. A criação dessas fissuras no espaço e no tempo abre para heterotopias, espaços outros, espaços possíveis, espacialidades fugidias (Foucault, 2013).

Nas micropolíticas da mobilidade com bicicletas, apostamos na potência ético-política dos encontros. Nas fraturas entre o planejado e o vivido, o construído e o performado, forja-se uma cidade possível para o ciclismo. Não aquela que comporta um movimento e um tempo por vez, mas a da simultaneidade e da coexistência. É nesse mesmo lugar e não em outro que as políticas de amizade têm lugar. Trata-se de um lugar que existe como virtualidade do real e se constrói em movimento.

REFERÊNCIAS³³

- Abílio, C. C. C. (2018). “*É uma sensação de vácuo...*”: *Contribuições da sociologia da mobilidade sobre o uso da bicicleta na cidade de São Paulo*. (Dissertação de Mestrado, Faculdade de Saúde Pública de São Paulo, Universidade de São Paulo). Recuperado de https://teses.usp.br/teses/disponiveis/6/6139/tde-27092018-133023/publico/CarolinaCassiaConceicaoAbilio_MTR_REVISADA.pdf
- Abílio, L. C. (2020). Uberização: gerenciamento e controle do trabalhador just-in-time. In: R. Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. (pp. 111-124). São Paulo: Boitempo.
- Aldred, R. (2012). Governing transport from welfare state to hollow state: the case of cycling in the UK. *Transport Policy*, 23, p. 95-102. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2012.05.012>
- Aldred, R. (2013). Incompetent or too competent? Negotiating everyday cycling identities in a motor dominated society. *Mobilities*, 8 (2), 252-271. doi: 10.1080/17450101.2012.696342
- Aliança Bike (2019). Pesquisa de perfil dos entregadores ciclistas de aplicativo. Recuperado de: https://aliancabike.org.br/wp-content/uploads/2020/04/relatorio_s2.pdf, em 28 fev. 2021.
- Alvarez, I, P. (2019). A noção de mobilização do espaço em Henri Lefebvre. *Geosp – Espaço e Tempo*, 23 (3), p. 494-505. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geosp.2019.163370>.
- Alves, G. A. (2017). Privação, justiça espacial e direito à cidade. In: A. F. A. Carlos, G. Alves & R. F. Padua. *Justiça espacial e o direito à cidade*. São Paulo: Contexto.
- Alves, G. A. (2019). A produção do espaço a partir da tríade lefebvriana concebido/percebido/vivido. *Geosp – Espaço e Tempo (online)*, 23 (3), p. 551-563.
- Amorim, W. V. (2015). A produção imobiliária e a reestruturação das cidades médias: Londrina e Maringá / PR. (Tese de doutorado, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista).
- Andrade, C. R. M. & Cordovil, F. C. S. (2008). A cidade de Maringá, PR, o plano inicial e as “requalificações urbanas”. *Scripta Nova*, XII, 270 (53). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/55.htm> em 07 nov. 2020.

³³ De acordo com o estilo APA 6ª edição (American Psychological Association).

- Andrade, T. & Castilho, M. S. (2020). Estamos em guerra: da retórica ao enfrentamento num cotidiano militarizado. *Psicologia em Estudo*, 25, e45469. Epub Maio.
<https://doi.org/10.4025/psicoestud.v25i0.45469>
- Antunes, R. (2020). Trabalho intermitente e uberização do trabalho no limiar da indústria 4.0. In: R. Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. (pp. 11-22). São Paulo: Boitempo.
- Bærnholdt, J. O. (2013). Governmobility: the powers of mobility. *Mobilities*, 8(1), p. 20-34.
- Barbiero, L. (2019). *A bicicleta como meio de transporte alternativo no município de Maringá (PR)*. Recuperado de:
http://www.enanpege.ggf.br/2019/resources/anais/8/1562448981_ARQUIVO_ABI_CICLETACOMOFORMADETRANSPORTEALTERNATIVOEMMARINGA-PR.pdf em 03 mar. 2021.
- Batista, N. C. S., Bernardes, J. & Menegon, V. S. M. (2014). Conversas no cotidiano: um dedo de prosa na pesquisa. In: M. J. P. Spink, J. I. M. Brigagão, V. L. do Nascimento & M. P. Cordeiro (orgs.). *A produção de informação na pesquisa social: compartilhando ferramentas*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais. pp. 97-122.
- Bauman, Z. (1999). *Globalização: as consequências humanas*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Bauman, Z. (2000). *Modernidade líquida*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Bauman, Z. (2005). *Identidade: entrevista a Benedetto Vecchi*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Bock, A. M. B. (1999). *As aventuras do Barão de Münchhausen na psicologia*. São Paulo: EDUC.
- Bonham, J. & Cox, P. (2010). The disruptive traveller? A foucauldian analysis of cycleways. *Road & Transport Research*, 19 (2), p. 42-53.
- Borges, W. A. (2011). Arranjos institucionais e gestão metropolitana no Brasil: o caso de Maringá. *Cronos: R. Pós-Grad. Ci. Soc. UFRN*, 12 (2), 116-127.
- Bovo, M. C. & Amorim, M. C. C. T. (2012). A cidade verde, imagens e discursos: o caso de Maringá (PR) Brasil. *RA'EGA*, 26, 100-127.
- Brasil (2012) Lei N ° 12.587. *Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Recuperado em 28 de maio de 2019, de: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm.

