

# A cidade como espaço de intervenção dos coletivos: resistência e novas formas de vida urbana

*The city as a space of collectives interventions: resistance and new forms of urban life*

**André Duarte**

Professor do departamento de Filosofia na Universidade Federal do Paraná, Brasil; e líder do Grupo de Pesquisa em Ontologia, Fenomenologia e Hermenêutica. Contato: andremacedoduarte@yahoo.com.br.

**Rodrigo Ponce Santos**

Mestrando em Filosofia na Universidade Federal do Paraná, Brasil; e membro do Grupo de Pesquisa em Ontologia, Fenomenologia e Hermenêutica. Contato: rodrigoponces@gmail.com.

## **RESUMO:**

Neste artigo busca-se pensar o impacto do trânsito no espaço das cidades e o modo como ele afeta e determina a experiência urbana, bem como a atuação política de certos coletivos urbanos diante deste panorama. Desde a última década, o ativismo eco-estético-político de alguns coletivos vem implementando novas formas de intervenção urbana criativa e provocativa, visando sensibilizar a população e o poder público para as várias faces do dilema da vida e da circulação nas cidades.

Palavras-chave: trânsito, circulação urbana, ativismo.

## **ABSTRACT:**

*This article aims to analyze the impact of traffic in the urban space of cities and how it affects or determines the urban life. Beside that, another factor considered is the political approach of some urban collectives in this sort of environment. Since the last decade, the eco-esthetic-political activism of some collectives have been implemented new forms of creative and provocative urban interventions, in which pursues to sensitize the public and government to the range aspects of life's dilemma and the circulation in the cities.*

*Keywords: traffic, urban circulation, activism.*

DUARTE, André; SANTOS, Rodrigo Ponce (2012). A cidade como espaço de intervenção dos coletivos: resistência e novas formas de vida urbana. *Revista Ecológica*, São Paulo, n. 4, set-dez, pp. 31-52.

Recebido em 15 de setembro de 2012. Confirmado para publicação em 05 de outubro de 2013.

“Precisamos passar do trânsito como suplemento do trabalho ao trânsito como prazer.” – Guy Debord

Em todo o mundo, mas sobretudo na América Latina e, muito particularmente, no Brasil, a experiência da vida nas grandes cidades está diretamente relacionada aos problemas diários de circulação. Nelas, o ritmo cotidiano de cada um está ditado por um cálculo difícil, cujas variáveis principais são tempo e espaço: se tenho um compromisso às 8 horas da manhã, isso significa que devo despertar tantas horas mais cedo para não correr o risco de ser atrasado pelo tráfego congestionado. Evidentemente, essa avaliação dependerá da distância a ser percorrida e da localização específica de meu ponto de chegada. Essa conta pode mesmo se tornar bastante complexa, exigindo pensar caminhos alternativos, cogitar os riscos possíveis de cada via, contar com a memória dos trajetos já feitos, consultar o GPS e, sobretudo, torcer para que nenhum imprevisto ocorra: basta um caminhão enguiçado ali na esquina para que todo o planejamento se desfaça. Nem é preciso dizer que as variáveis tempo-espaço da equação da (i)mobilidade urbana tornam-se ainda mais imponderáveis dependendo da classe social de quem tem de resolver o problema diariamente, pois quanto maior a distância a ser percorrida da periferia aos bairros nobres ou ao centro, maior será o tempo gasto no percurso. Os problemas de circulação urbana das grandes cidades brasileiras são tão antigos e conhecidos que já se tornaram parte integral de nossa vida cotidiana, constituindo algo como a segunda natureza do viver nas cidades: a cada manhã vemos ressurgir um enigma aparentemente insolúvel e que cada um tenta resolver como pode individualmente, o que, evidentemente, tende a piorar ainda mais a situação de todos.

Mas esta é apenas a superfície do problema da circulação urbana, aquela dimensão que se mostra imediatamente sob a forma do estresse e da irritação cotidianos. O dilema é bem mais complexo, pois são

incontáveis as implicações desastrosas do caos da mobilidade urbana sobre nossa experiência do que significa viver nas grandes cidades do país. Para além dos abundantes estudos técnicos de engenharia e de psicologia do tráfego, que aqui não serão abordados, o que nos importa é pensar o impacto do trânsito no espaço das cidades e o modo como ele afeta e determina nossa experiência urbana, para depois considerarmos a atuação dos novos coletivos eco-estético-políticos. Em suma, as considerações que se seguem não são fruto de pesquisa especializada sobre a questão da circulação urbana e nem pretendem elaborar um diagnóstico avalizado e abrangente sobre o assunto. O texto que apresentaremos a seguir se divide em dois momentos: em primeiro lugar, estabelecemos algumas reflexões, de caráter algo impressionista, sobre as relações entre trânsito e vida urbana no Brasil. Num segundo momento, estabeleceremos algumas considerações sobre o novo ativismo eco-estético-político de certos coletivos que, desde a última década, vêm implementando novas formas de intervenção urbana criativa e provocativa, visando sensibilizar a população e o poder público para as várias faces do dilema da vida e da circulação nas cidades.

