

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE MARINGÁ – UEM
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO – PPA

MARCELO YAMASAKI

**O BEM/MAL-ESTAR NO CORPO VIVENTE EM MOBILIDADE URBANA
NA CIDADE DE MARINGÁ**

Maringá
2019

MARCELO YAMASAKI

**O BEM/MAL-ESTAR NO CORPO VIVENTE EM MOBILIDADE URBANA
NA CIDADE DE MARINGÁ**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Administração, do Programa de Pós-Graduação em Administração, da Universidade Estadual de Maringá.

Orientador:
Prof. Dr. William Antonio Borges

Maringá
2019

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Biblioteca Central - UEM, Maringá, PR, Brasil)

Y19b Yamasaki, Marcelo
O Bem/mal-estar no corpo vivente em mobilidade urbana na cidade de Maringá / Marcelo Yamasaki. -- Maringá, 2019.
114 f. : il. color.

Orientador: Prof. Dr. William Antonio Borges.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Maringá, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Programa de Pós-Graduação em Administração, 2019.

1. Mobilidade urbana - Maringá (PR). 2. Construcionismo Social. 3. Mobilidade urbana - Políticas públicas. I. Borges, William Antonio, orient. II. Universidade Estadual de Maringá. Centro de Ciências Sociais Aplicadas. Programa de Pós-Graduação em Administração. III. Título.

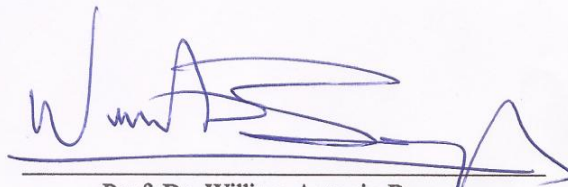
CDD 23.ed. 307.1

MARCELO YAMASAKI

**O BEM/MAL-ESTAR NO CORPO VIVENTE EM MOBILIDADE URBANA
NA CIDADE DE MARINGÁ**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Administração, do Programa de Pós-Graduação em Administração, da Universidade Estadual de Maringá, sob apreciação da seguinte banca examinadora:

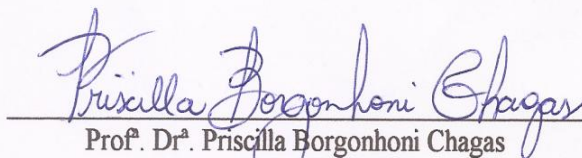
Aprovada em 28 de junho de 2019



Prof. Dr. William Antonio Borges
(presidente)



Prof. Dr.ª Celene Tonella
(membro examinador externo – PGC/UEM)



Prof. Dr.ª Priscilla Borgonhoni Chagas
(membro examinador PPA)

MARINGÁ
2019

Aos meus avôs, pais e irmão, pelo incentivo, carinho e apoio.

AGRADECIMENTOS

Nessa minha jornada pelo mestrado considero que muitas pessoas tiveram participação tanto para meu desenvolvimento acadêmico, quanto pessoal e, conseqüentemente, em todo o processo de construção que foi essa dissertação, sendo assim, dedico esse espaço para agradecê-las.

Agradeço primeiro a minha família, meus avôs, meu pai Cid, minha mãe Lucy e meu irmão Rodrigo, pela paciência e motivação nesses anos de minha jornada pelo mestrado.

Quero agradecer aos meus professores que participaram dessa caminhada pelo mestrado, em especial às professoras do Programa de Pós-Graduação em Administração da Universidade Estadual de Maringá (PPA-UEM), Elisa Yoshie Ichikawa e Josiane Silva de Oliveira, das quais, com muita dedicação e compromisso, contribuíram muito para o meu crescimento acadêmico.

Agradeço também a professora Ana Lúcia Rodrigues, coordenadora do Observatório das Metrôpoles, núcleo de Maringá, por ter me recebido e orientado quanto às possibilidades para minha pesquisa de dissertação, sendo sempre solícita e amiga e também, pelos ensinamentos a respeito do tema da Estrutura Social e Segregação Urbana, em sua disciplina, da qual cursei no Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais (PGC-UEM).

Agradeço também aos meus professores de graduação em Administração da UEM, que durante a minha jornada, me engajaram na possibilidade de estar buscando mais e mais conhecimentos e, que de certa forma contribuíram a minha chegada até aqui. Dentre tantos, dedico em especial ao professor Márcio Noveli, meu orientador no trabalho de conclusão de curso.

Agradeço ao Bruhmer pela presteza em seu trabalho na secretaria do PPA, sempre amigo e solícito em nos ajudar.

Quero agradecer aos meus amigos de turma do mestrado, Dayane, Calíli, Letícia, Carla, Bárbara, Daniel, João, Luis, Igor e em especial, ao Felipe, parceiro tanto das disciplinas do mestrado, quanto do Observatório e de grupos de estudos, pelas conversas e discussões a respeito de nossas pesquisas.

Por fim, queria fazer um agradecimento especial ao meu orientador, professor William Antonio Borges, que com paciência, dedicação e sabedoria, me auxiliou por todo esse processo, além de me apresentar novas possibilidades de se apreender o mundo pelos afetos e sentidos, ressignificando-o em permanentes fluxos, além dos “muros” fechados.

“Todo ser é potência e a potencialidade
de cada um se desenvolve na relação.”

(Baruch Spinoza)

RESUMO

Essa dissertação visou à construção de uma inteligibilidade sobre o bem/mal-estar do corpo vivente, na dimensão de um processo de (des)reterritorialização em mobilidade urbana na cidade de Maringá. Embasado teoricamente em Spinoza e Nietzsche enquanto a efetuação do bem/mal-estar a partir do corpo, considerando o cotidiano da pessoa e seus encontros em afeto, buscou-se o alinhamento com a possibilidade de apreensão dos sentidos através do processo de (des)reterritorialização na percepção de Deleuze e Guattari. Com esse abandono/retorno constante ao território, no âmbito da mobilidade urbana, tem-se a partir da apreensão das subjetividades afirmativas/criadoras ou reativas/criativas, a possibilidade de visualização da construção do espaço urbano, vivo, em fluxo permanente e em devir, dentro de um plano imanente e molecular, de multiplicidades em circuitos micropolíticos e de ressignificações. Tem-se assim, a partir do diálogo e do dissenso na apreensão da diferença, a construção de uma narrativa, que embasado por uma perspectiva Construcionista Social, almeja novas possibilidades e linhas de fuga de um plano molar/arborescente/representado, sendo o espaço urbano um lugar construído a partir de nossas experiências singulares e subjetivas. Lancei-me aos encontros com os indivíduos viventes no campo-tema e, a partir de entrevistas semiestruturadas e observações de afetos no campo, em alinhamento às práticas discursivas na produção de sentidos, construí uma narrativa que em analogia à vida das borboletas, em um processo de metamorfose, busca-se a liberdade, o voo para o mundo. Percebe-se no entanto, nos discursos dos indivíduos entrevistados, maiores possibilidades ainda que subjetivas, situadas em circuitos molares, de âmbito reativo ou criativo, ordenado, tais como modificações em infraestrutura, almejando de forma funcional um bem-estar em necessidades, sem estar de fato modificando ou tomando para si, o território, no âmbito das potencialidades em seus desejos micropolíticos.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Território. Micropolíticas. Cidade.

ABSTRACT

This dissertation aimed at the construction of an intelligibility about the well-being/malaise of the living body, in the dimension of a process of (de)reterritorialization in urban mobility in the city of Maringá. Based theoretically on Spinoza and Nietzsche, while the realization of the good/malaise from the body, considering the person's daily life and their encounters in affection, we sought the alignment with the possibility of apprehension of the senses through the process of (de)reterritorialization in the perception of Deleuze and Guattari. With this abandonment/return constant to the territory, in the ambit of urban mobility, one has from the apprehension of the affirmative/creative or reactive/creative subjectivities, the possibility of visualizing the construction of the urban space, alive, in a permanent flow and in becoming, within an immanent and molecular plane, of multiplicities in micropolitical circuits and resignifications. Thus, through dialogue and discourse in the apprehension of difference, the construction of a narrative, based on a Social Constructivist perspective, seeks new possibilities and lines of escape for a molar/arborescent/represented plane, space being a place built from our unique and subjective experiences. I started to meet with the individuals living in the subject field and, from semistructured interviews and observations of affections in the field, in alignment with the discursive practices in the production of meanings, I constructed a narrative that in analogy to the life of the butterflies, in a process of metamorphosis, search freedom, flight to the world. However, in the discourses of the individuals interviewed, greater possibilities, even if subjective, situated in molar circuits, of a reactive or creative, ordered scope, such as modifications in infrastructure, aiming at functional well-being in needs without being in fact modifying or taking to itself, the territory, within the scope of the potentialities in its micro-political desires.

Keywords: Urban mobility. Territory. Micropolicies. City.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - <i>Caminata de La línea verde</i> por Francis Alys, Jerusalém, 2004 ..	36
Figura 2 - Intervenção artística na Via Calma Da Avenida 7 de Setembro em Curitiba	42
Figura 3 - Foto de satélite referente ao campo de estudo	63
Figura 4 - Foto de vista panorâmica de parte do campo estudado	70
Figura 5 - Lagarta de <i>Mimoides sp.</i>	71
Figura 6 - Faixas de trânsito na ordem cotidiana	75
Figura 7 - Placas indicando onde o motorista “deve parar” para a passagem do pedestre	75
Figura 8 - Mural artístico do Ginásio Valdir Pinheiro	77
Figura 9 - <i>Macrocneme sp.</i> “construindo o seu” casulo	78
Figura 10 - Estátua <i>Ecologic man with a ecologic transport</i>	79
Figura 11 - Exemplo de calçada em má conservação no campo estudado	80
Figura 12 - A mobilidade cotidiana motorizada junto a não motorizada	82
Figura 13 - Pedestres e o trânsito na Avenida Colombo	83
Figura 14 - Sinalização “para” os veículos motorizados na Avenida Colombo .	84
Figura 15 - Grupos de baterias atléticas da UEM ensaiando em frente ao Chico Neto	86
Figura 16 - Galhos de árvores dificultando a mobilidade em calçadas	88
Figura 17 - Pedestre, mesas e cadeiras nas calçadas	88
Figura 18 - Piso tátil para deficientes visuais	89
Figura 19 - Placa indicando a passagem de pedestre na Avenida Colombo....	90
Figura 20 - Pixações em meio a paisagem urbana.....	90
Figura 21 - Pixações em prédio abandonado	91
Figura 22 - Manifestações de grafite presentes do muro do ginásio da Vila Olímpica	91
Figura 23 - Manifestações de grafite presentes do muro do ginásio da Vila Olímpica	92
Figura 24 - Morador de rua dormindo na marquise do ginásio da Vila Olímpica	93
Figura 25 - Ciclofaixa da UEM	97

Figura 26 - Passarela elevada em frente ao Parque de Exposição Francisco Feio Ribeiro	101
Figura 27 - Pessoas realizando exercícios físicos no espaço destinado a feira do produtor	103
Figura 28 - Pessoas utilizando do espaço do Estádio Willie Davis para o lazer	104

LISTA DE QUADRO

Quadro 1 - Entrevistas realizadas	64
---	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

DETRAN-PR	Departamento de Trânsito do Paraná
IBEU	Índice de Bem-Estar Urbano
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCT	Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia
IPARDES	Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social
RMM	Região Metropolitana de Maringá
SEMOB	Secretaria de Mobilidade Urbana
SETRANS	Secretaria Municipal de Trânsito e Segurança
UEM	Universidade Estadual de Maringá

SUMÁRIO

	APRESENTAÇÃO	15
1	INTRODUÇÃO	19
2	REFERENCIAL TEÓRICO	27
2.1	O BEM/MAL ESTAR PELA PERSPECTIVA DO CORPO VIVENTE	27
2.2	A MOBILIDADE URBANA E A PERSPECTIVA PARA NOVAS POSSIBILIDADES	32
2.2.1	O Caminhar como vetor de mobilidade	34
2.3	O ESPAÇO URBANO, A CIDADE E “O VIVER NELA”	38
2.3.1	O “Direito à cidade” no processo de criação do espaço urbano	42
2.4	O TERRITÓRIO E O PROCESSO DE (DES)RETERRITORIALIZAÇÃO	44
2.4.1	A (des)reterritorialização na visão de Deleuze e Guattari	45
2.4.2	O território como produto de práticas sociais e de subjetividades .	48
2.4.3	As subjetividades ativas e reativas enquanto processos de (des)reterritorializações	52
3	REFERENCIAL METODOLÓGICO	56
3.1	O CONSTRUCIONISMO SOCIAL COMO BASE EPISTEMOLÓGICA ..	57
3.2	A LINGUAGEM E AS PRÁTICAS DISCURSIVAS NA PRODUÇÃO DE SENTIDOS	59
3.3	O CAMPO-TEMA E OS INDIVÍDUOS ENTREVISTADOS	62
4	CAMINHAR E VIVER EM CIDADE: HISTÓRIAS DE BORBOLETAS.....	70
4.1	AS LAGARTAS DE BORBOLETAS: O PRIMEIRO CONTATO COM O AMBIENTE	70
4.1.1	A mobilidade urbana, um fator de necessidade no cotidiano	72
4.2	AS CRISÁLIDAS: POSSIBILIDADES EM TRANSFORMAÇÕES	77
4.2.1	Narrativas em circuitos de afetos na dimensão do bem/mal-estar .	79

4.3	BORBOLETAS: VOO PARA A LIBERDADE?	99
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	105
	REFERÊNCIAS	107
	APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA	114

APRESENTAÇÃO

Antes de iniciar o trabalho farei uma apresentação e, assim, falarei um pouco sobre mim e o meu “lugar de fala”.