- Büscher, M. & Urry, J. (2009). Mobile methods and the empirical. *European journal of social theory*, 12 (1), 99-116.
- Büscher, M., Urry, J. & Witchger, K. (2011). *Mobile methods*. New York: Routledge.
- Carlos, A. F. A. (2007). *O lugar no/do mundo*. São Paulo, FFLCH. Recuperado em 31 de maio de 2015, de <http://www.fflch.usp.br/dg/gesp>.
- Carlos, A. F. A. (2017). *Espaço-tempo da vida cotidiana na metrópole*. São Paulo: Labus Edições.
- Castells, M. (1999). *A Sociedade em Rede*. Volume I. São Paulo: Paz e Terra.
- Cavalcante, S. Mourão, A. & Gunther, H. (2018). Perambular. In: S. Cavalcante & G. Elali (orgs.). *Psicologia ambiental: conceitos para a leitura da relação pessoa-ambiente*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- Cavalcante, S., Mourão, A. & Ferreira, K. (2018). Mobilidade. In: S. Cavalcante & G. Elali (orgs.). *Psicologia ambiental: conceitos para a leitura da relação pessoa-ambiente*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- Companhia Melhoramentos Norte do Paraná (2013). *Colonização e desenvolvimento do norte do Paraná*. Recuperado de: <http://www.cmnp.com.br/melhoramentos/50anos-cmnp/files/CMNP.pdf> em 17 out. 2020.
- Cordovil, F. C. S. & Barbosa, L. C. (2019). Dispersão e mobilidade urbana no Brasil: estudo de um aglomerado urbano. *Bitácora Urbano Territorial*, 29(3), p. 21-30. <https://doi.org/10.15446/bitacora.v29n3.79683>
- Cresswell, T. (2014). Friction. In: Adey, P., Bissel, D., Hannam, K., Merriman, P. & Sheller, M. (eds.) *The Routledge Handbook of Mobilities*. London/New York: Routledge.
- Cresswell, T. (2006). *On the move: mobility in the modern western world*. New York: Routledge.
- Cresswell, T. (2010). Towards a politics of mobility. *Environment and Planning D: Society and Space*, 28, 17-31.
- Deleuze, G. & Guattari, F. (1995). *Mil Platôs: capitalismo e esquizofrenia*. Vol. 2. Rio de Janeiro: Ed. 34.
- Deleuze, G. (2005). *Foucault*. São Paulo: Ed. Brasiliense.
- Di Masso, A. & Castrechini, A. (2012). Crítica imaginativa de la ciudad contemporánea. *Athenea Digital*, 12(1), marzo, p. 3-13.

- Di Masso, A. (2015). Micropolitics of public space: on the contested limits of citizenship as a locational practice. *Journal of Social and Political Psychology*, 3(2), 63-83.
- Di Masso, A. & Dixon, (2015). More than words: place, discourse and the struggle over public space in Barcelona. *Qualitative Research in Psychology*, 12, p. 45-60. doi: 10.1080/14780887.2014.958387.
- Di Masso, A. et al. (2019). Between fixities and flows: navigating place attachments in an increasing mobile world. *Journal of Environmental Psychology*, 61, p. 125-133. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2019.01.006>
- Di Masso, A., Dixon, J. & Pol, E. (2011). On the contested nature of place: ‘Figuera’s Well’, ‘The Hole of Shame’ and the ideological struggle over public space in Barcelona. *Journal of Environmental Psychology*, 31, 231-244. doi:10.1016/j.jenvp.2011.05.002
- Espósito, A. & Justo, J. S. (2019). A mobilidade dos trecheiros e a importância de seus objetos materiais. *Revista Percurso – NEMO*, 11 (1), p. 121-138.
- Figueiredo, L. C. M. & Santi, P. L. R. (2006). *Psicologia, uma (nova) introdução; uma visão histórica da psicologia como ciência*. São Paulo: EDUC.
- Figueiredo, L. C. M. (2008). *Matrizes do pensamento psicológico*. Petrópolis: Vozes.
- Filgueiras, V. & Antunes, R. (2020). Plataformas digitais, uberização do trabalho e regulação no capitalismo contemporâneo. In: R. Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. (pp. 59-79). São Paulo: Boitempo.
- Filgueiras, V. & Cavalcante, S. (2020). Um novo adeus à classe trabalhadora? In: R. Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. (pp. 159-178). São Paulo: Boitempo.
- Filho, S. H. B., Neri, T. B. & Soares, D. A. F. (2016). Mapa de acidentes envolvendo ciclistas: estudo de caso em Maringá, Paraná, Brasil. *Pluris*, 7º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável. Maceió, Brasil.
- Fonseca, J. P. A. (2009). *Poder, biopolítica e governamentalidade em Michel Foucault*. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Minas Gerais, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Belo Horizonte, Minas Gerais.
- Foucault, M. (2006). A governamentalidade. In: Foucault, M. *Estratégia: poder-saber*. Michel Foucault: organização e seleção de textos. Rio de Janeiro: Forense Universitária.