## **I. Os problemas da circulação urbana e seus impactos sobre a experiência do viver na cidade**

Do ponto de vista da consideração do impacto prejudicial sobre o significado do viver nas grandes cidades brasileiras, talvez as piores consequências do trânsito sejam aquelas que, de tão crônicas, já se transformaram em estilo de vida, tornando-se naturalmente aceitas por todos, algo com que temos de contar constantemente assim que deixamos os espaços privados: considere-se, por exemplo, a violência crônica do nosso trânsito. A esse respeito nem sequer é preciso recorrer a dados estatísticos precisos para saber que o trânsito brasileiro é extremamente violento, transformando a vida nas ruas das cidades

brasileiras numa experiência estressante e amedrontadora. Estimativas desatualizadas contabilizam algo entre 35.000 e 40.000 mortos por ano, informação restrita apenas aos óbitos ocorridos no exato momento do acidente. O número aumenta exponencialmente se computadas as mortes posteriores ao sinistro, para não mencionar os casos de lesões e sequelas permanentes. Descontadas as doenças cardiovasculares e os homicídios, os acidentes de trânsito respondem por mais de 30% das mortes anuais no Brasil, segundo a OMS. Certamente, não é simples compreender os muitos fatores que determinam índices tão elevados de mortalidade no trânsito. Contudo, cabe aventar algumas hipóteses para compreender o problema da violência no trânsito e seu impacto na vida dos habitantes das grandes cidades brasileiras.

Basta sair às ruas e observar. No Brasil, quem possui um veículo motorizado sente-se imediatamente autorizado a desrespeitar as leis e, evidentemente, os demais. Como compreender esse fenômeno tipicamente nacional? A esse respeito, as reflexões sociológicas seminais de Sérgio Buarque de Holanda (1989) e de Gilberto Freyre (1987) parecem não ter envelhecido, pois ainda nos auxiliam a compreender as raízes históricas da violência de nosso trânsito. Tanto para Gilberto Freyre quanto para Sérgio Buarque de Holanda, a reflexão sobre o passado não se dissociava da exigência de pensar o presente, que deveria ser compreendido em vista dos conflitos e antagonismos gerados pela dialética entre mudança e continuísmo histórico, ou seja, entre a indeterminação do futuro e o legado histórico das heranças econômicas, políticas e sociais do passado, as quais, entre nós, resistem tenazmente a desaparecer, manchando constantemente nosso presente com o sangue derramado em nosso passado. Um dos temas mais importantes e recorrentes em suas obras é o do açambarcamento do espaço público pelo espaço privado, bem como a constituição daquele como mera extensão deste, gerando-se assim inúmeros entraves políticos e sociais de longa duração histórica.

Para Freyre e Buarque de Holanda, o traço marcante de nossa sociedade seria justamente a preeminência do espaço privado e de suas regras particulares de conduta sobre a impessoalidade das regras que devem organizar o espaço público. Consideremos duas citações exemplares a este respeito. Em *Raízes do Brasil*, no contexto de sua análise do período colonial, Sérgio Buarque afirma que “O quadro familiar torna-se, assim, tão poderoso e exigente, que sua sombra persegue os indivíduos mesmo fora do recinto doméstico. A entidade privada precede sempre, neles, a entidade pública. A nostalgia dessa organização compacta, única e intransferível, onde prevalecem necessariamente as preferências fundadas em laços afetivos, não podia deixar de marcar nossa sociedade, nossa vida pública, todas as nossas atividades” (Buarque de Holanda, 1989: 50). Ao longo de *Casa Grande e Senzala*, por sua vez, Freyre vislumbra as raízes históricas do caráter ambíguo das relações estabelecidas no Brasil entre os desiguais, isto é, entre os senhores e os escravos, relações caracterizadas pela mescla entre proximidade íntima e afastamento social, entre proteção e abuso violento, entre cuidado interesseiro e exploração sangrenta. A tese de fundo da reflexão de Freyre visa mostrar o quanto as relações ambíguas entre senhores e escravos, baseada na concessão eventual de favores e na violência indiscriminada, característica das relações travadas entre casa-grande e senzala, tendeu a extrapolar o domínio privado para constituir os parâmetros de comportamento do brasileiro no domínio público. Para Freyre, o “sadismo” arbitrário dos senhores de escravos excede “a esfera da vida sexual e doméstica” e se faz “sentir através de nossa formação, em campo mais largo: social e político” (Freyre, 1987: 51).

A partir dessa tese da extrapolação dos parâmetros violentos, intimistas e arbitrários, típicos das relações da esfera privada da família brasileira, para todos os domínios da vida política e social, Roberto da Matta sugeriu a seguinte hipótese, importante para pensarmos as raízes da

violência que caracteriza especificamente nosso trânsito: ao transplantar-se a informalidade cordial, arbitrária e violenta, que rege nossas relações privadas, para o plano do uso do espaço público, instaura-se um padrão crônico de desobediência à impessoalidade das leis de trânsito, de recusa persistente da igualdade entre os cidadãos e, assim, de desrespeito generalizado na circulação pelo espaço comum (da Matta, 2011). Todos sabemos que, no Brasil, não há quem não negocie constantemente com as leis de trânsito, abrindo uma exceção em proveito próprio. No Brasil, ademais, o carro particular projeta simbolicamente seu proprietário para a esfera aristocrática dos senhores, dos bacharéis (quem nunca foi chamado de *dotô* pelo guardador de carros?), dos privilegiados que tudo podem e que não devem obediência à lei, restando aos que não são proprietários de veículos motorizados a posição desprivilegiada dos pobres mortais, historicamente ocupada pelos escravos, aqueles que nada podiam e sobre os quais se descarregavam todas as violências. Ainda hoje, quando damos passagem ao ‘pobre’ pedestre o fazemos como quem faz um favor ao outro, e não em função do respeito e da segurança que deveriam orientar nosso comportamento no trânsito, não sendo de se espantar o bordão de que “gentileza gera gentileza.” Quando as relações no trânsito são pautadas por características que marcam nossas relações privadas ou íntimas, ser gentil (ou cordial) é reconhecer que, a despeito de todo meu poder como detentor de um automóvel, ainda assim posso ser condescendente com os desprivilegiados.