Nasci na cidade de São Paulo, capital, tenho 36 anos de idade e moro em Maringá, Paraná, há 28 anos. Estudei durante todo o período de ensino fundamental e médio em uma escola de congregação de irmãs católicas, pela qual transcorri por uma formação de índole conservadora.

No momento de decidir prestar o vestibular, sempre tive em mente cursos relacionados às ciências exatas ou da saúde. Assim, primeiramente, prestei e cursei durante um ano o curso de Processamento de Dados.

Após a não adaptação em relação à abordagem/proposta do curso prestei e passei no vestibular para Biomedicina, o qual cheguei a concluir. Apesar de não estar atuando, o considero benéfico ao meu crescimento pessoal, tanto no âmbito social, por me possibilitar o contato com várias pessoas, com as quais tenho amizades até hoje, quanto pelo sentido cognitivo, pois ali me conectei com a vida pelo sentido Bio e, agora redimensiono na Administração Pública.

Após a graduação e atuação no campo da Biomedicina, em especial nas Análises Clínicas e Laboratoriais, visualizei que a mesma não me satisfazia e, sim me inquietava, pois observar e saber que uma simples mudança na rotina laboratorial poderia reduzir o tempo ou melhorar um processo, sem poder realizá-la por motivos hierárquicos, deixou-me angustiado.

Nesse momento de minha vida, eu também estudava, no período da noite, em um curso preparatório para concursos públicos, no qual, o que me mais me chamou a atenção foram às disciplinas relacionadas à Administração, principalmente a de Administração Pública. Assim, após uma visita a minha cidade natal, retornei à Maringá com a decisão de prestar o vestibular para Administração e ao mesmo tempo continuar na minha tentativa de ingressar em cargo público.

Dediquei-me por um semestre aos estudos referentes ao ensino médio, para prestar o vestibular, o que resultou na satisfação de ser aprovado para cursar Administração na Universidade Estadual de Maringá (UEM). Na minha graduação,

felizmente, tive contato com disciplinas e professores que me permitiram visualizar e delimitar ainda mais o que eu buscava e, assim, ter a certeza de que era mesmo a Administração.

Assim, com a disciplina de Administração Pública, ministrada pelo professor William, hoje meu orientador no Mestrado e, por meio de outras que me oportunizaram o encontro com o engajamento social: Sociologia, Política, Antropologia, Filosofia e, Administração e Meio Ambiente, visualizei a possibilidade de utilizar o conhecimento adquirido para construir ações de interesse público.

Nesse primeiro momento, busquei com o meu Trabalho de Conclusão de Curso, conciliar aprendizados com algo que na prática, poderia ser útil à sociedade. Com esse intuito desenvolvi o seguinte trabalho: “Transparência, acesso à informação e democracia digital em portais eletrônicos de prefeituras paranaenses”.

Cabe observar que no decorrer da graduação em Administração, trabalhei meio período em um escritório de representações comerciais, o que considero como o primeiro contato com os processos gerenciais e de recursos humanos.

Também, durante a graduação, passei em um concurso público para a Prefeitura do Município de Maringá, uma experiência gratificante, pois a partir do contato direto que tive com a população e seus problemas cotidianos, enxerguei ainda mais a possibilidade de considerar o engajamento social como algo necessário e que muito me fazia sentido.

Logo, após a graduação em Administração, participei e fui selecionado no processo seletivo para cursar o Mestrado em Administração, no PPA/UEM, na linha de pesquisa “Estudos Organizacionais e Sociedade”. Cursando as disciplinas do mestrado, tive contato com autores e teorias dos quais contribuíram ainda mais com o meu processo de ressignificações de conceitos pré-estabelecidos e de visão de mundo. Assim, notei a possibilidade de entrar em contato, compreender e adotar preceitos teóricos que até então não visualizava.

Acredito que o meu caminhar até aqui, se estabeleceu como processos de (des)reterritorializações fundamentais, para que eu entendesse que a vida é mais potente quando cabe mais mundo nela. Assim, transitei da dimensão linear e instrumental, um lugar dimensionado pela ideia de verdade, para a dimensão instigada também pelas subjetividades em “devir”, a que concebe a vida em

processo, onde a verdade está enquanto possibilidades discursivas. Nesse sentido, entendo-me na perspectiva subjetivista e pós-moderna. Encontro-me em um processo de “fluxo permanente”, conectado com o plano de “imanência”, que ao contrário da “transcendência” (circuito da representação e do controle da realidade, de forma objetiva em um fim externo), encontra-se como “as águas de um rio”, sentido em si próprio, como um processo. Nessa experimentação “nômade”, deixei distante o “eu” idealizado e a idéia de identidade. Abracei a vida!

Para finalizar, durante a etapa inicial do mestrado surgiu à possibilidade, por meio de meu orientador, de participar como pesquisador no Observatório das Metrópoles, núcleo Maringá. Nesse ambiente relacional, a partir de debates e palestras, notei a urgência de alguns temas dentro do contexto urbano local e, dentre esses, o de “Mobilidade Urbana”.

Para mim, o tema “Mobilidade Urbana”, apesar de sempre estar presente em minha vida, era algo que pouco observava ou questionava em meu cotidiano. Esse tema só foi ganhar um contorno mais crítico em meu “viver a cidade” a partir da graduação, por meio de teorias e conceitos em administração pública, pude notar a importância da mobilidade para os municípios, tal quanto o sistema circulatório é para as pessoas.

Do mesmo modo em que veias e artérias transportam os nutrientes necessários às nossas células a fim de manter a homeostase de nosso corpo, isso é, o equilíbrio interno que nos mantêm vivos; as ruas, avenidas, calçadas e infinitos espaços de circulação ou de práticas de cotidiano, permitem o fluxo de pessoas, produtos e mercadorias, serviços, ou seja, toda uma possibilidade de locomoção e de vida da população no seu dia a dia, mantendo as cidades em seus movimentos e ritmos constantes. No entanto, é fundamental observar que estudar a mobilidade oportuniza construir inteligibilidades sobre a relação das pessoas com o espaço urbano e a experimentação dos encontros no e com o espaço público.

Assim, quando penso em “Mobilidade Urbana”, a partir de minhas experiências vividas, entendo-a como um importante processo contínuo de (des)reterritorialização, no qual as pessoas, as políticas públicas, os modos de transportes, etc., podem estar em constante movimento e expansão. Em outras palavras, ressignificações de acordo com o momento histórico-cultural em que se estabelece.

Enfim, a partir de minha vivência cotidiana em “Mobilidade Urbana” na cidade de Maringá, as experiências que tive na graduação, na pós-graduação e no Observatório das Metrópoles, lancei-me ao encontro da experimentação em mobilidade urbana, o qual se perfaz como um engajamento em dissertação que se efetua com este documento.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana tem sido pensada, por meio das políticas públicas, como atitudes de deslocamento de pessoas, sejam pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou condutores de carros, o que envolve as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas, referindo-se assim à interação entre a locomoção de pessoas, a disponibilidade de meios (automóveis, motocicletas, ônibus, metrô, bicicletas) e a infraestrutura urbana adequada (BORN, 2011).

Nesse sentido, a mobilidade urbana influencia o desenvolvimento urbano em vários aspectos (pelos âmbitos sociais e econômicos), relacionados às atividades de trabalho, estudo, lazer, compras, moradia, dentre outras e, conseqüentemente recai sobre o “bem estar” dos cidadãos (MORAIS, 2012).

A propósito, quando se pensa em “bem estar”, alguns elementos que remetem às condições de felicidade, harmonia, paz interior, estar livre de ansiedades, sentir-se protegido e seguro (SPINK, 2001), posiciona a mobilidade urbana como um elemento importante.

No entanto, a preocupação com a mobilidade urbana no Brasil, como ação do Estado, deu-se, de forma tardia. A avaliação do transporte público, por exemplo, teve início apenas na década de 1970, observando aspectos técnicos e internos, pautados em metas e resultados de políticas públicas em detrimento das condições sociais locais e das especificidades de cada espaço urbano (MORAIS, 2012).

Ainda hoje, é de se lamentar a ausência no Brasil, de uma política pública integrada no que se refere à questão da mobilidade urbana, envolvendo ações interfederativas e compromissos intergovernamentais. Assim, até o ano de 2012, problemas se constituíram nas cidades brasileiras, tais como: a) exclusão social, da qual 55 milhões de brasileiros não tinham acesso ao transporte público; b) acidentes, com cerca de 30 mil mortes e 350 mil feridos a cada ano; c) congestionamento, do qual o automóvel ocupava cerca de 90% do espaço viário, para transportar apenas 20% da população em mobilidade; d) poluição ambiental, em consequência da grande frota de automóveis, o que gerava cerca de 123 mil

toneladas de monóxido de carbono e 11 mil toneladas de hidrocarbonetos liberados à atmosfera, por ano, nas cidades (BORN, 2011).

Perante esses registros históricos, é pertinente já destacar, no que concerne às políticas públicas de mobilidade urbana, que o transporte individual não motorizado, seja por bicicleta ou caminhada (incentivado e viabilizado pelo poder público, com ciclovias e calçadas adequadas) denota uma alternativa, o que poderia acarretar em melhoria da qualidade de vida da população por contribuir com a redução da poluição ambiental, do congestionamento das vias e dos acidentes de trânsito (MORAIS, 2012); além de oportunizar um modo de diferenciação ao vivenciar a mobilidade a partir de ressignificações (CRESSWELL, 2010; MONTEIRO, 2019).

Nota-se, também, que o problema da mobilidade urbana, no Brasil, está alinhado a precariedade do transporte público urbano e pelos incentivos ao crédito para compra de automóveis. Assim, pode-se dizer que os habitantes das metrópoles, das grandes e médias cidades brasileiras, também se encontram no desconforto, no “mal-estar” em mobilidade (BORN, 2011).

Para Savi e Cordovil (2015), o “estrangulamento” das cidades se deve, principalmente, ao resultado de um modelo de política urbana adotada desde meados do último século, o qual priorizou o transporte motorizado e individual, como o automóvel, em detrimento do coletivo ou não motorizado. Nesse sentido, ao visualizarmos esses problemas decorrentes do planejamento urbano voltado ao transporte motorizado individual e das fragilidades dos transportes coletivos, encontra-se na mobilidade urbana não motorizada uma alternativa.

A mobilidade não motorizada caracteriza-se no deslocamento da pessoa por meio do seu próprio esforço, ou seja, sem o uso de um sistema motorizado e dentro de um sistema viário disponível, como calçadas, passarelas, calçadões e ciclovias (BORN, 2011).

Dentre a mobilidade urbana não motorizada, o modo a pé corresponde de forma exclusiva, cerca de 30% de deslocamento diário da população nas cidades brasileiras (BORN, 2011). Além disso, ao considerarmos os deslocamentos das pessoas por meio de transportes coletivos, tais como ônibus e metrô e, mesmo

quando realizados por automóveis, observa-se quase sempre, trechos percorridos a pé (BORN, 2011).