- Foucault, M. (2008). *Segurança, território e população*: curso dado no Collège de France (1977-1978). São Paulo: Martins Fontes.
- Foucault, M. (2013). *O corpo utópico; as heterotopias*. São Paulo: n-1 Edições.
- Foucault, M. (2014). *A ordem do discurso*. 24a ed. São Paulo: Edições Loyola.
- Gagnebin, J. M. (2006). *Lembrar, escrever, esquecer*. São Paulo: Editora 34.
- Galindo, D., Martins, M. & Rodrigues, R. V. (2014). Jogos de armar: narrativas como modo de articulação de múltiplas fontes no cotidiano da pesquisa. In: M. J. P. Spink, J. I. M. Brigagão, V. L. do Nascimento & M. P. Cordeiro (orgs.). *A produção de informação na pesquisa social: compartilhando ferramentas*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais. pp. 295-323.
- Gatersleben, B. & Haddad, H. (2010). Who is the typical bicyclist? *Transportation Research Part F*, 13, 41-48. doi:10.1016/j.trf.2009.10.003
- Gimenes, L. F. S. & Mizoguchi, D. H. (2019). Neoliberalismo e segurança: investigações a partir da obra de Michel Foucault. *Revista de Ciências Humanas*, 53. doi: <https://doi.org/10.5007/2178-4582.2019.e74163>.
- Giménez, H. M. M. (2007). *Interpretação do espaço urbano de Maringá: a lógica da verticalização – período de 1990 a 2005*. (Dissertação de Mestrado, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá).
- Gonsales, M. (2020). Indústria 4.0: empresas plataformas, consentimento e resistência. In: R. Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. (pp. 125-138). São Paulo: Boitempo.
- Graham, M. & Anwar, M. A. (2020). Trabalho digital. In: R. Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. (pp. 47-58). São Paulo: Boitempo.
- Guattari, F. & Rolnik, S. (2007). *Micropolítica: cartografias do desejo*. Petrópolis: Vozes.
- Guattari, F. (2000). *Caosmose: um novo paradigma estético*. São Paulo: Editora 34.
- Guba, E. & Lincoln, Y. (2002). Paradigmas en competencia en la investigación cualitativa. In: C. Denman, & J. A Haro (comps.). *Por los rincones: antología de los métodos cualitativos en la investigación social*. Hermosillo: Colegio de Sonora.
- Gunther, H. & Neto, I. (2015). Comportamento no trânsito: uma perspectiva da psicologia ambiental. In: Gunther, H., Cristo, F., Neto, I. & Feitosa, Z. O. (orgs.). *Pesquisa sobre comportamento no trânsito*. São Paulo: Casa do Psicólogo.

- Gunther, H. (2003). Mobilidade e affordance como cerne dos estudos pessoa-ambiente. *Estudos de Psicologia (Natal)*, 8 (2), p. 273-280. <https://doi.org/10.1590/S1413-294X2003000200009>.
- Gutierrez, A. (2016). Direito à mobilidade. Direitos e mobilidade. In: Pires, A. C. M. & Pires, L. R. G. M. (orgs.). *Mobilidade urbana: desafios e sustentabilidade*. São Paulo: Ponto e Linha.
- Hardt, M., Negri, A. (2001). *Império*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Record.
- Harvey, D. (1989). From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. *Geografiska Annaler*, 71 B 91), p. 3-17
- Heyes, C. J. (2018). Subjetividade e poder. In: D. Taylor (ed.). *Michel Foucault: conceitos fundamentais*. Petrópolis: Vozes.
- Hissa, C. E. V. & Melo, A. F. (2008). O lugar e a cidade: conceitos do mundo contemporâneo. Hissa, C. E. V. (org). *Saberes ambientais: desafios para o conhecimento disciplinar*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Hissa, C. E. V. & Nogueira, M. L. M. (2013). Cidade-corpo. *Revista UFMG*, 20 (1), p. 54-77.
- Ibañez, T. (2004). O “giro linguístico”. In: L. Íñiguez (coord.). *Manual de análise do discurso em ciências sociais*. Petrópolis/RJ: Vozes.
- Ittelson, W. H., Proshansky, H. M., Rivlin, L. G. & Winkel, G. H. (2005). *Homem ambiental*. Série: Textos de Psicologia Ambiental, n. 14, (trad. J. Q. Pinheiro). Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental.
- Jensen, A. (2011). Mobility, space and power: on the multiplicities of seeing mobility. *Mobilities*, 6(2), 255-271.
- Jensen, A. (2013a). Controlling mobility, performing borderwork: cycle mobility in Copenhagen and the multiplication of boundaries. *Journal of Transport Geography*, 30, p. 220-226. <http://dx.doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.02.009>
- Jensen, A. (2013b). The power of urban mobility: shaping experiences, emotions, and selves on a bike. In: S. Witzgall, G. Vogl & S. Kesselring (Eds.). *New Mobilities Regimes in Art and Social Sciences*. Ashgate, Aldershot, pp. 273-287.
- Jensen, O. (2009). Flows of meaning, cultures of movement – urban mobility as meaningful everyday life practice. *Mobilities*, 4(1), 139-158.