Deste modo, quando a publicidade nacional clama que “brasileiro é louco por carro”, ela não faz mais que reproduzir um truísmo por todos sabido e conhecido: sim, o brasileiro é louco por carro, pois é assim que pode se tornar aquilo que entre nós passa por ser um cidadão, quer dizer, aquele indivíduo capaz de fazer valer sua pessoa e seus interesses privados no espaço público. O carro é nossa maneira de nos apropriarmos da via pública, é também nossa maneira de nos

distinguirmos socialmente, de nos valorizarmos, de dizermos a todos o quanto valem, num exercício narcísico de autoafirmação matizado de ódio e desprezo pelos outros, que, afinal de contas, nunca são tão espertos e bons motoristas como eu. Não casualmente, o carro do brasileiro é um objeto personalizado, destinado à manifestação dos ideais e valores de seu proprietário, um espaço privilegiado para adereços e adesivos de propaganda política, religiosa, de bens de consumo, de estilos de vida e assim por diante. Em suma, quem tem um veículo motorizado é um “bom cidadão” à brasileira, ao passo em que os demais são cidadãos de segunda categoria. Não é de se estranhar, portanto, que a violência histórica e estrutural da sociedade brasileira encontre no trânsito um meio privilegiado para sua expressão.

Se o trânsito brasileiro sempre foi violento, é certo que essa violência se tornou crônica com o modelo de desenvolvimento econômico privilegiado desde o final dos anos 50 e enfatizado ao longo dos 20 anos de ditadura militar, cujo “milagre econômico” foi projetado à luz do individualismo típico do *american way of life*. Segundo tal modelo, o carro particular é um bem indispensável, pois confere a seu proprietário não apenas status, mas também a aparência de segurança, rapidez e conforto. Quem tem carro sonha acordado com o ideal de mobilidade rápida e desimpedida, promovido à exaustão pela publicidade: são inúmeras as propagandas em que os carros circulam livres e sem entraves por uma Avenida Paulista desértica, que mais parece cenário de fim dos tempos. Em complemento a esse modelo de desenvolvimentismo econômico privatizador, definiu-se uma política nacional de precarização do transporte público urbano, quase sempre privado<sup>1</sup>, bem como de concentração das vias de escoamento da produção nacional nas rodovias e seus caminhões. Nesse sentido, ao longo dos últimos 50 anos também

---

<sup>1</sup> Um considerável registro de lutas e discussões sobre a mobilidade urbana e o direito à cidade, com ênfase na defesa do transporte coletivo público e gratuito, encontram-se compilados em <http://tarifazero.org/>.

a própria cidade foi sendo concebida e vivida como um amplo espaço de circulação motorizada de pessoas e mercadorias. Ruas, avenidas e viadutos traçam as rotas e as velocidades do capitalismo neoliberal onde tempo é dinheiro e estamos sempre atrasados. No dia a dia da cidade não há tempo a perder, é preciso que os fluxos de dinheiro, de bens, serviços, mercadorias e trabalhadores circulem sem interrupções, para que tudo se repita amanhã e depois. Que o digam os motoboys, figuras urbanas tragicamente brasileiras, vítimas preferenciais da imprudência alheia e deles próprios. Em meio ao caos e à violência cotidiana do trânsito, todo mundo sabe onde tem de chegar e a que horas. Não por acaso, se for preciso destruir uma praça pública para a construção de um viaduto ou para o alargamento de uma avenida, todos sabemos que o poder público assim o fará em benefício do veículo “que encarna e figura a significação social de tempo da sociedade capitalista”<sup>2</sup>.

Os imperativos econômicos do neoliberalismo, associados à violência e desprezo historicamente estruturais do brasileiro pelo espaço público, marcam indelevelmente nossa experiência do trânsito e, portanto, nossa maneira de viver nos grandes centros urbanos. Cada vez mais a aceleração do ritmo das atividades diárias reduz o espaço da cidade a pouco mais que um amontoado de vias públicas onde nada acontece nem deve acontecer, sob pena de truncar o já abarrotado fluxo de veículos. A cidade deixa de ser espaço compartilhado, observado, experimentado, fruído, para se tornar um vasto campo anódino, indiferenciado, de deslocamento feérico e anônimo. Quem hoje tem tempo, disposição e interesse para observar a cidade enquanto vai de um ponto a outro? Se essas considerações valem para todas as grandes metrópoles contemporâneas, elas são ainda mais

---

<sup>2</sup> Para Leo Vinicius Liberato, além de “uma alternativa a problemas ecológicos, sociais e existenciais”, a bicicleta surgiria como “potencialmente portadora de uma distinta significação de tempo”. Liberato, L. “Bicicleta e Tempo de Contestação”. *Revista Xaman*, Finlândia, nº 1, 2004. Disponível em: [http://www.elnorte.fi/archive/xaman/2004\\_1/bicicleta\\_tempo\\_contestacao.pdf/download](http://www.elnorte.fi/archive/xaman/2004_1/bicicleta_tempo_contestacao.pdf/download) (consultado em 15/01/2008).

válidas para as grandes cidades brasileiras, pois aqui as deficiências do sistema de transporte público e a ausência de condições decentes para a circulação de ciclistas e pedestres torna a experiência do compartilhamento dos espaços urbanos algo a ser evitado, restringindo-se àqueles que não podem pagar por seu isolamento motorizado. Protegidos em nossas armaduras contemporâneas motorizadas, o que queremos de nossa vida urbana é que ela nos permita cumprir a contento nossas metas de horário de trabalho e demais atividades privadas, o restante sendo relegado ao plano secundário dos pequenos prazeres furtivos de final de semana, desde que também eles não sejam arruinados por congestionamentos monstruosos. Aliás, todos sabemos como é angustiante olhar a paisagem urbana de dentro de um carro parado num engarrafamento. Como argumentou Vinicius de Figueiredo, “o que experimentamos no trajeto urbano é condicionado pelo meio de transporte que utilizamos”, de modo que uma cidade vista e vivida de dentro de um automóvel é distinta de uma cidade vista, vivida e percorrida por outros meios de transporte, como o ônibus, a bicicleta ou a pé (Figueiredo, 2011: 10).