Nesse sentido, um importante elemento de infraestrutura urbana desse modal é a calçada, mas o que se observa em relação à adequação da mesma são escassas políticas que visam sua melhoria no âmbito da pavimentação, ampliação, sinalização e iluminação (BORN, 2011). O pouco que existe, refere-se de forma genérica, à acessibilidade dos portadores com deficiência física e de pessoas com mobilidade reduzida, como os idosos, desconsiderando o restante da população e acarretando em problemas que envolvem o risco de tropeço e queda, a concorrência da calçada com os comerciantes e o uso das ruas, pelos pedestres, no lugar das calçadas, emergindo daí o risco de atropelamento (BORN, 2011).

Outra possibilidade de modal no contexto da mobilidade não motorizada refere-se ao deslocamento realizado por meio da bicicleta, sendo este responsável pela locomoção diária de 7,4% da população brasileira (BORN, 2011). Em relação a outras modalidades de transportes urbanos, a bicicleta apresenta como vantagens: a) uma maior velocidade de deslocamento, em relação ao pedestre, oportunizando, ainda assim, encontros mais diretos com a paisagem, em relação aos veículos motorizados; b) o menor custo de aquisição e manutenção; c) a realização de viagem diretamente ao destino desejado, sem precisar utilizar outros modais e; d) a baixa contribuição à degradação ambiental (BORN, 2011; MONTEIRO, 2019).

A esse respeito, estudos indicam a pertinência de se considerar o uso de bicicletas pela população em Maringá, considerando principalmente os seguintes fatores: a) a topografia plana da cidade que beneficiaria esse tipo de modal; b) a possibilidade de melhoria de qualidade de vida por parte do usuário e; c) a vivência do espaço urbano de forma mais ampliada (OLIVEIRA; ROCHA; OLIVEIRA, 2014).

Também, cabe considerar que o incentivo ao uso desse modal, por meio de ciclovias, beneficiaria a cidade de Maringá como um todo, ao promover: a) diminuição do impacto ambiental gerado pela liberação de poluentes dos veículos motorizados; b) redução com os gastos de manutenção de infra-estrutura e; c) menor ocupação nas vias urbanas (OLIVEIRA; ROCHA; OLIVEIRA, 2014).

Embora pareça sedutor e evidente inferir investimentos em calçadas e ciclovias, esta pesquisa não se pauta em conceber diretamente diretrizes na

perspectiva instrumental, apenas de modo implícito e, se estabelece como uma investigação relacional, pautada no Construcionismo Social como base epistemológica, com o intuito de construir uma inteligibilidade sobre o bem/mal-estar no corpo vivente em mobilidade urbana na cidade de Maringá.

Assim, pela perspectiva construcionista social, visualiza-se a possibilidade de um diálogo com a população para “dar voz a quem não é ouvido”, gerando a construção de “novas realidades” (a partir do cotidiano das pessoas), ao buscar novos entendimentos por parte dos indivíduos acerca do contexto local que os mesmos se inserem, favorecendo-se assim a ressignificação em novos sentidos (McNAMEE, 2014).

A partir da postura construcionista social, encapa-se o processo dialógico e relacional com aqueles que também usam a cidade na dimensão da mobilidade. Estes encontros pela cidade de Maringá se estabelecem como forças, com possibilidade de fomentar novos modos de se relacionar com e na cidade, em mobilidade urbana (SPINK, 2001).

O presente trabalho se alinha à discussão sobre (des)retorialização a partir de Deleuze e Guattari (2010); com o conceito de “direito à cidade” que, para Lefebvre (2008), não se restringe apenas às funções estruturais (econômica, política, social) ou às necessidades sociais (trabalho, segurança, consumo), os circuitos molares; mas também aos **desejos** advindos de um plano de imanência (SPINOZA, 2007).

Esses desejos acionados pelas multiplicidades em afetos, produtoras de ações criadoras de expansão do que representa a mobilidade na cidade, a vida urbana, lançam os corpos humanos e não humanos aos circuitos moleculares, micropolíticos.

A perspectiva micropolítica experienciada na presente pesquisa tem como contexto a cidade de Maringá. Essa cidade integra à mesorregião geográfica Norte Central Paranaense e possui uma população estimada em 410.010 habitantes (IBGE, 2018); em uma área territorial de 486,433 Km², o que configura uma densidade demográfica de 842,89 habitantes por km² (IPARDES, 2018). Maringá é hoje a terceira maior cidade do estado do Paraná, constituindo-se como pólo de uma concentração urbana, que compreende 10 municípios, com 636 mil habitantes

(IPARDES, 2018) e de uma região metropolitana constituída por 26 municípios que alcançou, em 2018, uma população estimada em 810 mil habitantes. A RMM (Região Metropolitana de Maringá) teve um crescimento médio populacional, entre os anos de 1991 à 2010, de 1,56% ao ano, acima da média nacional, que registrou 1,17% e, também superior a estadual de 0,88% (CINTRA; FURRIEL, 2015).

No interior do Paraná, a cidade de Maringá é a que mais recebe pessoas de outros municípios para estudar ou trabalhar. Mais de 70 mil pessoas transitam em função da mobilidade pendular. Na concentração urbana, mais de 90% dos postos de trabalho estão em Maringá (IBGE, 2010).

A partir disso, nota-se em Maringá um aumento sistemático da frota de veículos individuais e, a diminuição do montante de usuários do transporte coletivo, o que tem acarretado perda de qualidade das condições de deslocamento na cidade (SAVI; CORDOVIL, 2015). Verifica-se em Maringá, uma frota de 311.050 veículos segundo dados do DETRAN-PR (2017), sendo que desses, 99,6% correspondem ao transporte motorizado individual de passageiros (automóveis, caminhonete, camioneta, ciclomotor, motocicleta, motoneta, sidecar, triciclo e utilitários), em detrimento do transporte coletivo, que corresponde a apenas 0,44% do total.

Assim, a cidade tem seguido pela contramão de uma mobilidade viva, priorizando o motorizado em detrimento do não motorizado, dando forte ênfase ao transporte em carros e motos. Desse modo, na cidade, as pessoas têm se deslocado em cgestionamentos, poluindo o ambiente e, apartada dos encontros no espaço público se encontram na “bolha automotiva” (MONTEIRO, 2019).

Andar e vivenciar encontros nas dimensões das calçadas, das ruas, dos pátios públicos, etc., tem-se estabelecido como risco às pessoas, gerando mal estar. Isso ocorre pelo fato de os motorizados tomarem conta da circulação, impedindo a vida, como navalhas impiedosas. “Navalhas” priorizadas pelas políticas públicas, pela engenharia e arquitetura executoras do projeto urbano moderno de hoje.

A mobilidade, nesse contexto, é disciplinada pelo modelo do “transitar”, o que tem favorecido o desencontro com a vida, fixando o sujeito no futuro e no passado, retirando dele o presente. O sujeito é convidado a se fixar no território, a se manter territorializado, executando o mesmo modo e sentido, conforme o já construído pelos hábitos e regras culturais identitários. Em outras palavras, o sujeito que transita de A

para B não vive o presente, não efetua a partir de encontros pela mobilidade, apenas se despende de casa (ou de outro passado) e anseia a sua chegada em algum lugar (preso ao futuro).

Nesse transitar violento de corpos e ações-navalha, o sujeito se ocupa do paradoxo em seu corpo, sente a dor da sua subjugação identitária, nos desconfortáveis encontros como os instrumentos de seu tempo e linguagem (carro, semáforo, poluição...), ao passo que percebe vibrações de alegria quando se volta para a vida ao produzir diferença (criar modos de vida em pleno passeio, enquanto brinca no gramado, corre na energia do por do sol ou do amanhecer, quiça a noite com a lua...). E quando afirma a diferença, sua desterritorialização é imediata. Outra coisa se efetua.

Diante desse contexto, em meio aos encontros pela cidade, a presente dissertação tem como objetivo **a construção de uma inteligibilidade sobre o bem/mal-estar do corpo vivente na dimensão de um processo de (des)reterritorialização em mobilidade urbana na cidade de Maringá.**

Desse modo, tem-se o seguinte problema de pesquisa: **o que nos contamos sobre o bem/mal-estar do corpo vivente quando nos lançamos em mobilidade urbana pela cidade de Maringá?**

Frente a esse problema e objetivo, para a concretização do mesmo, têm-se os seguintes objetivos específicos:

- **Interagir com diferentes histórias e pessoas a partir de encontros em mobilidade urbana pela cidade de Maringá;**
- **Produzir narrativas referentes ao processo relacional que compreende o vivente em afetos pela cidade no contexto da mobilidade urbana;**
- **Discursar sobre o bem/mal-estar em mobilidade urbana a partir de uma dimensão polifônica e dialógica, compreendendo práticas afirmativas/criadoras ou criativas/reativas, enquanto processo de (des)reterritorialização.**

Com base nos discursos produzidos pela abordagem construcionista social, busca-se iluminar não a verdade, mas possibilidades de criação de novos caminhos, de mudança social, envolvendo um maior engajamento da população no âmbito das políticas públicas. Assim, a partir do aspecto relacional dessa abordagem e do foco nas interações do cotidiano e, do contexto histórico e social local, busca-se produzir possibilidades diferenciadas em mobilidade, na tentativa de acionar principalmente, as forças micropolíticas ativas.

Acionando possibilidades em mobilidade urbana a partir de subjetividades e das micropolíticas, busca-se um alinhamento a novas perspectivas em políticas públicas em confronto ao modelo de transporte motorizado individual que “estrangula” e gera mal-estar.

Busca-se também, a partir do diálogo com os entrevistados, um alinhamento com outros trabalhos realizados no âmbito da mobilidade urbana na cidade de Maringá, na possibilidade de um maior diálogo entre o poder público e sociedade civil na constituição de agenda de políticas públicas, considerando que as mesmas têm influência no cotidiano das pessoas (GOMES, 2017).

Visualiza-se também, um diálogo sobre alternativas em modais não motorizados, tais como as bicicletas e a oportunidade que essas permitem, a uma maior experimentação do espaço urbano e que, dentro de um contexto micropolítico, contrapõe-se as funcionalidades estabelecidas em uma mobilidade voltada aos veículos motorizados (MONTEIRO, 2019); considerando os benefícios desse modal à população, ao poder público e, as especificidades da cidade de Maringá (OLIVEIRA; ROCHA; OLIVEIRA, 2014).

Assim, ao apreendemos nos discursos, o processo de (des)reterritorialização da população no campo da mobilidade urbana, buscar-se-á, pela experimentação em imanência, a (re)significação de (des)confortos, de sentimentos estruturados entre costumes e hábitos (molar/macropolíticos) e os afetos e subjetividades no devir (molecular/micropolíticos). Busca-se assim, a partir de um processo relacional a construção de práticas em mobilidade urbana, construir caminhos para se realizar a cidade.

Este trabalho é dividido em cinco seções. Após a **Introdução**, busco na segunda seção, a construção do **Referencial Teórico**, que servirá como base à

dissertação. Assim, primeiro, em “O bem/mal-estar pela perspectiva do corpo vivente”, destaco teorias referentes a Baruch Spinoza e Friedrich Nietzsche. Em um segundo momento, dedico a “A mobilidade urbana e a perspectiva para novas possibilidades”, apresentando conceitos que problematizam a mobilidade urbana atual e indicam novas possibilidades, como “O caminhar como vetor de mobilidade”, advindo de autores como Raquel Rolnik, Félix Guattari, dentre outros. Após, em “O espaço urbano, a cidade e o viver nela”, será apresentado, dentre outros autores, conceitos referentes ao espaço urbano vindos de Peter Spink e Erminia Maricato, para depois falar sobre “O Direito à cidade no processo de construção do espaço urbano” sob a perspectiva de Henri Lefebvre. Por fim, será abordado “O território e o processo de (des)reterritorialização”, no qual apresento a visão de Gilles Deleuze e Félix Guattari sobre o tema, em alinhamento com “O território como produto de práticas sociais e de subjetividades” e, “As subjetividades ativas e reativas enquanto processos de (des)reterritorializações”, abordando conceitos de Suely Rolnik.