- Klein, C., Kuhnen, A. & Olekszechen, N. (2017). Permanência e movimento na cidade: intersecções entre espaço, lugar e afetividade. *Estudos e Pesquisas em Psicologia*, 17(1), 141-160.
- Kroeff, R. F. S., Gavillon, P. Q. & Ramm, L. V. (2020). Diário de campo e a relação do(a) pesquisador(a) com o campo-tema na pesquisa-intervenção. *Estudos e Pesquisas em Psicologia*, 20 (2), 464-480. doi:10.12957/epp.2020.52579
- Larrosa, J. (2019). Notas sobre a experiência e sobre o saber de experiência. In: J. Larrosa. *Tremores: escritos sobre experiência*. Belo Horizonte: Autêntica. pp. 15-34.
- Law, J. & Urry, J. (2004). Enacting the social. *Economy and Society*, 33 (3), 390-410.
- Lefebvre, H. (2002). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora UFMG.
- Lefebvre, H. (2008). *Espaço e política*. Belo Horizonte, Editora UFMG.
- Lefebvre, H. (2013). *La producción del espacio*. Madrid: Capitán Swing.
- Locke, J. (1994). *Segundo tratado sobre el gobierno civil*. Barcelona: Altaya.
- Lynch, K. (1999). *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70.
- McIlveny, P. (2014). Vélo formations-in-action: biking and talking together. *Space and Culture*, 17 (2), 137-156.
- Medrado, B., Spink, M. J. & Mélllo, R. P. (2014). Diários como atuantes em nossas pesquisas: narrativas ficcionais implicadas. In: M. J. P. Spink, J. I. M. Brigagão, V. L. do Nascimento & M. P. Cordeiro (orgs.). *A produção de informação na pesquisa social: compartilhando ferramentas*. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais. Pp. 273-294.
- Meneguetti, K. S. (2007). *De cidade-jardim a cidade sustentável: potencialidades para uma estrutura ecológica urbana em Maringá-PR*. Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo, São Paulo, SP, Brasil.
- Mizoguchi, D. H. (2015). Experiência e narrativa: artefatos políticos de pesquisa. *ECOS*, 5 (2), 200-208.
- Mostagi, N. C. & Mansano, S. R. V. (2019). Gestão urbana e sustentabilidade: a construção do ideal de uma cidade verde. *Gestão & Regionalidade*, 35 (103), p. 100-119. doi: [10.13037/gr.vol35n103.4532](https://doi.org/10.13037/gr.vol35n103.4532)
- Mouffe, C. (2015). *Sobre o político*. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes.

- Nail, T. (2019). Kinopolitics: borders in motion. In: Braidotti, R. & Bignall, S. (eds). *Posthuman ecologies: complexity and process after Deleuze*. New York: Rowman & Littlefield.
- Navarro-Barbosa, P. L. (2004). O acontecimento discursivo e a construção da identidade na História. In: Sargentini, V. & Navarro-Barbosa, P. (orgs.). *Foucault e os domínios da linguagem: discurso, poder, subjetividade*. São Carlos: Claraluz.
- Olekszechen, N. & Kuhnen, A. (2016). Barreiras e facilitadores no uso da bicicleta como meio de transporte entre universitários. *Interthesis*, 13 (2), 119-140.
<http://dx.doi.org/10.5007/1807-1384.2016v13n2p119>.
- Olekszechen, N. Battiston, M. & Kuhnen, A. (2016) Uso da bicicleta como meio de transporte nos estudos pessoa-ambiente. *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, 36, 355-369. <http://dx.doi.org/10.5380/dma.v36i0.43654>
- Olekszechen, N., Massola, G. M. & Kuhnen, A. (2019). Mobilidade urbana e cognição ambiental de ciclistas. *Psicologia em Estudo*, 24, 1-15.
<https://doi.org/10.4025/psicolestud.v24i0.40502>
- Oliveira, E. S. F. (2016). *O arcaísmo da modernidade: mobilidade urbana, bicicletas e o trânsito de Maringá*. (Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual de Maringá). Recuperado de <http://www.pge.uem.br/documentos-para-publicacao/dissertacoes-1/dissertacoes-2016/EduardoSimoeflorio.pdf>
- Orellana, R. C. (2006). Microfísica de la libertad: Foucault y lo político. *Revista de Filosofía*, 15 (1), 49-78.
- Orellana, R. C. (2009). La ciudad apastada. Neoliberalismo y postpanopticismo. *Revista de Ciencia Política*, 29 (1), 163-183.
- Osborne, T. & Rose, N. (1999). Governing cities: notes on the spatialization of virtue. *Environment and Planning D: Society and Space*, 17, 737-760.
- Paseti, E. (2008). Heterotopia, anarquismo e pirataria. In: Rago, M. & Veiga-Neto, A. (orgs.). *Figuras de Foucault*. Belo Horizonte: Autêntica.
- Passos, E. & Barros, R. B. (2015a). A cartografia como método de pesquisa-intervenção. In: E. Passos, V. Kastrup & L. Escóssia (orgs.). *Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina. pp. 17-31.