## **II. Do caos urbano ao novo ativismo dos coletivos eco-estético-políticos**

É em vista desse panorama sombrio que consideramos agora a atividade política de certos coletivos urbanos, interessados em promover outras formas de deslocamento e de experiência da vida em comum na cidade<sup>3</sup>. Em particular, referimo-nos aos coletivos eco-estético-políticos que pensam criticamente o espaço urbano e as formas de vida codificadas por

---

<sup>3</sup> Cabe aqui um esclarecimento importante. Nas páginas que se seguem, quando referimo-nos a coletivos de atuação urbana, deve-se entender por coletivo não um grupo institucionalmente organizado, com estatutos, líderes e formas de atuação previamente definidas. Coletivo, aqui, é apenas o grupo de ativistas que se reúne, discute e atua coletivamente, definindo a cada vez as táticas a ser empregadas; poder-se-ia mesmo dizer que tais coletivos existem, sobretudo, no momento em que criam espaços de discussão e de atuação coletiva.

dispositivos normativos que regem condutas individuais e populacionais, engrenadas à pressa e demais valores competitivos do neoliberalismo privatista e violento. Se a experiência da vida urbana está diretamente relacionada ao modo como circulamos pela cidade, então o questionamento da mobilidade urbana não pode se restringir à questão técnica da engenharia do trânsito, pois remete ao coração mesmo da política, que diz respeito à vida em comum na *polis*. Parece-nos que certos coletivos de ação política contemporânea, tais como a *Bicicletada*<sup>4</sup> e a *Jardinagem Libertária*<sup>5</sup>, agem exatamente no sentido de promover uma perturbação criativa dos fluxos urbanos capitalistas, questionando práticas e discursos hegemônicos quanto ao que deve e o que pode ser a vida na cidade.

---

<sup>4</sup> A *Bicicletada* é o nome utilizado no Brasil e em Portugal para a *Critical Mass* (Massa Crítica): <http://critical-mass.info/>; [www.bicicletada.org](http://www.bicicletada.org) – é a “coincidência organizada” de ciclistas que ocupam as ruas para promover e celebrar o uso da bicicleta como meio de transporte. Tudo começou em São Francisco, EUA, em 1992. Mas é digno de nota a coincidência com as festas *Reclaim the Streets* (Recupere as Ruas) organizadas na mesma época, em Londres, “A FAVOR do caminhar, do pedalar e do transporte público barato ou gratuito, e CONTRA carros, rodovias e todo o sistema que os nutre”: [http://en.wikipedia.org/wiki/Reclaim\\_the\\_Streets](http://en.wikipedia.org/wiki/Reclaim_the_Streets); <http://www.urban75.com/Action/reclaim2.html>. No Brasil, a *Bicicletada* começou em São Paulo, em 2002, na esteira dos protestos antiglobalização que irrompiam em todo o planeta e que fizeram surgir, entre outras iniciativas, o CMI/Indymedia (Centro de Mídia Independente) e o ICAL (Instituto de Cultura e Ação Libertária): <http://www.gpopai.org/ortellado/2012/06/dez-anos-de-bicicletada-memorias-da-pre-historia/>. A primeira *Bicicletada* de Curitiba aconteceu em 2005, com menos de 30 pessoas, alguns membros do CMI e também do coletivo de artistas Interlux Arte Livre: <http://interlux.wordpress.com/>. Sete anos depois, no dia 22 de setembro de 2012, mais de 2000 ciclistas participaram daquela que talvez tenha sido a maior *Bicicletada* do Brasil. Vejam-se as fotografias em <http://www.cicloativismo.com/2012/09/24/marcha-das-2012-bicicletas/> Veja-se também: [www.bicicletadacuritiba.org](http://www.bicicletadacuritiba.org) e a reportagem em <http://g1.globo.com/videos/parana/paranatv-1edicao/t/curitiba/v/bicicletada-reune-centenas-de-ciclistas-para-passeio-no-dia-sem-carro/2154404/>

<sup>5</sup> Em Curitiba, a *Jardinagem Libertária* surge em 2007, ligada aos membros do *Interlux Arte Livre* e militantes anarquistas. A proposta: “a retomada do espaço urbano através do plantio de árvores nas vias, criação de hortas comunitárias, inserção de estímulos à recuperação da cobertura vegetal das cidades, e a crítica da cultura do asfalto”; ou ainda, “criar microclimas dentro do caos urbano inserindo mudas de árvores (...) onde exista uma carência de vida vegetal e animal”. <http://jardinagemlibertaria.wordpress.com>.