Na segunda seção, apresento o **Referencial Metodológico**, o qual abordo sobre a base epistemológica utilizada no trabalho, o “Construcionismo Social” e, o alinhamento do mesmo com “A linguagem e as práticas discursivas na produção de sentidos”, destacando conceitos de autores como Keneth Gergen e Mary Jane Spink, dentre outros. Após, faço uma breve apresentação do “Campo-tema e os indivíduos entrevistados”.

Na seção seguinte, apresento em **Caminhar e viver a cidade**, a construção da narrativa proveniente dos meus encontros com os indivíduos, em mobilidade urbana. Por fim, na última seção apresento as **Considerações Finais**.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Visando o objetivo desse trabalho: a construção de uma inteligibilidade sobre o bem/mal-estar do corpo vivente na dimensão de um processo de (des)reterritorialização em mobilidade urbana na cidade de Maringá, essa seção visa à apresentação de teorias e conceitos que servirão de alicerce, sendo primeiro abordado o bem/mal-estar a partir da perspectiva das experiências dos indivíduos em seus cotidianos, pelo “sentir em seus corpos”.

2.1 O BEM/MAL-ESTAR PELA PERSPECTIVA DO CORPO VIVENTE

Antes de abordar o bem/mal-estar pela perspectiva do corpo vivente, apresento brevemente outra perspectiva, orientada para políticas públicas, apenas visando situar o leitor e sem estabelecer uma relação cronológica entre esses conceitos.

A consideração do bem/mal-estar, primeiramente, no âmbito das políticas públicas, encontra-se alicerce na política do “*Welfare State*”, sendo que, a partir dessa, buscou-se um “Estado de Bem-Estar Social” como um circuito democrático dimensionado pelo coletivo (FIORI, 1997). Ao visar à formulação de uma política que observasse a provisão social, construíram-se, a partir de uma “visão keynesiana”, formulações de medidas para a inclusão social e redistribuição de renda, no objetivo de contrapor uma ordem de desigualdade e precarização de vida em uma esfera capitalista liberal e selvagem (FIORI, 1997).

Para o alcance do “bem-estar social” se tinha a promoção dos serviços sociais públicos, pela lógica redistributiva e a perspectiva de se gerar crescimento econômico, condição hegemônica da sociedade capitalista, principal vetor macropolítico (FIORI, 1997).

Por outro lado, visualiza-se o bem/mal estar no âmbito das políticas públicas, a partir do IBEU (Índice de Bem-Estar Urbano), elaborado pelo Observatório das Metrôpoles, por meio de pesquisas financiadas pelo Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia (INCT) (IBEU, 2013). No âmbito dessas pesquisas, o bem-estar aparece

em um contexto urbano, como um “bem-estar coletivo” inerente ao modo de viver nas cidades, considerando o funcionamento da sociedade, da vida das pessoas, dos recursos e condições disponíveis em um ambiente construído (IBEU, 2013).

Nesse sentido, a concepção de bem-estar observado pelo Observatório das Metrôpoles, a partir do desenvolvimento de indicadores, decorre da compreensão daquilo que a cidade deve propiciar às pessoas em termos de condições materiais de vida, a serem providas e utilizadas de forma coletiva (IBEU, 2013). Assim, em relação ao bem-estar urbano no âmbito da mobilidade urbana, tem-se:

A **mobilidade**, por exemplo, apesar de ser realizada em qualquer espaço, independente de ser no urbano ou não, assume características específicas quando considerada apenas nessa dimensão, porque as condições de reprodução social para as pessoas que vivem no **espaço urbano** dependem sobremaneira das condições de **deslocamento cotidiano** que se fazem no interior das cidades. E esses deslocamentos, apesar de serem realizados por cada indivíduo em particular, só são possíveis quando considerados de **modo coletivo de provisão** dos equipamentos e dos serviços que permitem a mobilidade, mesmo que sejam feitos em veículos próprios, pois a condição e a capacidade de deslocamento dependem, entre outras coisas, da **infraestrutura existente na cidade**. Isso significa que as condições de mobilidade ofertadas pelo sistema urbano podem contribuir para diferenças de **bem-estar urbano** na cidade e entre os diversos grupos sociais nela existentes (IBEU, 2013, p. 8-9).

Em um alinhamento com os objetivos e referenciais teórico-metodológicos, esse trabalho não visa apreender o bem/mal-estar enquanto discussão de políticas de bem-estar social ou como indicadores de bem-estar urbano. Tem-se a proposta de problematizar o bem/mal-estar a partir da subjetividade do corpo vivente, a fim de construir uma inteligibilidade e novos significados no vivenciar a cidade pelo vetor da mobilidade urbana.

Podemos visualizar o bem-estar como um processo imanente que envolve o corpo e o relaciona ao sentimento de alegria, potência, como um corpo energizado. Por outro lado, abordamos o mal-estar pelo circuito da imanência, onde nos atentamos à questão da angustia, da ansiedade e do sofrimento que acomete o corpo sujeito (ROLNIK, 2018).

Assim, quando se fala em bem-estar, entende-se como práticas e ações que corroborem com o equilíbrio físico e emocional no viver diário, denotando, em um sentido hedônico, sentimentos de alegria e, em um sentido eudemônico, na possibilidade de realização das potencialidades do indivíduo (SIQUEIRA; PADOVAN, 2008).

O bem-estar apresenta-se como um caráter subjetivo ao considerar que cada pessoa avalia a sua própria vida, apoiando em suas próprias expectativas, valores, emoções e experiências vividas, organizados em pensamentos sobre a existência individual (SIQUEIRA; PADOVAN, 2008).

A composição emocional da pessoa é impactada pelos afetos da pessoa em seu cotidiano, tendo uma perspectiva de afeto positivo quando se refere à apreensão de bem-estar, ou de afeto negativo, quando denota na apreensão do mal-estar (SIQUEIRA; PADOVAN, 2008). O afeto no âmbito positivo relaciona-se ao processo imanente do corpo no tocante a alegria, já o afeto no âmbito negativo, relaciona-se a formação de angústias e sofrimentos do corpo vivente, ou seja, trata-se de uma paixão triste ou afecção (SPINOZA, 2011).

Desse modo, podemos considerar tanto para a construção dos sentimentos de bem-estar, quando o de mal-estar, um processo contínuo de devir, sendo que para Friedrich Nietzsche (1999), por exemplo, tem-se no sofrimento, a partir de afetos negativos dos quais se alinham ao mal-estar, possibilidades de movimento ao alcance do bem-estar.

Nesse sentido, o bem-estar se encontrar em alegria, segundo Spinoza (2011), a partir de um circuito de afetos. Para Nietzsche (1999) é o que “firma o vivente na vida e o força a viver”, ou seja, o bem-estar se almeja de forma contínua, um eterno fluxo do vir-a-ser, do qual, a efetuação da vida, requer não somente luz (alegria, bem-estar), mas também o escuro (sofrimento, mal-estar); aquilo que potencializa a afirmação da diferença, deslocando a pessoa da paixão triste e da captura pelo mal-estar (DELEUZE; GUATTARI, 2010).

Ainda, para Nietzsche (1999), o bem-estar pode ser apreendido nas pequenas coisas do dia a dia da pessoa pelo “*amor fati*”. A partir do “*amor fati*”, ou seja, o amor a vida como ela é, o vivente potencializa e encontro com o bem-estar,

com a alegria no cotidiano e, não idealiza a vida a uma forma suprema e única de felicidade eterna (NIETZSCHE, 1999).

E dessa forma, o bem-estar e a alegria encontram-se no “devir” de cada pessoa, ou seja, no desejo de vida em efetuação (NIETZSCHE, 1999). É importante destacar que se trata de um desejo como potência em ato e não desejo pela falta (SPINOZA, 2011). Nesse sentido, interessa agora, apreender no âmbito das subjetividades, o que pode causar alegria a cada pessoa e como buscá-la.

Para Baruch Spinoza (2011), a apreensão da alegria se dá a partir do entendimento e visualização de potencialidades no nosso dia a dia, ou seja, o que nos coloca no intensivo e não na intenção. Potencializar esses acontecimentos que nos proporcionam o intensivo, aos sentimentos de alegria em nosso cotidiano, beneficiaria a sensação de bem-estar e, ao contrário, vivenciar situações de tolhimento, constrangimento, angustia e sofrimento, nos potencializam ao mal-estar (SPINOZA, 2011).

Nossas paixões, correspondentes aos afetos de alegria ou de tristeza, relacionam-se a ideia de qualquer coisa que aumenta ou diminui, ou seja, aumenta ou limita a potência de agir de nosso corpo (SPINOZA, 2007). Dessa forma, os afetos correspondentes a alegria (*Laetitiae*), relacionam o corpo ao sentido de prazer (*Titillatio*) ou contentamento (*Hilaritas*). Porém, os afetos de tristeza, relacionam o corpo ao sentido de dor (*Dolor*) ou melancolia (*Melancholia*) (SPINOZA, 2007).

Nosso corpo pode ser afetado por mais de um afeto simultaneamente e, será esse balizamento entre os afetos que determinará a nossa potência no sentido do agir (SPINOZA, 2007). Além disso, é a partir da “alegria” e da “tristeza” que se originam afetos derivados, tais como: o “amor”, o “ódio”, a “esperança”, a “segurança” e o “medo” (SPINOZA, 2007).

Entende-se também que, o que nos afeta em maior ou menor intensidade, não está relacionado às vontades racionais, necessidades ou a algo que transcende a nossa própria consciência (SPINOZA, 2011). Esse afeto, no âmbito do bem-estar ou do mal-estar, relaciona-se aos nossos desejos, que são subjetivos e estão no plano da imanência e podem ser apreendidos pelos sentidos do corpo, como possibilidades (SPINOZA, 2011).

São essas possibilidades que Spinoza (2011) visualiza em “Ética”, a construção de sua própria liberdade (ausência de constrangimento), a busca pelos afetos de alegria e pela idéia da virtude, contrapondo-se a tristeza causada pela impotência humana. E essa busca pelos afetos de alegria corresponde ao nosso agir em sentido aos nossos desejos (*Cupiditas*), ou seja, o que julgamos bom e desejamos não pela necessidade tal como o apetite induz o nosso corpo à satisfação da fome, por exemplo, mas como vontade de potência, de efetuação pelo intensivo (NIETZSCHE, 1999; SPINOZA, 2007).

A partir do sentir dos corpos, em cada instante, a potência aumenta ou diminui, não existindo nada que não o afete, seja no âmbito do bem-estar ou do mal-estar (SPINOZA, 2011). São esses corpos que, a partir de certo grau de potência, adquirem uma capacidade de busca e vivência do bem-estar, em uma ordem de grandeza diferente de corpos que estão na transcendência e em um plano molar (SPINOZA, 2011).

É ao agir livremente, a partir da apreensão dos afetos, apoiado em um discernimento ético, que permite à pessoa potencializar a sua vivência para o bem-estar, ou seja, para Spinoza (2007):

[...] a própria experiência ensina, de forma não menos clara do que a razão, que os homens se crêem livres por serem conscientes de suas ações e ignorarem as causas que as determinam e que os decretos da Mente são os próprios apetites, que variam da mesma forma como variam as disposições do **Corpo**. Pois cada um governa tudo a partir de **seus próprios afetos** e os que são presa de afetos contrários, não sabem o que querem e os que não [são impulsionados por afeto algum] podem facilmente se mover ora para um lado, ora para outro (SPINOZA, 2007, p. 40).

Portanto, um afeto acontece como um instante em um corpo, o qual por meio desse afeto, pode se estabelecer na tristeza (buraco) ao manter-se em uma paixão triste, quando é capturado e sobrecodificado por uma linguagem que lhe designa a falta e o captura pela transcendência. Por outro lado, o corpo pode ser tomado de alegria, afirmando-se na imanência – vivo – desejante, não pela falta. Temos no desejo, em alegria, o sentir ganhando forma em pensamento e efetuação (SPINOZA, 2007).

Assim, é a partir desse plano em imanência, no intensivo, onde a vida, o corpo e os desejos estariam alinhados ao bem-estar, em um estado em que impera a potência e, que gera potência de criação e de afirmação da diferença, que buscamos novas possibilidades em mobilidade urbana, sendo essa, tema da próxima seção.