- Passos, E. & Barros, R. B. (2015b). Por uma política da narratividade. In: E. Passos, V. Kastrup & L. Escóssia (orgs.). *Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade*. Porto Alegre: Sulina. pp. 150-171.
- Pelbart, P. P. (2009). *Vida capital: ensaios de biopolítica*. São Paulo: Iluminuras.
- Pereira, F. L. B. (2016). A fundamentalidade do direito à mobilidade urbana. In: Pires, A. C. M. & Pires, L. R. G. M. (orgs.). *Mobilidade urbana: desafios e sustentabilidade*. São Paulo: Ponto e Linha.
- Praun, L. & Antunes, R. (2020). A demolição dos direitos do trabalho na era do capitalismo informacional-digital. In: R. Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. (pp. 179-192). São Paulo: Boitempo.
- Proshansky, H. M., Fabian, A. K. & Kaminoff, R. (1983). Place-identity: physical world socialization of the self. *Journal of Environmental Psychology*, 3, 57-83. doi: 10.1016/S0272-4944(83)80021-8
- Rodrigues, A. L. & Cordovil, F. C. S. (2012). Segregação socioespacial e a negligência ao patrimônio construído: legado dos projetos e práticas do poder público municipal em Maringá – PR (Brasil). *Scripta Nova*, XVI, 418 (41). Recuperado de: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-41.htm> em 17 out. 2020.
- Rodrigues, A. L. (2005). A ocupação urbana da região metropolitana de Maringá: uma história de segregação. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, 108, p. 61-86.
- Rodrigues, A. L., Godoy, A. M. G. & Souza, W. F. (2015). A Região Metropolitana de Maringá na rede urbana brasileira e sua configuração interna. In: A. L. Rodrigues (org.) *Maringá: transformações na ordem urbana* [recurso eletrônico]. Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Rolnik, R & Klintowitz, D. (2011). (I)mobilidade na cidade de São Paulo. *Estudos Avançados*, 25 (71), p. 89-108.
- Rolnik, S. (2011). *Cartografia sentimental: transformações contemporâneas do desejo*. Porto Alegre: Sulina; Editora da UFRGS.
- Santos, M. (2014). *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. 4ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo.
- Savi, E. & Cordovil, F. C. S. (2015). Organização social do território e mobilidade urbana em Maringá. In: A. L. Rodrigues (org.) *Maringá: transformações na ordem urbana* [recurso eletrônico]. Rio de Janeiro: Letra Capital.

- Schinestsck, C. R. (2020). As condições de trabalho em plataformas digitais sob o prisma do direito ambiental do trabalho. In: R. Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. (pp. 79-92). São Paulo: Boitempo.
- Sennet, R. (2003). *Carne e pedra*. 3ª ed. Rio de Janeiro: Record.
- Sennet (2006). *The open city*. Recuperado em 30 de outubro de 2015 de: http://downloads.lsecities.net/0_downloads/Berlin_Richard_Sennett_2006-The_Open_City.pdf.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, p. 207-226.
- Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38, 207-226.
- Sheller, M. (2018). *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London/New York: Verso.
- Silva, C. & Íñiguez, L. (2011). ¡Cruza ya! Tiempo y sostenibilidad relacional urbana. URBS. Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales, 1 (1), 101-125. Recuperado em 14 de outubro de 2021 de: http://nevada.ual.es:81/urbs/index.php/urbs/article/view/silva_iniguez
- Soares, F. M. (2016). A produção de subjetividades no contexto do capitalismo contemporâneo: Guattari e Negri. *Fractal: Revista de Psicologia*, 28 (1), p. 118-126. <http://dx.doi.org/10.1590/1984-0292/1170>
- Spink, M. J. P. & Medrado, B. (2004). Produção de sentidos no cotidiano: uma abordagem teórico-metodológica para análise das práticas discursivas. M. J. P. Spink (org.). *Práticas discursivas e produção de sentidos no cotidiano: aproximações teóricas e metodológicas*. São Paulo: Cortez.
- Spink, M. J. P. & Medrado, B. (2013). Produção de sentido no cotidiano: uma abordagem teórico-metodológica para análise das práticas discursivas. In: M. J. Spink (org.). *Práticas discursivas e produção de sentidos no cotidiano* [Edição virtual]. Rio de Janeiro: Centro Goldstein de Pesquisas Sociais.
- Spink, P. K. (2003). Pesquisa de campo em psicologia social: uma perspectiva pós-construcionista. *Psicologia & Sociedade*, 15 (2), 18-42.
- Spink, P. K. (2008). O pesquisador conversador no cotidiano. *Psicologia & Sociedade*, 20 (edição especial), 70-77.