Antes de avançar nessa discussão, contudo, faz-se preciso considerar a natureza e os limites das ações destes coletivos. Seria tolo esperar de tais ações uma solução para os problemas urbanos de circulação e para a violência estrutural do trânsito brasileiro. Os próprios ativistas não têm quaisquer ilusões a esse respeito. Ademais, seu papel não é o de resolver problemas, mas o de chamar a atenção para eles, apresentando pequenas alternativas, denunciando grandes dilemas, propondo formas de intervenção política e reflexiva que são a um só tempo teóricas, práticas e estéticas sobre o viver urbano. A forma de atuação dos coletivos passa à margem da velha alternativa política clássica entre reformistas e revolucionários, pois se constitui em torno de atuações pontuais visando transformações também pontuais, as quais não são entendidas como mera reforma de algo dado previamente, mas como alternativa ou invenção de algo outro. Em certo sentido, poder-se-ia dizer que as formas de atuação política promovidas pelos coletivos estão em sintonia com a atitude foucaultiana de modernidade, que substituiu as soluções político-proféticas e demiúrgicas pelas práticas de resistência, capazes de promover sutis mudanças de comportamento quanto ao modo de ser e de pensar, testando e pondo à prova os limites que podemos ultrapassar por meio do trabalho da crítica permanente (Foucault, 1994: 575). Não se trata de imaginar a cidade perfeita, nem muito menos de conceber a possibilidade de uma vida urbana sem automóveis. O importante, por outro lado, é não apenas denunciar a cultura do automóvel como meio privilegiado de circulação urbana, mas chamar a atenção para outras possibilidades de mobilidade e outras experiências de vida em comum na cidade. Nossa hipótese, portanto, é que a meta desses coletivos é não apenas a denúncia das violências cotidianas avalizadas pela velocidade acelerada dos fluxos econômicos e pelo desrespeito histórico e estrutural às leis de trânsito no Brasil, mas, sobretudo, a reivindicação de novas possibilidades de viver, criar e circular pela cidade, promovendo novos

estilos de vida, menos apressados e mais atentos às exigências de uma vida convivial. A fim de ressaltar o caráter inovador dessas novas formas de atuação política, acreditamos que a noção arendtiana de singularização e a noção foucaultiana de subjetivação ético-política constituem ferramentas conceituais relevantes para a compreensão dessas estratégias de atuação: parece-nos que suas formas de atuação política visam articular a manifestação pública de ‘quem’ são e do que querem à experiência reflexiva de autotransformação e de transformação dos outros e do mundo ao redor.

Consideremos primeiramente o alcance político do poder humano de revelação da singularidade própria de cada um, por meio da execução coletiva de atos e palavras intercambiados. Segundo Arendt, uma das debilidades do pensamento político ocidental é a de não ter atentado suficientemente para o fato de que, assim que os agentes agem e falam entre si, eles se “desvelam como sujeitos, como pessoas distintas e singulares, mesmo quando inteiramente concentrados na obtenção de um objeto completamente material e mundano” (Arendt, 2010: 229). Arendt não tem dúvidas de que as ações e os discursos políticos versam sobre os interesses mundanos dos agentes políticos, isto é, sobre aquelas coisas que estão objetivamente entre eles (*inter-est*), povoando o “espaço-entre” (*in-between space*) que relaciona e separa simultaneamente tais agentes. O que ela pretendia ressaltar é o fato de que, a despeito dos atos e palavras políticos estarem relacionados à realidade “objetiva” do mundo, ao mesmo tempo eles também tecem e constituem um outro espaço intermediário entre os agentes, isto é, um “espaço-entre” de caráter “subjetivo”, o qual, a despeito de sua “intangibilidade”, nem por isso é menos real, e que Arendt denominou como uma “teia” das relações humanas” (Idem). Consideramos que tais ideias nos ajudam a pensar as novas formas de engajamento político nos coletivos do presente. Vejamos.

Como vimos, a manifestação da singularidade dos agentes políticos dá-se justamente na performance de seu agir e discursar em conjunto, a qual produz ‘teias’ de relações objetivas e subjetivas entre os agentes, as quais são simultaneamente frágeis e resistentes. Se exploramos essa ideia arendtiana, veremos que ela nos abre a via teórica que nos permite conceber o espaço propriamente político como algo que excede e mesmo precede toda e qualquer limitação institucional. Para a autora, “a ação e o discurso criam um espaço entre os participantes capaz de situar-se adequadamente em quase qualquer tempo e qualquer lugar” (Ibidem: 248). Ao mesmo tempo em que Arendt não pensa os atores políticos apenas como os representantes eleitos do povo, ela tampouco pensa os espaços políticos como restritos a regiões institucionais previamente demarcadas, tais como os parlamentos e demais instâncias de representação política. Segundo sua perspectiva fenomenológico-política, basta que os agentes políticos se reúnam na modalidade da ação e do discurso coletivos para que se instituem cidadãos e espaços potencialmente políticos, antes mesmo que tais espaços recebam um formato institucional jurídico-político determinado. Arendt denomina esse espaço político originário de “espaço da aparência, no mais amplo sentido da palavra, ou seja, o espaço no qual eu apareço aos outros e os outros a mim” (Ibidem). Ora, é justamente desse espaço das aparências que brota toda realidade política passível de interessar aos homens coletivamente, e tal espaço político originário “precede toda e qualquer constituição formal do domínio público e as várias formas de governo, isto é, as várias formas possíveis de organização do domínio político” (Ibidem: 249). Ao pensar a política a partir das instâncias originárias de gestação da coisa política institucionalizada, ou seja, ao pensar a política a partir do poder de revelação intrínseco ao agir e discursar coletivo dos atores, Arendt considera que, “a rigor, a *polis* não é a cidade-Estado em sua localização física; é a organização das pessoas tal como ela resulta do

agir e do falar em conjunto, e o seu verdadeiro espaço situa-se entre as pessoas que vivem juntas com tal propósito, não importa onde estejam” (Ibidem: 248).