2.2 A MOBILIDADE URBANA E A PERSPECTIVA PARA NOVAS POSSIBILIDADES

O planejamento territorial urbano brasileiro advém, segundo Maricato (2000), de uma ótica modernista, que entre os anos de 1945 a 1975, a partir de uma matriz modernista/funcionalista, buscava o progresso linear no discurso universal de enfoque holístico. Nesse sentido, essa matriz teórica embasou o Estado como portador de racionalidade para assegurar o desenvolvimento econômico e social, constituindo a ocupação do território, uma estratégia de desenvolvimento em complemento às políticas de produção pautadas no Taylorismo e na macroeconomia sob a ótica do Fordismo (MARICATO, 2000).

Desse modo, para Guattari e Rolnik (1996), com a lógica capitalista ao determinar uma ordem social necessária, tanto para o processo de espacialização, quanto para a formação de força coletiva de trabalho, tem-se no Brasil, a programação de produção de subjetividade, restando para as pessoas apenas viverem em um possível pré-estruturado, e assim:

Hoje, todas as **relações** com o **espaço**, com o tempo e com o cosmos tendem a ser completamente mediadas pelos planos e ritmos impostos, pelo sistema de **enquadramento dos meios de transportes, pela modelização do espaço urbano**, [...] por exemplo (GUATTARI; ROLNIK, 1996, p. 44).

Essa lógica estruturalista, pautada na hierarquia, nos centros de poder e em relações biunívocas, remete a um pensamento arborescente (árvore-raíz), que transcende, modela e age como decalque (DELEUZE; GUATTARI, 1995). Essa ordem rígida, decorrente do urbanismo moderno brasileiro, contribuiu, assim, dentre

outros problemas, à uma segregação urbana por parte da população, marcado pela desigualdade territorial, nos âmbitos social e econômico e que, de modo indiferente interferiu na vida cotidiana das pessoas (MARICATO, 2000).

Para Corrêa (1995), o problema da mobilidade urbana advém dessa lógica de segregação urbana, da qual, com efeitos do capitalismo sobre a organização espacial, tende-se localizar a elite no centro da cidade, junto às instituições, limitando a locomoção dos mais pobres às periferias.

Ainda, para Rolnik (1988), o problema da segregação espacial, no âmbito da mobilidade urbana, expressa-se ainda mais na separação do local de trabalho e moradia por grande parte da população. Essa, que, em seu cotidiano, enfrenta o trânsito das vias urbanas e/ou transportes coletivos superlotados, contrapondo-se a uma pequena parcela de privilegiados que usufruem de melhores serviços por parte da administração pública, em seus diversos setores, tal qual o da mobilidade.

No contexto socioeconômico atual, observa-se ainda que o próprio sistema capitalista também contribui com o processo de formação do território, no âmbito da reterritorialização:

O capitalismo é um bom exemplo de sistema permanente de reterritorialização: as **classes capitalistas** estão constantemente tentando “**recapturar**” os **processos de desterritorialização** da **ordem da produção** e das **relações sociais**. Ele tenta, assim, controlar todas as pulsões processuais (ou *phylum* maquínico) que trabalham a sociedade (GUATTARI; ROLNIK, 1996, p. 323).

A partir disso, visualiza-se a possibilidade de apreender o território, em uma ótica pós-estruturalista, através de um processo permanente de “tornar-se” – desterritorializar e reterritorializar – como em uma confluência de fluxos interruptos, não solidificados (DOEL, 1999).

Visualiza-se assim, a possibilidade de entender a mobilidade urbana como um processo que vai além de ruas, tal como vias de passagem de pedestres e veículos, mas também como lugar de trocas cotidianas, um espaço de socialização (ROLNIK, 1988). Pode-se assim, pensar a partir de um plano rizomático (no âmbito das pluralidades), contrapondo-se a um plano árvore-raíz (biunívoco), contemplando os

encontros, os acontecimentos, os agenciamentos e os desejos (HAESBAERT; BRUCE, 2002).

Nesse sentido, observa-se por parte da Política Nacional de Mobilidade Urbana, um primeiro passo às novas possibilidades de se pensar a mobilidade em alinhamento ao contexto social. Essa política, por meio da Lei Federal no 12.587 de 2012, coloca em seus dispositivos a integração entre os diferentes modos de transporte, no tocante a infraestrutura, acesso e fomento, não privilegiando o transporte motorizado individual.

Destaca ainda, em mobilidade urbana, as condições, não somente de cargas, mas o de pessoas em ambiente urbano, incluindo o modo não motorizado, do qual utiliza dentre outras formas, o próprio esforço humano, tal como o transporte a pé ou por bicicleta, por exemplo (Lei no 12.587/2012). É essa mobilidade não motorizada, advinda principalmente do “caminhar” pelo espaço público, que buscamos como possibilidade, sendo então abordado a seguir.

2.2.1 O Caminhar como vetor de mobilidade

A partir do referencial teórico apresentado até agora, colocamos a possibilidade de apreender o processo de (des)reterritorialização em mobilidade urbana pelo caminhar pela cidade.

Nesse sentido, o ato de caminhar, que teve início da necessidade pelo homem em buscar seu alimento e informações, sobrepondo o nomadismo ao sedentarismo, estabeleceu as bases para as relações entre as pessoas e o território, e também para as possibilidades de modificações (de ambos), visualizando-se assim, um constante (des)reterritorializar (PAESE, 2006). Esse seria um movimento pessoal, vivido, transitório e advindo a partir dos acontecimentos.

Assim, o caminhar pela cidade permite, a partir da experimentação e dos sentidos, ou seja, da vivência, a construção da identidade (não fixa) do qual a pessoa tem com o território, a sua leitura e escrita singular (PAESE, 2006). Ao explorar esse território pelo vetor da caminhada, observa-se a possibilidade de

“ampliar as fronteiras” e construir novas relações com esse espaço, tal como o conceito de *Homo Ludens*, o qual Paese (2006) se refere:

O *Homo Ludens* é aquele que constrói um **sistema de relações entre a natureza e a sua vida**, estabelecido a partir de sua passagem pelos caminhos pré-determinados ou desenhado por ele, explorando, aventurando-se e brincando com o espaço, vendo este como um objeto de especulação intelectual e intuitiva, **definindo seu próprio sistema de valores simbólicos** e estéticos de acordo com os **territórios percorridos** (PAESE, 2006, p. 8-9).

Dessa forma, o *Homo Ludens* (o homem nômade) refere-se à pessoa que consegue, a partir de sua vivência e de seus sentidos, escapar de uma realidade já dada (a do homem sedentário), criando novas possibilidades relacionais, com outras pessoas e com o seu território (PAESE, 2006).

Esse homem que surge utilizando da criação na vivência do espaço que habita ou transita, refere-se a aquele que potencializa em seus desejos novas formas de pensar e agir, sobressaindo as suas necessidades básicas (PAESE, 2006). Ao conceber de forma quase lúdica o seu território, o homem nômade constrói um espaço fluido, aberto e vazio, ao passo de que o espaço do homem sedentário é denso, sólido e cheio (PAESE, 2006).

Sobre o homem nômade e sedentário, Deleuze e Guattari (1995), argumentam que, enquanto o primeiro homem vive em um território sem fronteiras, infinito e imprevisível, o segundo vive em um território controlado, com o caminho “cercado por muros”.

Assim, o movimento do homem nômade é absoluto, de constantes (des)reterritorializações e o do homem sedentário é limitado, determinado (DELEUZE; GUATTARI, 1995). Nesse sentido, o movimento do nômade, alinhado à mobilidade em um processo de (des)reterritorialização, estabelece um espaço de localização e não de território (no sentido de um local já estabelecido) (PAESE, 2006).

O homem em sua mobilidade, na forma de um nômade, pode ser comparado à figura do “andarilho”, quando em movimento absoluto (de desterritorialização), busca “enxergar fora dos muros”, libertar-se da razão e encontrar as alegrias através

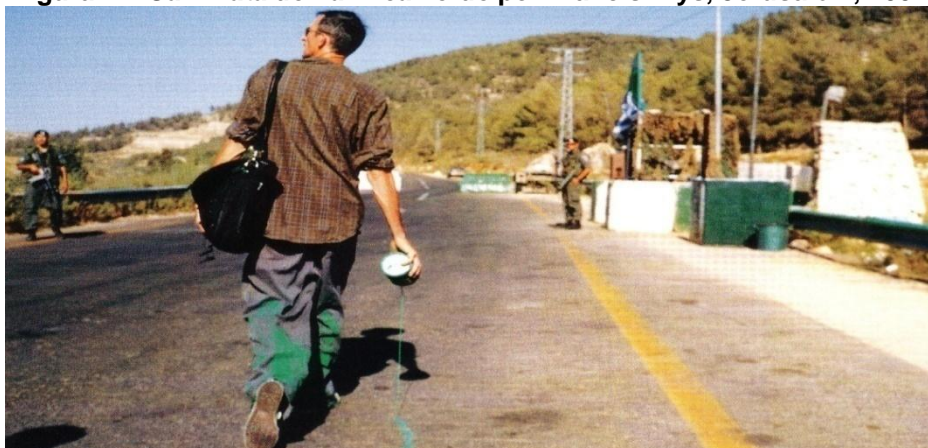
da potencialidade da transitoriedade (NIETZSCHE, 1999); e do “devir” (DELEUZE; GUATTARI, 1995).

Temos também que, o ato de caminhar pode ser comparado, dentro de um contexto de experimentação, como um processo artístico do qual o caminhante-artista, ao percorrer os espaços e deixar se afetar por outros corpos acaba deixando seus próprios “rastros” (CARVALHO, 2007). Em uma perspectiva pós-moderna, considera-se a possibilidade de que através do “ato de caminhar” a pessoa alcance o aspecto lúdico e o onírico do movimento, que para Paese (2006):

As deambulações propunham alcançar um estado de hipnose através do caminhar, onde o controle da ação era perdido, quando a mente entrava em **contato com o inconsciente do território** onde o **espaço** surgia como um **elemento ativo e vibrante, organismo vivo com caráter próprio** que penetrava na mente de maneira profunda, invocando imagens de outros mundos onde o sonho era confundido com a realidade e o ser era transportado a um estado de inconsciência que tornada o ego abstrato (PAESE, 2006, p. 68).

Esse processo inconsciente do caminhante-artista denota em um momento de criação de sua própria obra, sendo, o caminho, muito mais importante que os pontos de partida e chegada (CARVALHO, 2007). Um caminho, do qual o processo, tal quanto uma arte, permite a criação do espaço urbano, sua expressão, a (des)reterritorialização tanto do território quanto do indivíduo, como num “simples” deixar cair de tinta.

Figura 1 – Caminata de La línea verde por Francis Alys, Jerusalém, 2004



Fonte: Carvalho (2007, p. 219)

Caminhar pela cidade como um exercício inconsciente de investigação, possibilitaria a apreensão das sobreposições dos espaços percorridos, ou seja, de ressignificações da percepção espacial e, então, novas idéias advindas, de forma automática dos sentidos (PAESE, 2006). Tem-se, assim, a possibilidade da pessoa inventar a sua própria cidade, desfazendo as estruturas fixas em construções metafóricas e re-simbólicas (CARVALHO, 2007).

De forma lúdica, Carvalho (2007) propõe as caminhadas poéticas, essas estabelecidas através da relação do caminhante com os lugares do seu cotidiano vivido, de suas experiências, na possibilidade de novos encontros, novos significados. Esse seria o caminhar desfuncionalizado, ou seja:

[...] que tem como objetivo **não chegar a um destino final** mas **viver o próprio caminho**, a **própria experiência** do caminho enquanto lugar, seja talvez um meio de trazer à tona a dimensão da **subjetividade**; uma **cidade inventada nos fluxos de seus habitantes**, **não apenas pela necessidade** de ir de um lugar a outro, mas sobretudo pelos sentidos que os caminhantes são capazes de **produzir** (CARVALHO, 2007, p. 21).

É importante notar nessa experiência do qual é o caminhar, seja de forma poética ou desfuncionalizado, o papel do corpo vivente, pois é através desse que se dá a apreensão de sentidos, no confronto/encontro com o espaço percorrido (CARVALHO, 2007). Com o corpo e seus sentidos (olhar, ouvir, tocar cheirar) em encontro com a cidade, em um processo contínuo de entrega e recepção é que se dará a construção do ambiente vivido (CARVALHO, 2007).