- Spinney, J. (2016). Fixing mobility in the neoliberal city: cycling policy and practice in London as a mode of political-economic and biopolitical governance. *Annals of the American Association of Geographers*, 106 (2), 450-458.
- Terassi, P. M. B. & Souza, R. V. B. (2015). Reflexões acerca do papel dos planos diretores: o eldorado e a mimese do planejamento em Maringá-PR. *GeoUERJ*, 27, 120-136. doi: 10.12957/geouerj.2015.12378
- Thomaz, P. C. (2009). A região norte do Paraná e a formação da cidade de Maringá. *Revista Semina*, 8 (2).
- Töws, R. L. (2015). *Grandes projetos urbanos como reprodução da lógica do capital em Maringá (PR)*. (Tese de doutorado, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Estadual de Maringá).
- Töws, R. L., Mendes, C. M. & Vercezi, J. T. (2010). A cidade como negócio: os casos de Londrina-PR e de Maringá- PR. *Bol. Geogr.* 28(1), 91-103.
- Tuan, Y-F. (1983). *Espaço e lugar: a perspectiva da experiência*. São Paulo: DIFEL.
- Urry, J. (2000). *Sociology beyond societies. Mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.
- Urry, J. (2002). *The tourist gaze*. London: SAGE Publications.
- Viana, G. S. (2017). *Pequenas cidades no contexto metropolitano: o caso da região metropolitana de Maringá, Paraná*. (Tese de doutorado, Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília).
- Woodcock, J. (2020). O panóptico algorítmico da Deliveroo: mensuração, precariedade e a ilusão do controle. In: R. Antunes (org.). *Uberização, trabalho digital e indústria 4.0*. (pp. 23-46). São Paulo: Boitempo.

APÊNDICE

Apêndice A - TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Nº do CAAE _____

Título do Projeto: Subjetividade, política e ciclismo urbano: uma aproximação discursiva em psicologia ambiental

Você está sendo convidado/a a participar de uma pesquisa cujo objetivo é conhecer as maneiras como ciclistas maringauenses utilizam a bicicleta e falam sobre esse uso. Entende-se que essa pesquisa pode contribuir na identificação de necessidades presentes no cotidiano dos ciclistas e no aprimoramento de políticas públicas para fins de mobilidade urbana com bicicletas. Esta pesquisa está sendo realizada pelo pesquisador Nikolas Olekszechen, do curso de Psicologia.

Se você aceitar participar da pesquisa, os procedimentos envolvidos em sua participação são os seguintes: consentir com a participação na pesquisa pela assinatura deste termo; responder a um roteiro de entrevista semiestruturada; realizar um trajeto cotidiano com bicicleta, seguido pelo pesquisador responsável, podendo incluir ou não a gravação por áudio e vídeo.

Não é esperado que a participação traga qualquer desconforto ou incômodo, mas as perguntas podem tratar de assuntos que você ache delicados e as respostas podem exigir de você algum esforço. Caso isso ocorra, o pesquisador poderá fazer o acolhimento necessário dessa demanda, sem qualquer ônus para o participante. Além disso, sua participação na pesquisa não trará benefícios diretos, porém, contribuirá para o aumento do conhecimento sobre o assunto estudado.

Sua participação na pesquisa é totalmente voluntária, ou seja, não é obrigatória. Caso você decida não participar, ou ainda, desistir de participar e retirar seu consentimento, não haverá nenhum prejuízo ao atendimento que você recebe ou possa vir a receber na instituição.

Não está previsto nenhum tipo de pagamento pela sua participação na pesquisa e você não terá nenhum custo com respeito aos procedimentos envolvidos, porém, poderá

ser ressarcido por despesas decorrentes de sua participação, cujos custos serão absorvidos pelo orçamento da pesquisa.

Caso ocorra alguma intercorrência ou dano, resultante de sua participação na pesquisa, você receberá todo o atendimento necessário, sem nenhum custo pessoal.

Os dados coletados durante a pesquisa serão sempre tratados confidencialmente. Os resultados serão apresentados de forma conjunta, sem a identificação dos participantes, ou seja, o seu nome não aparecerá na publicação dos resultados.

Caso você tenha dúvidas, poderá entrar em contato com o pesquisador responsável Nikolas Olekszechen, pelo telefone (44) 99970-0655 ou com o Comitê de Ética em Pesquisa da Unicesumar pelo telefone (44) 30276360 ramal 1345, ou no 5º andar do Bloco Administrativo, de segunda à sexta, das 8h às 17h.

Esse Termo é assinado em duas vias, sendo uma para o participante e outra para os pesquisadores.