Acrescenta-se a esse alargamento considerável da noção de cidadania e de espaço político a concepção da atividade política como sendo não-instrumental e, portanto, como um fim em si mesmo. Por certo, a ação política sempre concerne à conquista de determinados objetivos mundanos, mas toda e qualquer consideração meramente instrumental da política obscurece o fato primordial de que os atores e o próprio espaço político se constituem por meio da performance reveladora de singularidades, intrínseca ao agir e discursar coletivos. Este aspecto parece-nos decisivo para a compreensão das novas formas de engajamento político no presente dado seu caráter excêntrico, isto é, descentrado em relação às formas tradicionais de entendimento da cidadania e da esfera pública institucional. Ao pensar a política a partir do conjunto de teias de relações objetivas e subjetivas que o agir e o discursar coletivo estabelecem entre os agentes, Arendt evita o essencialismo, o institucionalismo e o procedimentalismo na consideração de quem são os atores políticos, como eles devem agir e qual é seu espaço privilegiado de atuação, concentrando-se, por sua vez, na avaliação da performance de seus atos e palavras. Se a ação e o discurso podem criar algo como uma teia ou uma comunidade política em torno aos agentes, isto se dá porque tais ações e discursos instauram novas realidades entre aqueles que agem e discursam. Tais comunidades de atores políticos não dependem nem se fundam sobre a partilha de atributos ou qualidades intrínsecos e comuns aos agentes, pois o aspecto realmente relevante na definição do ator político é sua disposição para engajar-se num curso de ação determinado junto a outros, para além da cidadania enquanto figura jurídico-política reconhecida pelo Estado ou por outras associações da sociedade civil. Ora, estes novos espaços ou novas comunidades políticas de atores

engajados, dentre os quais consideramos que coletivos autônomos como a *Bicicletada* seriam exemplos privilegiados, constituem-se como realidades objetivas formadas em torno dos objetivos mundanos dos agentes, ao mesmo tempo em que também instauram novas realidades políticas subjetivas entre os agentes, abrindo novos espaços de manifestação da singularidade. Tais realidades políticas intangíveis, no sentido de Arendt, se definem a partir da produção de novas formas de expressividade, de sociabilidade, de amizade e de afetividade entre os agentes. Em suma, a performance dos atos e palavras dos atores dos novos coletivos engendra novas experiências de vida em comum, as quais sobrevivem ao momento fugaz do agir e falar coletivos e, deste modo, afetam e transformam também a vida daqueles que permaneceram como meros espectadores de um curso determinado de ação. Se Arendt nos permite entender a geração de novas realidades políticas intangíveis e singulares a partir da performance dos atos e palavras dos agentes, pensamos que é preciso fazer intervir o pensamento ético-político de Michel Foucault a fim de melhor caracterizar a dimensão crítica e reflexiva dessas novas formas de vida em comum.

Com o conceito de subjetivação ético-política, Foucault buscou pensar os exercícios espirituais e corporais pelos quais “um ser humano se transforma em sujeito” (Foucault, 1994: 223). Tal concepção da subjetividade não se confunde com qualquer noção substancialista a respeito do “sujeito soberano, fundador, uma forma universal de sujeito que poderíamos encontrar em qualquer parte” (Idem: 733), mas, por outro lado, encontra seu fundamento no conjunto de práticas de si desenvolvidas entre gregos e romanos da antiguidade. Tomando em consideração certos ensinamentos de Sêneca, por exemplo, Foucault nos diz que o aspecto central nas práticas de si dos estoicos poderia ser definido em termos da tarefa de “Tornarmo-nos o que nunca fomos” (Foucault, 2010: 87). A despeito da ênfase no caráter ético da *metanoia* ou conversão a si,

Foucault não deixa de sublinhar a dimensão propriamente política que aí se implica, visto que o cuidado de si deve ser entendido como uma “atitude geral, um certo modo de encarar as coisas, de estar no mundo, de praticar ações, de ter relações com o outro. A *epiméleia heautoû* é uma atitude – para consigo, para com os outros, para com o mundo” (Idem: 11). Numa palavra, diz o autor, “para que a prática de si alcance o eu por ela visado, o outro é indispensável” (Ibidem: 115).

Ora, considerando-se a hipótese de que o ‘eu’ se tornou o ponto de intersecção de diversas estratégias de captura e assujeitamento, estabelecidas por dispositivos de normalização e controle de nossas identidades, do que pensamos, do que sentimos e do que desejamos, então se mostra o alcance contemporâneo das investigações ético-políticas de Foucault. Ele próprio o explicitou em *Hermenêutica do Sujeito*, ao afirmar que, a despeito da pobreza teórica das muitas tentativas contemporâneas para formular uma ética do eu, e mesmo a despeito da aparente impossibilidade de constituir uma tal ética atualmente, ainda assim teríamos aí uma “tarefa urgente, fundamental, politicamente indispensável, se for verdade que, afinal, não há outro ponto, primeiro e último, de resistência ao poder político senão na relação de si para consigo” (Ibidem: 225). Ademais, ao considerarmos o alcance contemporâneo das pesquisas ético-políticas de Foucault sobre a Antiguidade, percebemos que a noção de subjetivação ético-política também permite introduzir a figura da ‘crítica’ na avaliação dos exercícios refletidos de autotransformação. Essa dimensão crítica, reflexiva, e que toma o ‘eu’ como um problema, como um campo de experiência dedicado à transformação ou transfiguração de si, parece intimamente articulada às novas experiências de vida em comum promovidas pelos coletivos autônomos do presente. A crítica torna-se então um elemento central para pensarmos as novas formas de resistência aos poderes hegemônicos de normalização e condução de condutas no presente. Assim, agora a crítica torna-se uma atividade