Considerar o homem nômade na caminhada pelos espaços urbanos proporcionará a possibilidade de novos encontros, em experimentação de descoberta, de diferença. Portanto, buscar as subjetividades através do processo de (des)reterritorialização e da construção de narrativas pelo ato de caminhar pela cidade é o foco desse trabalho, sendo que, no âmbito da mobilidade urbana, tem-se a possibilidade de acessar os desejos, o imaginário e o desconforto criador como em um processo dinâmico e relacional no qual se efetua o acontecimento na dimensão de um “devir vivente”. É a partir da vivência do indivíduo no espaço urbano e na cidade que buscamos suas experiências e afetos, sendo esse lugar de trocas cotidianas abordado na próxima seção.

2.3 O ESPAÇO URBANO, A CIDADE E “O VIVER NELA”

A cidade como conhecemos nasce a partir de uma nova relação entre o homem e a natureza, sendo que a fixação em um território veio da necessidade de plantar e garantir um domínio permanente da terra (ROLNIK, 1988). Nesse sentido, a cidade e “o viver nela” está associado a produção coletiva e a uma organização social, tendo a política um papel em sua formação e manutenção e, dessa forma:

A origem da cidade se confunde portanto com a origem do binômio diferenciação social/centralização do poder. Este se coloca tanto internamente (para os vários grupos ou classes sociais da cidade em questão) quanto externamente, na conquista e **ordenação dos territórios** sob seu poder. A **relação morador da cidade/poder urbano** pode variar infinitamente em cada caso, mas o certo é que desde sua origem **cidade significa**, ao mesmo tempo, uma **maneira de organizar o território e uma relação política**. Assim, ser habitante de cidade significa **participar de alguma forma da vida pública** (ROLNIK, 1988, p. 21-22).

Nesse contexto, Rolnik (1988) visualiza na *polis*, cidade-Estado grega, essa formação, da qual se expressa a partir de uma dimensão política do urbano que iria além da designação de um lugar geográfico, mas uma prática política exercida pela comunidade de seus cidadãos.

Ao explicar a cidade em esse seu aspecto democrático, da qual deveria se estabelecer pela construção de laços sociais (entre sociedade e Estado), Spink (2001), caracteriza aquela a partir dos conceitos de “local” e “lugar”. O “local” refere-se a cidade em um contexto hierárquico, ou seja, em uma lógica de ordenação do espaço urbano, construído e produzido a partir de um dado processo socioeconômico e subordinado a algo maior (SPINK, 2001).

A cidade ou espaço urbano, enquanto dimensão espacial, alinha-se as relações sociais das quais a população faz parte e, na dimensão de uma sociedade que produz, de um território, tem-se especificidades (atribuídas por significações) marcadas por um contexto histórico e social (CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2011).

A formação espacial das cidades passa por um processo que contempla, além da questão política, a influência socioeconômica em uma “cidade mercado”, por exemplo, para Rolnik (1988):

Falamos do poder de **atração** das cidades, de como a **aglomeração urbana** é também uma escrita e de sua **dimensão política**. Tudo isto se refere a um **tipo de espaço** que, ao **concentrar e aglomerar as pessoas**, intensifica as **possibilidades de troca** e colaboração entre os homens, **potencializando sua capacidade produtiva**. Isto ocorre através da divisão do trabalho. Isolado, cada indivíduo deve produzir tudo aquilo que necessita para sobreviver; quando há possibilidade de obter parte dos produtos necessários à sobrevivência através da troca, configura-se a **especialização do trabalho** e instaura-se um **mercado** (ROLNIK, 1988, p. 25-26).

Dessa forma, tal como o “local” para Spink, visualiza-se em Rolnik (1988), a cidade como um “aglomerado de pessoas” em um espaço urbano determinado, com especializações (sejam de trabalho, estudo, serviços, etc.), marcado pelas fronteiras e que se deu pela extensão do domínio territorial e pela ascensão dos meios de transporte.

Relacionando o contexto político e socioeconômico na formação urbanística das cidades, Maricato (2000) relata que essa se deu, no Brasil, do período colonial – ao subordinar à ótica mercantilista do mercado Europeu – até aos dias atuais, sendo que a partir de 1930, agora sob a hegemonia de uma burguesia urbana, buscou-se em sua espacialização, a eficiência, uma “cidade da produção”.

Para Maricato (2000), essa “cidade” estruturada a partir de “planos” de eficiência, que não contemplaram, de forma ampla, melhores condições de vida à sociedade, embasaram-se em interesses particulares que prejudicaram o coletivo e o bem-estar social, acarretando em problemas urbanos em várias áreas de interesse público, tal como o da mobilidade urbana, tendo como exemplo:

Os **congestionamentos na cidade** aumentaram, já que as obras viárias, voltadas para o automóvel, não obedeceram a um plano que pudesse dar mais **eficiência** ao transporte de massa [...] Até que ponto é possível insistir na estratégia das elites urbanas brasileiras, de produzir um cenário de modernidade [...] em uma ilha, cercada pela **não cidade** (MARICATO, 2000, p. 142).

A “não cidade” da qual refere Maricato (2000) e que potencializa a pobreza e outros problemas sociais urbanos, tal como os de mobilidade urbana, alinha-se ao conceito de cidade como “local” atribuído por Spink (2001). Nesse, a questão fundamental advém de uma carência democrática na sociedade, o que acarreta na falta de proteção de direitos individuais e coletivos.

Poderíamos, no entanto, entender a cidade, como um conjunto de espaços ou territórios, que a partir de práticas construídas historicamente, interrelacionam-se, na construção de possibilidades, em seu sentido coletivo e múltiplo (CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2011). Entender, portanto, a possibilidade de conceber a cidade e seus espaços, a partir de relações sociais entre diversos agentes, como as pessoas, empresas, poder público e organizações sociais (CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2011).

Dessa forma, temos a possibilidade de enxergar a cidade sob uma nova ótica, o de “lugar”, o “lugar da gente”, um espaço em constante construção, a partir da produção de sentidos, afetos e ações (SPINK, 2001). Para Spink (2001), entender a cidade como produtora de sentidos em constante construção permite que através da percepção do bem e mal-estar, em um processo de “devir”, possamos enxergar a mesma e o espaço urbano, sob outras perspectivas, tais como:

“[...] a cara da gente, uma arena de demandas, conflitos e reivindicações para a melhoria na qualidade de vida; [...] denso, é a vida das pessoas em espaço e tempo que dependendo das circunstâncias pode ser o bairro, o município ou a região; [...] é onde se enraízam as experiências; territorialidade e identidade – o lugar, as raízes históricas e culturais; [...] o ponto de partida para a intersectorialidade; [...] uma nova concepção do local visto como lugar, onde a lógica da proximidade, do **encontro e do confronto** é possível; [...] **que não é dado, mas se define e se redefine a partir das ações**, remetendo a **um contexto de relações que não é somente local**; [...] o motor de arranque no enfrentamento da pobreza e a base da discussão sobre o desenvolvimento; [...] um processo gradual de aproveitamento de oportunidades, de aprendizagem e de luta” (SPINK, 2001, p. 16).

É nesse sentido, de apreender novas possibilidades à cidade, que Rolnik (1998) relata a passagem da cidade antiga, controlada e vigiada, que não se desenvolveu em um ritmo natural, para outra que se apresenta de forma dinâmica e

com a necessidade de transformação de acordo com as características necessárias ao seu melhor desenvolvimento social e coletivo.

Observa-se, então, que um processo de construção de território e de si próprio se dá em seu convívio na sociedade, através da produção das relações sociais que se estabelecem em diversos lugares, em tempos e escalas diferentes, correspondendo, portanto, às múltiplas possibilidades (CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2011).

Assim, no âmbito das cidades, o universo das concepções, idéias e trocas, mostram-se de formas potentes, ativas, dinâmicas e necessárias ao rompimento de barreiras, para a quebra de paradigmas (ROLNIK, 1998); sendo o espaço urbano, fruto das pessoas que vivem na cidade e que fazem e refazem os locais (CORRÊA, 1995):

O **espaço urbano** é definido como o conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como: o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviço e de gestão; áreas industriais e áreas residenciais, distintas em termos de forma e conteúdo social; áreas de lazer; e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão. Este conjunto de usos da terra é a organização espacial da cidade ou simplesmente o espaço urbano fragmentado (CORRÊA, 1995, p. 1).

Essa diferença no uso do espaço urbano proporciona diferenças nos estilos de vida e atividades de cada local, direcionando cada qual para um certo tipo de atividade, dependendo do seu potencial e, que condiciona-se em um fluxo constante. Assim, como consequência dessa diversificação, as mudanças ocorrem, advindas do fluxo de pessoas e de trocas de idéias (em um aspecto relacional), se resumindo em diversos tipos de movimentos de todos os âmbitos (CORRÊA, 1995).

Movimentos esses que corroboram na construção dos espaços, da cidade, e que a partir da perspectiva do “lugar” se dá enquanto relações sociais, vividas, que vão sendo construídas continuamente, mas também a partir de relações já impostas, sob uma ordem (em uma visão molar) (CARLOS; SOUZA; SPOSITO, 2011).

As mudanças comportamentais do ser humano (multiplicidades de identidades), a partir de suas vivências, contribuem para o potencial da cidade e do espaço urbano, que está relacionado com a linha do “devir”, da existência em si. Assim, o “devir” é um movimento pelo qual a linha libera-se do ponto, e torna os pontos indiscerníveis: o rizoma, o oposto da arborescência (DELEUZE; GUATTARI, 1996).

Portanto, é a partir desse contexto de “cidade” que propõe esse trabalho, um novo modo de sentir e produzir a mesma, como um “lugar” de afirmação de diferenças, em multiplicidades, como um espaço de relações micropolíticas que no âmbito do “direito à cidade”, denota no processo de construção do espaço urbano, a partir das subjetividades do indivíduo.

2.3.1 O “Direito à cidade” no processo de construção do espaço urbano

Figura 2 – Intervenção artística na Via Calma Da Avenida 7 de Setembro em Curitiba



Fonte: Portal da Prefeitura de Curitiba (2019)

Neste tópico, abordamos a respeito do “direito à cidade”, por meio de uma perspectiva em paradoxo, macro e micropolítico, como uma possibilidade, um processo do vivente em construir o seu espaço urbano. Dessa forma, ao consideramos o modo do qual as pessoas vivenciam a cidade, como um exercício democrático, o que se dimensiona é a condição desse vivente em estar ou não no “direito à cidade”.

No Brasil, destacando o aspecto macropolítico (molar), ao consideramos a Constituição Federal de 1988 (CF/1988) e também o “Estatuto da Cidade” (Lei nº 10.257/2001), no tocante ao “direito à cidade”, temos que o mesmo refere-se a uma garantia da qual o brasileiro tem em usufruir um espaço público de sua cidade, de forma digna e igual, ao dividir entre as pessoas as benesses e os problemas advindos do uso ambiental de um determinado espaço urbano (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988; ESTATUTO DA CIDADE, 2001).

Portanto, quando se fala em “direito à cidade”, observa-se na CF/1988, em seu artigo 182, o indicativo do desenvolvimento de políticas urbanas executadas pelo Poder Público Municipal, dos quais teriam como objetivos principais, garantir as funções sociais da cidade e o bem-estar de seus habitantes (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

Ainda, referindo-se a CF/1988 e, alinhando o “direito à cidade” com a questão da mobilidade, observa-se em seu artigo 21, o papel do Estado na garantia do bem-estar da população, ao instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, englobando além da habitação e do saneamento básico, a mobilidade urbana (CONSTITUIÇÃO FEDERAL, 1988).

Com essas diretrizes, tem-se a partir de julho de 2001, com o “Estatuto da Cidade”, o interesse por parte do Estado em garantir o desenvolvimento social através do bem-estar dos cidadãos, em prol do coletivo, ao considerar uma gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade (ESTATUTO DA CIDADE, 2011). Essa possibilidade de maior participação da população e de autonomia municipal, no desenvolvimento da sua cidade, poderia corroborar em demandas específicas locais, proporcionando potencializar o “direito à cidade”.

Assim, considera-se a possibilidade de alinhamento do “Estatuto da cidade” com o conceito de “Direito à cidade”, o qual defende Henri Lefebvre (1988), como um instrumento de rompimento com a forma já estabelecida de desenvolvimento das cidades. Portanto, o “direito à cidade” permitiria ao quebrar paradigmas, não estabelecer um novo modelo, mas sim, buscar o caminho para novas possibilidades, novos horizontes (LEFEBVRE, 2008).