Nome do participante da pesquisa

Assinatura

Nome do pesquisador que aplicou o Termo

Assinatura

Local e Data: _____

Apêndice B – PARECER CONSUBSTANCIADO DO COMITÊ DE ÉTICA

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE
MARINGÁ - UNICESUMAR

PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP

DADOS DO PROJETO DE PESQUISA

Título da Pesquisa: SUBJETIVIDADE, POLÍTICA E CICLISMO URBANO: UMA APROXIMAÇÃO DISCURSIVA EM PSICOLOGIA AMBIENTAL

Pesquisador: Nikolas Olekszechen

Área Temática:

Versão: 1

CAAE: 21452719.9.0000.5539

Instituição Proponente: Centro Universitário de Maringá - CESUMAR

Patrocinador Principal: Financiamento Próprio

DADOS DO PARECER

Número do Parecer: 3.614.890

Apresentação do Projeto:

"A hipótese que orienta este trabalho é a de que existe um discurso político que subjaz às práticas de mobilidade urbana que sistematicamente marginaliza modos não motorizados de circulação. Trata-se de um modo hegemônico de construir cidades que se desdobra em modos de subjetivação. Nesse sentido, sustenta-se que pedalar é um ato de reverberações políticas em diversos níveis, uma vez que está inscrito no terreno das políticas públicas; é um modo de interpelar essas mesmas políticas que privilegiam os modais motorizados; é um modo de articular o desejo das pessoas por transformações desses panoramas (movimentos sociais) e, em última análise, um modo de garantir o direito à cidade. O terreno de análise deste estudo é a cidade de Maringá - PR - Brasil, cidade de médio porte do noroeste do Estado do Paraná que tem buscado, ano após ano, estratégias para lidar com a expansão urbana e o conseqüente aumento do tráfego de automóveis. Discute-se, portanto, os desdobramentos dessas políticas nos modos de ser nesse território. Trata-se de um estudo qualitativo orientado pelos pressupostos teórico-metodológicos do construccionismo social e da etnometodologia para a produção dos dados. Sob esse ponto de vista, entende-se sujeito e objeto como construções

Endereço: Avenida Guedner, 1610 - Bloco 11 - 5º piso

Bairro: Jardim Aclimação

CEP: 87.050-390

UF: PR

Município: MARINGÁ

Telefone: (44)3027-6360

E-mail: cep@unicesumar.edu.br

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE
MARINGÁ - UNICESUMAR



Continuação do Parecer: 3.614.890

sócio-históricas que precisam ser problematizadas e inseridas no processo de produção do conhecimento. Essa compreensão se pauta na postura hermenêutica na construção dos saberes ao colocar em tensão as definições sobre a realidade, ao sugerir sua apreensão tal como ela se nos apresenta, a partir de nossas próprias categorias, convenções, práticas linguagem, em suma, dos processos de objetivação. Nesse sentido, o conhecimento que se constrói sobre a cidade por meio de práticas cotidianas de mobilidade pode ser narrado pelos diversos atores inseridos nessa dinâmica. Entende-se que os/as ciclistas também são agentes na construção desse saber sobre a cidade: nos discursos sobre a marginalização (literal e figurativa) no trânsito, não só demandam a inscrição no espaço das ruas (das políticas públicas, do trânsito, etc.), mas também produzem a possibilidade de desfamiliarizar-se desse lugar e, circulando, produzir outros sentidos nas relações com a cidade e com os participantes do trânsito, provocando rupturas nos regimes hierárquicos que servem de referência para as relações nesse espaço. Entendendo o terreno da política como aquele articulado à dimensão do poder, indica-se que as relações de poder se estabelecem de maneira móvel e fluida, de modo a considerá-las imanentes à mobilidade. Desse modo, há um deslocamento, um processo constante que liga os modos de governar pela mobilidade e a produção da vida cotidiana, um fluxo constante entre as esferas macro e micropolíticas. Portanto, é possível sinalizar, no que tange às políticas públicas, que a mobilidade urbana não se faz somente em sua esfera institucionalizada, mas também em suas reverberações na experiência corporal do/da ciclista na cidade, nos modos como os "sujeitos pedalantes" se agenciam com o espaço urbano e o transforma, sugerindo que os modos de circular podem fornecer experiências diversas desse território de passagem"

Objetivo da Pesquisa:

" Objetivo Primário:

Compreender a relação entre discurso e política na produção do cotidiano de ciclistas na cidade de Maringá-PR

Objetivo Secundário:

Endereço: Avenida Guedner, 1610 - Bloco 11 - 5º piso

Bairro: Jardim Aclimação

CEP: 87.050-390

UF: PR

Município: MARINGÁ

Telefone: (44)3027-6360

E-mail: cep@unicesumar.edu.br

Continuação do Parecer: 3.614.890

cidade vem desenvolvendo para o uso da bicicleta, seja como meio de transporte ou não.

Participantes

Serão recrutados/as como possíveis participantes desta pesquisa aqueles atores institucionais que estejam inseridos na rede ciclística de Maringá-PR, como empresários, representantes de associações e grupos de ciclismo, agentes de trânsito e participantes entidades municipais responsáveis pela infraestrutura e planejamento urbano da cidade. Ademais, buscar-se-á aquelas pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte e/ou como forma de trabalho (entregadores, por exemplo). Espera-se acessar essas pessoas a partir de contato por redes sociais e/ou indicações mútuas, em que um participante sugira outro para integrar a pesquisa.

O critério de inclusão dos/das participantes será: estar inserido na rede ciclística da cidade de Maringá, conforme descrito; ter mais de dezoito anos. Estima-se contar com a colaboração de vinte participantes ou quantos forem possíveis no período planejado para a pesquisa de campo, que deverá ocorrer ao longo de seis meses, de acordo com o cronograma da pesquisa.