complexa, pois diz respeito à denúncia e combate do caráter excludente e domesticador das práticas de inclusão normalizadoras dos sujeitos, difundidas por políticas estatais e por regras de conduta inspiradas nos preceitos neoliberais; refere-se ao paradigma teórico a partir do qual se pode compreender o presente; e, finalmente, a atitude crítica também implica o exercício contínuo do repensar e redefinir nossas formas convencionais de relação conosco, com os outros e com o mundo. Ao situar a questão do poder político no âmbito mais geral das tecnologias de “governamentalidade”, entendidas como “campo estratégico de relações de poder, no sentido mais amplo do termo, e não meramente político, entendidas pois como um campo estratégico de relações de poder no que elas têm de móvel, transformável, reversível”, Foucault propunha-se a pensar a articulação entre ética e política, tomando como ponto de apoio teórico e prático o “âmbito de um sujeito que seria definido pela relação de si para consigo” (Ibidem: 225). Em síntese, os processos de singularização e de subjetivação, tal como pensados por Arendt e por Foucault, parecem constituir elementos centrais para a compreensão das novas estratégias de manifestação política dos coletivos autônomos.

Com suas pequenas ações pontuais, coletivos como a *Bicicletada* e a *Jardinagem Libertária* pretendem promover novas formas de vida e de partilha do espaço urbano. Suas formas de atuação conjugam questionamentos e intervenções ecológicas como o plantio não autorizado de mudas de árvores em locais públicos, prática que resultou na conquista de uma pequena área verde denominada *Jardim de Sofia*, recentemente reconhecida pela prefeitura de Curitiba; intervenções estéticas que vão de grafitagens à organização de mostras artísticas como o *MOB*, que nasceu em 2007 como *Arte Bicicleta Mobilidade*; e ações políticas coletivas que incluem *happenings* como os passeios de ciclistas com data marcada e ampla divulgação pela internet, a pintura de ciclo-faixas clandestinas e a organização de pequenas festas públicas com música

ao vivo em esquinas congestionadas pelo tráfego. Práticas simples, mas que motivaram repressão policial e judicial – alguns participantes da *Bicicletada* de Curitiba foram multados e ameaçados de ir a julgamento, acusados de depredação do patrimônio público por terem pintado uma ciclofaixa clandestina numa rua da cidade. Ao mesmo tempo, porém, tais práticas de resistência também foram decisivas para que a Prefeitura de Curitiba finalmente se decidisse a pintar faixas vermelhas em algumas avenidas, destinando-as ao uso dos ciclistas, ainda que em horários limitados e apenas em finais de semana, o que, evidentemente, ainda é pouquíssimo, mas já é um começo.

A despeito de também se organizarem em associações que operam como instância formal de comunicação e negociação com o poder público, como a *Ciclo Iguaçu — Associação de Ciclistas do Alto Iguaçu* – a *Bicicletada* e a *Jardinagem Libertária* diferenciam seus modos de atuação política frente aos discursos e práticas tradicionais dos movimentos sociais ecológicos, atrelados a partidos políticos ou ONGs. Ao colocarem-se à margem da esfera pública institucionalizada, recusando a cooptação pelas estruturas partidárias e demais formas burocratizadas de organização política, tais coletivos eco-estético-políticos visam exercitar uma política ‘outra’: se os coletivos não se furtam ao diálogo com os poderes públicos estabelecidos, instância responsável pela implantação de transformações nos sistemas viários, não limitam suas formas de atuação e engajamento às exigências postas pelas instâncias burocráticas de representação política. Ao não conceberem a política como atividade restrita a um campo de relações, procedimentos e espaços institucionais previamente definidos e localizados, os agentes eco-estético-políticos dos novos coletivos autônomos articulam publicamente a manifestação da singularidade dos participantes à exigência de repensar continuamente as relações que cada um estabelece consigo e com os outros no mundo. Parece-nos, também, que à luz das noções de singularização e de subjetivação podemos

entender o modo como os agentes dos novos coletivos autônomos se organizam, isto é, de maneira flexível, descentralizada, ousada e criativa, produzindo novas estratégias de visibilização de si e de suas demandas, as quais, por sua vez, geram novos efeitos de contaminação e de transformação da política institucional e dos comportamentos daqueles que assistem às suas manifestações públicas impactantes. A este respeito é importante notar que, se suas intervenções são sempre pontuais, seus efeitos simbólicos e expressivos se expandem e repercutem amplamente, espalhando-se pelo país com grande rapidez.

Pensamos aqui na estratégia dos *happenings* públicos como a própria *Bicicletada*, ou o *Música para sair da Bolha*<sup>6</sup> e o *Pedalada Pelada*<sup>7</sup>, os quais, dado seu caráter provocativo, bem-humorado e inusitado, atraem inevitavelmente a atenção da mídia e, assim, também a atenção da população e dos poderes estabelecidos. Afinal, não é todo dia que encontramos músicos fazendo um som em plena esquina congestionada às seis horas da tarde, convidando as pessoas a estacionar seus carros e aproveitar a festa. Tampouco é usual deparar-se com um bando de ciclistas nus, circulando alegremente pela noite da fria capital paranaense e fazendo de seu corpo o portador de mensagens políticas de efeito.<sup>8</sup> As fotos e comentários insistentemente veiculados pela mídia atestam o poder

---

<sup>6</sup> <http://artebicicletamobilidade.wordpress.com/tag/musica-para-sair-da-bolha/>

<sup>7</sup> O primeiro evento *Pedalada Pelada* em Curitiba ocorreu em 2008: <http://ciclistaurbanocwb.wordpress.com/category/pedalada-pelada/>. Em São Paulo ele já está em sua 4ª edição: veja-se, por exemplo, <http://outrasvias.wordpress.com/2011/03/15/sem-pudor-de-mudar-o-mundo/>.