Esse “direito à cidade” do qual defende Lefebvre (2008), que depende da possibilidade de participação democrática dos cidadãos nas cidades, enquanto *lócus* de convívio e trocas sociais foi de certa forma enfraquecida a partir da consolidação do sistema capitalista e do pensamento moderno, do qual prevalecem os valores econômicos sobre as funções sociais da cidade.

Essa crítica de Lefebvre à forma capitalista de desenvolvimento das cidades alinha-se com o pensamento de David Harvey (2014), o qual coloca como “direito à cidade”, a possibilidade dos cidadãos em reivindicar sobre o processo de urbanização, ou seja, o direito de transformar a cidade em prol do coletivo e não de interesses de grupos específicos. Assim, esse “direito à cidade” não seria o retorno a algo anterior, a um modelo que já existiu, mas sim, um processo de constante transformação resultante das relações sociais (HARVEY, 2014).

Por fim, o pensamento de Lefebvre se encontra em diálogo com o conceito de “cidade” de Peter Spink (2001), ou seja, “o lugar da gente”, do qual há possibilidades da pessoa mudar si próprio e também o território em que vive, transita, convive, através de constantes processos de (des)reterritorializações, sendo esse, abordado a seguir.

2.4 O TERRITÓRIO E O PROCESSO DE (DES)RETERRITORIZAÇÃO

A partir deste tópico, buscamos abordar o “território”, tanto em seu aspecto físico e territorial, quanto no âmbito do pensamento nômade, considerando a (des)reterritorialização como um processo contínuo, pelo qual o “sentir” é preservado ao longo do tempo. Tem-se que, ao acionarmos o corpo, pelo “sentir” e não pela razão, por imagens e códigos, busca-se, ao transitar pela cidade, sentir a mesma, acionando o deslocamento do sujeito à uma nova experiência sobre o “olhar a cidade”, ampliando, portanto, o seu campo de visão.

Assim, temos no vivenciar a cidade, o sujeito em um processo de (des)reterritorialização a partir do acionamento de seu corpo, isso é, descolando-se para fora de categorizações e elaborando novas significações.

Nesse contexto, faz-se necessário apresentar alguns conceitos que serão mobilizados nesse trabalho, a respeito da (des)reterritorialização presentes na obra de Gilles Deleuze e Félix Guattari, bem como de outros autores.

2.4.1 A (des)reterritorialização na visão de Deleuze e Guattari

Para Haesbaert e Bruce (2002), a atenção sobre o tema da (des)reterritorialização, a partir da década de 1990, direcionou os estudos a um olhar sobre a obra de Deleuze e Guattari, sendo esses considerados como proponentes dessa terminologia. Tem-se, assim, por meio de Deleuze e Guattari, a territorialização e a desterritorialização – construção e destruição/abandono dos territórios humanos respectivamente – como processos que ocorrem de forma concomitante a partir de agenciamentos e diferentes intensidades (HAESBAERT; BRUCE, 2002).

Nesse sentido, Deleuze e Guattari (1996), trabalham com a questão do território, sob uma perspectiva política-filosófica, onde o mesmo se faz (constitui-se e estende-se) como um produto de constantes movimentos de (des)reterritorializações, dos quais, a partir de fluxos e cortes visualizam-se possibilidades não somente no âmbito físico, territorial, mas também no âmbito do pensamento.

A partir desse pensamento, tem-se agora no “homem nômade” e não no “homem sedentário” (fixo em pensamento), a possibilidade de apreensão do território como um lugar de trocas e afetos, provenientes de um intenso fluxo de (des)reterritorializações, do qual em mobilidade urbana, é esse processo que mais nos interessa, em comparação a um ponto de partida ou chegada, por exemplo (DELEUZE; GUATTARI, 1996).

Ao considerar as territorialidades, Haesbaert e Bruce (2002) observam em Deleuze e Guattari, primeiro, no que se refere à uma sociedade pré-capitalista, a flexibilidade territorial, proveniente de uma primeira forma de *socius*, uma “mega-máquina” que cobre o campo social, tendo a terra como unidade primitiva, selvagem, do desejo e da produção. Nesse sentido:

Os segmentos sociais têm neste caso uma certa flexibilidade, de acordo com as tarefas e as situações, entre os dois pólos extremos da fusão e da cisão; uma grande **comunicabilidade entre heterogêneos**, de modo que o ajustamento de um segmento a outro pode se fazer de múltiplas maneiras; uma **construção local** que impede que se possa determinar de antemão um domínio de base (econômico, político, jurídico, artístico) (DELEUZE; GUATTARI, 1996, p. 78).

Nessas sociedades, como não existiam um aparelho de poder transcendente, e que delimitava de forma rígida a organização social, os agenciamentos (maquínicos e coletivos de enunciação) estavam fixados na terra, gerando assim uma relação entre a sociedade com a terra em um início e fim em si mesma (formação de um *corpus* terra-homem) (HAESBAERT; BRUCE, 2002). Porém, com o advento da sociedade capitalista e a formação do Estado moderno, passou a ocorrer em função da terra, uma segmentaridade dura, sobrecodificada por um aparelho transcendente de poder (HAESBAERT; BRUCE, 2002).

Foi a partir dessa constituição do Estado, a ocorrência do primeiro grande movimento de desterritorialização, destruindo os territórios e agenciamentos da sociedade pré-capitalista em um processo de reterritorialização advindo de uma sobrecodificação (HAESBAERT; BRUCE, 2002).

Nos dias atuais, no cotidiano, o que se observa é uma desterritorialização cotidiana, que é relativa, e que implica a vida em constante movimento de desterritorialização e reterritorialização, visto que nós estamos sempre passando de um território a outro, abandonando o primeiro (não destruindo-o), fundando um novo (HAESBAERT; BRUCE, 2002). Nesse sentido, exemplifica-se:

[...] o operário de uma fábrica de automóveis. No decorrer do dia, ele atravessa basicamente dois territórios – o território familiar e o território do trabalho. Em cada um deles existem **agenciamentos maquínicos de corpos** e **agenciamentos coletivos de enunciação** muito distintos. Na família **os corpos** estão dispostos na figura do Pai, da Mãe e do Filho. Um triângulo hierárquico, imerso na castração, no Édipo e nos decalques [...] o regime alimentar e o regime sexual a que nos referimos antes, são agenciamentos que compõem a família [...] Na fábrica, os corpos são outros, os agenciamentos coletivos de enunciação são outros. É um corpo técnico-científico, um aparato disciplinar, controle do tempo e corpo,

hierarquia de funções; são enunciados diferentes (HAESBAERT; BRUCE, 2002, p. 18-19).

Podemos, a partir disso, visualizar a territorialidade em um plano molecular, a partir da filosofia de Deleuze e Guattari e a “teoria das multiplicidades”, a possibilidade de apreender a realidade em si própria, ou seja, em uma lógica da imanência, ao superar dicotomias preexistentes em uma dimensão externa, tal como o consciente e inconsciente, natureza e história, corpo e alma (HAESBAERT; BRUCE, 2002).

Ao considerarmos as multiplicidades, não visualizamos uma totalidade e um sujeito, e sim construímos um pensamento rizomático, ao considerarmos, a partir desse, as subjetivações, contrapondo, portanto, o modelo hierárquico, fechado, o da árvore-raiz (DELEUZE; GUATTARI, 1995). Assim, tem que o rizoma para Deleuze e Guattari:

O **rizoma** é uma proposta de **construção do pensamento** onde os **conceitos não estão hierarquizados** e não partem de um ponto central, de um centro de poder ou de referência aos quais os outros conceitos devem se remeter. O rizoma funciona **através de encontros e agenciamentos**, de uma verdadeira cartografia das multiplicidades (HAESBAERT; BRUCE, 2002, p. 10).

Desse modo, enquanto o pensamento rizomático possibilitaria uma experimentação apoiada no real (em um plano molar), e que a partir de desconstruções visualizam-se constantes remodelações (em um plano molecular); na arborescência objetiva-se a reprodução, o “decalque”, a “volta sempre ao mesmo” (DELEUZE; GUATTARI, 1995). No entanto, ao contrapor o pensamento árvore-raiz, Deleuze e Guattari, não estão negando-o, não se estabelece uma oposição no sentido de que um termo deva eliminar o outro, e sim se agem na complementariedade (HAESBAERT; BRUCE, 2002). Dessa forma:

Qualquer ponto de um rizoma pode ser conectado a qualquer outro e deve sê-lo. E muito diferente da árvore ou da raiz que fixam um ponto, uma ordem. [...] Num rizoma, ao contrário, cada traço não remete necessariamente a traço linguístico: cadeias semióticas de toda natureza são aí conectadas a modos de codificação muito

diversos, cadeias biológicas, políticas, econômicas, etc., colocando em jogo não somente regimes de signos diferentes, mas também estatutos de estados de coisas (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p. 15).

Assim, a partir dessa lógica de conexão (em um processo de genealogia) e heterogeneidade (no sentido de multiplicidades), tem-se que um tipo de agenciamento (o coletivo de enunciação), age sobre outro (o maquínico), em um processo que provoca um corte entre os regimes de signos e objetos (DELEUZE; GUATTARI, 1995). Esse processo constante de construção implica em inúmeras possibilidades de ressignificações a partir dos sentidos das pessoas (GUATTARI; ROLNIK, 1996), ressignificações essas, advindas de práticas sociais e que, permitem a construção do seu próprio território.

2.4.2 O território como produto de práticas sociais e de subjetividades

Ao entendermos a (des)reterritorialização como um processo, visualiza-se a partir de Deleuze e Guattari, a possibilidade de se enxergar o território como espaço de práticas sociais, proporcionando uma efetiva libertação dos desejos, dos corpos de criação e de produção de subjetividades (HAESBAERT; BRUCE, 2002); e nesse sentido, há possibilidade de apreensão do bem/mal-estar a partir de ressignificações.

A sustentabilidade ou não dos processos organizativos (da qual compreende a mobilidade urbana, tal qual parte de uma política pública), advém de um processo relacional, que se estabelece a partir dos sentidos que estão em constante produção (SPINK, 2001), sentidos esses que podem refletir no bem/mal estar da pessoa em seu cotidiano.

Dessa forma, quando a partir de uma construção, o pensamento advém de um desejo (pela percepção de seus sentidos) no plano das subjetivações e em uma renúncia do par sujeito-objeto (aquele que deseja e aquilo que é desejado), existe a possibilidade de visualizar o âmbito social do desejo, a sua passagem ao plano político (engajamento) ao favorecimento de potencialidades (GUATTARI; ROLNIK, 1996).

Assim, o desejo como produção e construção, a partir do conjunto de agenciamentos (maquímicos e coletivos de enunciação), desencadeia em uma série de desejos (HAESBAERT; BRUCE, 2002). Por exemplo, ao considerar a mobilidade urbana, um motorista não deseja apenas uma rua ou avenida em boas condições, ou o cadeirante apenas condições de acessibilidade, mas ambos desejam dentre outras coisas, a produção de vida e o bem-estar significado como vivente.

Desse modo, ao considerar que um desejo vem sempre agenciado, tem-se nessa concepção que ele (o desejo) permite a criação de territórios (HAESBAERT; BRUCE, 2002). Assim:

A noção de território aqui é entendida num sentido muito amplo, que ultrapassa o uso que fazem dele a etologia e a etnologia. Os seres existentes se organizam segundo territórios que os delimitam aos outros existentes e aos fluxos cósmicos. O território pode ser relativo tanto a um espaço vivido, quanto a um sistema percebido no seio da qual um sujeito se sente “em casa”. **O território é sinônimo de apropriação, de subjetivação fechada sobre si mesma.** Ele é o conjunto de projetos e representações nos quais vai desembocar, pragmaticamente, toda uma série de comportamentos, de investimentos, nos tempos e nos espaços sociais, culturais, estéticos, cognitivos (GUATTARI; ROLNIK, 1996, p. 323).