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Todos os termos foram apresentados

Recomendações:

Não há recomendações.

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

O projeto está aprovado

Considerações Finais a critério do CEP:

Solicitamos que seja apresentado a este CEP, relatório final da pesquisa, bem como informações relativas às modificações do protocolo, cancelamento, encerramento e destino dos conhecimentos obtidos, através da Plataforma Brasil - no modo: NOTIFICAÇÃO. Demais alterações e prorrogação de prazo devem ser enviadas no modo EMENDA.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BASICAS_DO_PROJETO_1418682.pdf	17/09/2019 17:21:42		Aceito
Folha de Rosto	FolhadeRostoNikolas.pdf	17/09/2019	Nikolas	Aceito

Endereço: Avenida Guedner, 1610 - Bloco 11 - 5º piso
 Bairro: Jardim Aclimação CEP: 87.050-390
 UF: PR Município: MARINGÁ
 Telefone: (44)3027-6360 E-mail: cep@unicesumar.edu.br

**CENTRO UNIVERSITÁRIO DE
MARINGÁ - UNICESUMAR**



Continuação do Parecer: 3.614.890

Folha de Rosto	FolhadeRostoNikolas.pdf	17:21:13	Olekszechen	Aceito
Outros	OficioCEP.pdf	16/09/2019 23:39:41	Nikolas Olekszechen	Aceito
Declaração de Instituição e Infraestrutura	AutorizacaodoLocal.pdf	16/09/2019 23:38:22	Nikolas Olekszechen	Aceito
Cronograma	Cronograma.docx	16/09/2019 23:37:28	Nikolas Olekszechen	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	Projeto_PlataformaBrasil_Unicesumar.docx	09/09/2019 20:40:32	Nikolas Olekszechen	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE.docx	07/09/2019 12:46:50	Nikolas Olekszechen	Aceito

Situação do Parecer:

Aprovado

Necessita Apreciação da CONEP:

Não

MARINGÁ, 02 de Outubro de 2019

Assinado por:
LUCAS FRANÇA GARCIA
(Coordenador(a))

Endereço: Avenida Guedner, 1610 - Bloco 11 - 5º piso
Bairro: Jardim Aclimação CEP: 87.050-390
UF: PR Município: MARINGÁ
Telefone: (44)3027-6360 E-mail: cep@unicesumar.edu.br

CENTRO UNIVERSITÁRIO DE
MARINGÁ - UNICESUMAR



Continuação do Parecer: 3.614.890

- Identificar e mapear os participantes do ciclismo urbano de Maringá – PR; -
 - Analisar os sentidos atribuídos ao uso da bicicleta como meio de transporte entre esses atores sociais;-
- Relacionar os discursos dos/das ciclistas e os das políticas públicas envolvidas na mobilidade urbana."

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

"Riscos:

as perguntas podem tratar de assuntos que o/a participante ache delicados e as respostas podem exigir algum esforço

Benefícios:

a participação na pesquisa pode ser entendida como um canal de comunicação da demanda de ciclistas com o espectro da academia e das políticas públicas para a mobilidade urbana"

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Trata-se de uma pesquisa orientada pelos pressupostos da investigação qualitativa por levar em consideração a emergência dos significados em relação a um objeto ou prática social, a dizer, os discursos e práticas ciclísticas em um espaço urbano. Assim, visa à captura da origem, processo e natureza dos significados que emergem nas relações simbólicas estabelecidas pelos indivíduos. Em função de seus objetivos, trata-se de uma pesquisa de campo, de caráter exploratório e descritivo, que busca identificar características da ocorrência de um fenômeno em um contexto específico.

Considerações sobre o campo de pesquisa

A cidade de Maringá está localizada na região sul do Brasil e no noroeste do Estado do Paraná. Sua população é estimada em 400 mil habitantes e, considerando a região metropolitana, esse número aumenta para 750 mil. Por ser um polo de produção agropecuária e de oferta de serviços, os habitantes dos municípios vizinhos se deslocam diariamente em função de trabalho, estudo e acesso a serviços, o que faz da cidade um polo gerador de deslocamentos.

No cotidiano da cidade, observa-se o crescimento da demanda pelo uso da bicicleta, principalmente pela construção de ciclovias e ciclofaixas, que em 2019 somam aproximadamente 40 quilômetros em diferentes pontos da cidade. Nesse sentido, o vocabulário ciclístico passou a fazer parte não só das políticas públicas, mas da sociedade civil em geral, atravessando o comércio, campanhas publicitárias, produção artística, entre outros. Portanto, entende-se que a inserção nesse campo permitirá aprofundar os dados e os conhecimentos sobre as políticas que a

Endereço: Avenida Guedner, 1610 - Bloco 11 - 5º piso

Bairro: Jardim Aclimação

CEP: 87.050-390

UF: PR

Município: MARINGÁ

Telefone: (44)3027-6360

E-mail: cep@unicesumar.edu.br