<sup>8</sup> Outros exemplos de performances ligadas à crítica da mobilidade e da convivência nas cidades são a *Bicicleta Fantasma*, em que uma bicicleta branca é fixada em locais onde ciclistas foram mortos por veículos motorizados: <http://ghostbikes.org/>; e a *Vaga Viva*, em que se pretende questionar a atual ocupação do espaço urbano, transformando uma área destinada ao estacionamento de automóveis em um pequeno jardim provisório, propício ao lazer e à interação entre as pessoas: <http://parkingday.org/>; <http://vagavivapoa.wordpress.com/>; <http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2012/09/cicloativistas-ocupam-vaga-de-carro-e-instalam-jardim-em-avenida-do-centro.html>.

simbólico dessas práticas de manifestação pública de demandas por uma vida menos autoritária e mais plural, mais alegre, mais coletiva. Por certo, os coletivos associados ao problema da mobilidade urbana e manifestações políticas coletivas como a *Marcha das Vadias* possuem objetivos e histórias que os distinguem. No entanto, parece-nos que eles compartilham de uma mesma forma autônoma de organização frente às estruturas institucionais da esfera pública, o que também se traduz publicamente na ousadia e na criatividade das suas formas de manifestação de demandas, pois tanto num caso como no outro, fazem do corpo o suporte vivo de veiculação de uma outra relação entre vida e política, culminando de maneira convergente numa política da vida escandalosa ou da vida como escândalo político. Ao clima anárquico e anti-normativo que caracteriza as atuações desses novos coletivos urbanos, que atuam sem estatutos, sem líderes e sem hierarquias — aspectos que os distinguem frente a outros movimentos sociais das grandes cidades — soma-se ainda o fato crucial de que praticam uma política corporal, isto é, uma política do corpo ou uma política como corpo-a-corpo no espaço público, disseminando imagens poderosas pelas redes virtuais e pela mídia impressa.

Se o corpo é o lugar privilegiado de inscrição de múltiplas formas de sujeição e violência na cidade, seja então o corpo também uma arma de combate político cotidiano por novas possibilidades de existência e circulação em comum, menos violentas e discriminadoras. Tais coletivos sinalizam a politização de uma vida que busca promover curtos-circuitos nos sistemas biopolíticos hegemônicos de regramento e normalização da vida urbana, revertendo a fragilidade do mero corpo, exposto a toda sorte de riscos e violências, em nova força político-simbólica. A intervenção do corpo na polis ajuda a iluminar a relação entre política e vida, pois revela-se assim uma forma de ação que é uma forma de vida e que, portanto, não se restringe a ser um cálculo sobre a boa administração da vida e da cidade. Tornar os corpos visíveis não é tanto uma ferramenta,

um meio para conquistar um fim, mas o próprio exercício de uma política 'outra', isto é, de uma outra relação entre política, corpo e vida. Temos aí exemplos preciosos da política como desconstrução das formas correntes de viver e circular no meio urbano, pois cada manifestante parece impor a si mesmo a tarefa de uma autotransformação, de uma estilização, como dizia Foucault, manifesta no modo mesmo de exibir e movimentar seu corpo e suas ideias, promovendo novas formas de existir e conviver na cidade. Contra as violências do trânsito e de gênero, que assassinam, mutilam e traumatizam corpos fragilizados, a coragem dos corpos que não se escondem, mas vibram juntos ao aparecer ali onde não esperávamos vê-los, isto é, no meio da rua, nus ou vestidos, a pé ou de bicicleta, dando novo ar e novas cores à cidade cinza. Na perspectiva destes coletivos, a ação, o pensamento e a discussão políticos não se dissociam do desejo de *con-viver* e de expor corajosamente o corpo e a própria vida a processos de autotransformação e revelação de singularidades. Numa palavra, os novos coletivos autônomos aqui considerados encenam publicamente novas formas de viver, estabelecendo uma unidade indissociável entre manifestação pública de agentes singulares e invenção de novas formas de relação, de amizades, de afetividades. Tais coletivos questionam não apenas o isolamento atomizado do indivíduo contemporâneo, mas também as velhas formas hegemônicas do viver em comum, baseadas em comportamentos violentos, excludentes ou de inclusão domesticadora da diferença. Segundo tal perspectiva política, tão importante quanto obter vitórias políticas concretas é engajar-se, manifestar-se e experimentar novas formas de viver coletivamente na cidade, novas formas de vida que se singularizam no plural. Acreditamos que este é o caminho pelo qual seguirá a resistência política neste século 21, politizando corpos e espaços que antes permaneciam silenciosos ou apolíticos, e produzindo pequenas perfurações no tecido urbano: *piercing* eco-estético-político.

## Bibliografia

- ARENDT, Hannah (2010). *A condição humana*. Tradução de Roberto Raposo, revisão de Adriano Correia. 11ª edição. Rio de Janeiro: Forense Universitária.
- BUARQUE DE HOLANDA, Sérgio (1989). *Raízes do Brasil*. Rio de Janeiro: José Olympio.
- DA MATTA, Roberto (2011). *Fé em Deus e pé na tábua*. Rio de Janeiro: Rocco.
- FIGUEIREDO, Vinícius (2011). “Metáforas urbanas e política”. In: *MOB 2011*. [www.artebicimob.org](http://www.artebicimob.org) (consultado em 11/08/2012)
- FOUCAULT, Michel (1994). *Dits et Écrits, vol. IV*. Paris: Gallimard.
- \_\_\_\_\_. (2010). *Hermenêutica do sujeito*. Tradução de Márcio Alves da Fonseca e Salma Tannus Muchail. 3ª edição. São Paulo: Martins Fontes.
- FREYRE, Gilberto (1987). *Casa Grande e Senzala*. Rio de Janeiro: José Olympio.