Portanto, nesse contexto de desterritorialização-reterritorialização constante, o território desterritorializa-se através de um processo de engajamento em linhas de fuga e na “destruição” dos territórios “originais” e, por sua vez, a reterritorialização se dá em uma tentativa de recomposição de um território, engajado em um processo desterritorializante (GUATTARI; ROLNIK, 1996). Assim, o território:

Pode se desterritorizar, isto é abrir-se, **engajar-se em linhas de fuga e até sair do seu curso e se destruir.** A espécie, humana está mergulhada num imenso movimento de desterritorialização, no sentido de que seus territórios “originais” se desfazem ininterruptamente com a divisão social do trabalho, com a ação dos deuses universais que ultrapassam os quadros da tribo e da etnia, com os sistemas maquímicos que a levam a atravessar cada vez mais rapidamente, as estratificações materiais e mentais (GUATTARI; ROLNIK, 1996, p. 323).

Para Haesbaert e Bruce (2002), a desterritorialização em Deleuze e Guattari se dá em duas formas, de acordo com a sua intensidade: a primeira, a relativa, se refere ao próprio *sócius*, isto é, o abandono de territórios criados nas sociedades e conseqüentemente a sua reterritorialização; e segunda, a absoluta, da qual refere-se ao próprio pensamento, à criação. Há nesse processo, para Deleuze e Guattari (1996), um aspecto relacional entre os dois tipos de desterritorializações:

O menos desterritorializado se reterritorializa sobre o mais desterritorializado. Surge aqui um segundo sistema de reterritorializações, vertical, de baixo para cima. E nesse sentido que não apenas a boca, mas o seio, a mão, o corpo inteiro, a própria ferramenta, são "rostificados". Em regra geral, as desterritorializações relativas (trans-codificação) se reterritorializam sobre uma desterritorialização absoluta em determinado aspecto (sobrecodificação) (DELEUZE; GUATTARI, 1996 p. 38).

Visualiza assim, portanto, que a desterritorialização relativa refere-se à construção de territórios sociais, e a desterritorialização absoluta está no plano da imanência (HAESBAERT; BRUCE, 2002).

A partir de Deleuze e Guattari, no âmbito do território construído por agenciamentos, tem-se também que esses são de dois tipos: os agenciamentos coletivos de enunciação (expressão) e os agenciamentos maquínicos de corpos ou desejos (afetos) (HAESBAERT; BRUCE, 2002). Em conjunto, os dois agenciamentos se apresentam em dois eixos, um vertical e outro horizontal:

Segundo um primeiro eixo, horizontal, um agenciamento comporta dois segmentos: um de conteúdo, o outro de expressão. Por um lado, ele é agenciamento maquínico de corpos, de ações e de paixões, mistura de corpos reagindo uns sobre os outros; por outro lado, agenciamento coletivo de enunciação, de atos e de enunciados, transformações incorpóreas sendo atribuídas aos corpos. Mas, segundo um eixo vertical orientado, o agenciamento tem, de uma parte, lados territoriais ou reterritorializados que o estabilizam e, de outra parte, picos de desterritorialização que o arrebatam (DELEUZE; GUATTARI, 1995, p. 24).

Nesse sentido, os agenciamentos maquínicos de corpos referem-se as máquinas sociais, as relações entre corpos em uma sociedade; enquanto os

agenciamentos coletivos de enunciação referem-se aos enunciados, respeitando um regime de signos compartilhados, à linguagem (HAESBAERT; BRUCE, 2002).

Tem-se também que os dois agenciamentos percorrem-se, intervêm um no outro, em um movimento recíproco e não hierárquico. Dessa forma, ao mesmo tempo em que o agenciamento maquínico fixa atributos aos corpos a fim de retardá-los (a mão cria um território na ferramenta), o agenciamento coletivo de enunciação ganha amplitude no desejo, como força criadora e produtiva (a boca cria um território no seio), significações e ressignificações respectivamente (HAESBAERT; BRUCE, 2002).

Considerando-se, portanto, que o território é constantemente construído a partir das relações e práticas sociais do nosso cotidiano e, que se dá em âmbito local, tem-se a possibilidade de se pensar, a partir de uma concepção molecular, em micropolíticas.

Para Spink (2001), por exemplo, no tocante às teorias organizacionais, existe viabilidade de se pensar as práticas públicas administrativas no âmbito do local, no sentido de espaço para a ação social, como “lugar da gente”, já que é a partir dele e da proximidade entre as pessoas que ocorrem os encontros e a possibilidade de discussões e aprendizagem para o desenvolvimento coletivo.

Assim, o local como lugar em constante construção é onde ocorre o processo de territorialização, a partir do enraizamento das experiências e da identificação pessoal com o lugar, em seu sentido histórico e cultural (SPINK, 2001).

Portanto, considera-se a possibilidade de apreender o território como um espaço (social) em construção (contínua), sendo um produto social que se dá na processualidade do cotidiano das pessoas (SPINK, 2001); e que são construídos a partir de seus próprios movimentos, do seu ir e vir cotidiano (HAESBAERT; BRUCE 2002). Sendo essa construção, advinda das subjetividades de cada indivíduo, visualizamos essas enquanto processos de constantes (des)reterritorializações.

2.4.3 As subjetividades ativas e reativas enquanto processos de (des)reterritorializações

A partir da visualização do território como produto das práticas sociais e das subjetividades, tem-se a possibilidade de apreender, por meio dessas, o processo de (des)reterritorialização.

Captamos as formas (estruturas molares), de modo subjetivo a partir de significações, pela via da percepção dos sentidos (a partir das nossas experiências vividas e sentidas), e dos sentimentos (a partir de nossas experiências emotivas), que em conjunto possibilitam a construção de nossas realidades as quais relacionam as pessoas, os lugares e os códigos socioculturais (ROLNIK, 2018). Assim, considerando que essa subjetividade se estabelece por meio de um plano molar, temos que, na apreensão de nosso mundo:

Quando, **vemos, escutamos, farejamos** ou **tocamos** algo, nossa percepção e nosso sentimento já vêm associados aos códigos e representações de que dispomos, os quais projetamos sobre esse algo, o que nos permite atribuir-lhe um **sentido** (ROLNIK, 2018, p. 52).

É portanto, nesse âmbito, de planos molares (podem existir mais de um) que se estabelecem as nossas subjetividades reativas, ou seja, que são criadas e sustentam a vida sempre em um mesmo valor e que podem ser observados nas hierarquias, representações e distribuição das pessoas no campo social (ROLNIK, 2018). Esse modo de apreensão do mundo, que é marcado por hábitos e costumes, nos conduzem no cotidiano e, por permitir a sociabilização e comunicação, é sem dúvida indispensável, porém não único (ROLNIK, 2018).

Pensamos, portanto, em outra via, a das subjetividades ativas, a apreensão de mundo, que nos permitem captar não somente as formas mas também as forças que agitam e provocam efeitos nos nossos corpos, a partir das experiências vividas e, que possibilitam-nos ressignificar (ROLNIK, 2018).

As subjetividades ativas correspondem à potência da criação (potencia em ato, para Spinoza) no âmbito dos nossos desejos, ou seja, às forças que nos

pulsionam a partir de nossas próprias experiências singulares, advindos de processos de ressignificações (ROLNIK, 2018). Como um processo de construção social da realidade e do território, essas subjetividades não se dão isoladamente no indivíduo (não começa e termina na pessoa), pois, há influencia das forças do mundo (construídas em um contexto local, sócio-cultural) que o compõe (ROLNIK, 2018).

Nesse sentido, o produto desse processo são as nossas expressões (ações), que em um contínuo devir, relacionam-se aos constantes e inacabados movimentos de (des)reterritorializações: “o espaço surgiria dos devires das formas que são sendo criadas [...] produtos das ações” (ROLNIK, 2018, p. 42).

As subjetividades advindas dessas (des)reterritorializações (conforme ocorrem as experiências de nossas vivências no dia a dia) encontram-se nas diferenças, ao apreendermos o bem/mal-estar e, como um ato criador e imanente, nele se encerra (ROLNIK, 2018). Nossas subjetividades são assim construídas, a partir de uma relação dinâmica entre formas (que se se estabelecem nos planos molares) e forças (situadas nos planos moleculares), que para Rolnik (2018):

Assim como formas e forças são distintas, não são as mesmas as capacidades por meio das quais registram-se os sinais de cada uma delas. Do exercício de tais capacidades resultam **duas das múltiplas dimensões da experiência complexa que designamos por “subjetividade”**. E assim como formas e forças embora distintas são inextrincáveis, consituindo uma só e mesma face da superfície topológico-relacional de um mundo, **tais capacidades operam simultânea e inseparavelmente na trama relacional que se tece entre os corpos que a constituem a cada momento** – que tenhamos ou não consciência das mesmas e independentemente do grau em que mantenhemos ativa cada uma delas para guiar nossas escolhas e ações que delas decorrem (ROLNIK, 2018, p. 50).

A partir dessa subjetividade, tem-se o “percepto”, que diferente da “percepção” (da realidade), consiste em uma apreensão que excede as situações vividas e suas representações (consideram-nas, mas não as somente), possibilitando ressignificações (novas maneiras de ver e sentir) a partir de reflexões (ROLNIK, 2018). Esse processo de reflexão é possibilitado pela apreensão do “afeto”, que aqui corresponde não a afeição e carinho, e sim, em um aspecto

relacional, àquilo que nos estranham, afetam, perturbam, abalam e que nos causam mal-estar (ROLNIK, 2018).

Nesse âmbito, do mal/bem estar do corpo, em um plano imanente, observa-se o “corpo-pulsional”, que vive de forma intensa e que permite um processo de transvalorização enquanto forças criadora e, assim, “o mundo vive efetivamente em nosso corpo e nele produz” (ROLNIK, 2018, p. 54).

Temos, a partir disso, o estranhamento e desestabilização de uma forma (um molar), a busca por um desejo de agir em prol de uma subjetividade que dê um novo sentido e significado, as ressignificações (ROLNIK, 2018). A partir desse ressignificar, visualiza-se um processo (des)reterritorialização constante e, isso se deve a:

[...] **uma tensão** entre, de um lado, o movimento que pressiona a subjetividade na direção da **conservação** das formas em que a vida se encontra materializada e, de outro, o movimento que a pressiona na direção da conservação da vida em sua **potência** de germinação, a qual só se completa quando tais embriões tomam consistência em outras formas vigentes (ROLNIK, 2018, p. 56).

Assim, tensionada entre esses dois movimentos (territorialização e desterritorialização), a subjetividade converte-se em ativa, na busca constante por respostas, em um “inconsiente pulsional”, que convoca o desejo de agir a fim de recobrar um equilíbrio vital e emocional (ROLNIK, 2018).

Esse processo de produção pelas subjetividades ativas, encontra sua potencialidade em criar novas políticas públicas, especialmente quando relacionado às micropolíticas. Com essa micropolítica da qual menciona Rolnik (2018) e, que a denomina “micropolítica ativa”, temos a possibilidade de escapar de um domínio inconsciente a partir do desejo, sendo esse alimentado pela tensão e uma “pulsão intensiva”, sendo que:

Nessa **micropolítica**, **as ações do desejo** consistem portanto em **atos de criação que se inscrevem nos territórios existenciais estabelecidos** e suas respectivas cartografias, rompendo a cena pacata do instituído [...] o motor do desejo em suas ações pensantes é a vontade de conservação da própria vida em sua essência –

vontade radicalmente distinta daquela que quer conservar a cartografia em curso. Lograr conservar a vida depende de negociar com as formas vigentes na superfície do mundo, de modo a encontrar os pontos onde o desejo poderá perfurá-la para neles inscrever os cortes da força instituinte (ROLNIK, 2018, p. 61-64).

É portanto, através da micropolítica ativa, que temos a possibilidade de apreensão do “acontecimento”, ou seja, daquilo que orienta as ações do desejo no sentido da criação, de uma diferença e, uma resposta a um mal-estar, na busca de um novo equilíbrio, um bem-estar (ROLNIK, 2018). A partir do processo de devir na subjetividade, advindo do desejo, temos com a micropolítica ativa, a possibilidade de torná-la agente criativa de “criação de mundos”, contrapondo a subjetividade inconsciente e reativa que molda e conforma (ROLNIK, 2018).

3 REFERENCIAL METODOLÓGICO

Para a realização desse trabalho, a produção se deu como uma pesquisa experimental, relacional e dialógica, operada por meio de observações, diálogos e entrevistas semiestruturadas, gravadas e transcritas. A construção de uma narrativa, que se pautou na construção de uma história sobre o bem/mal-estar em mobilidade urbana, deu-se por meio da promoção de diálogos entre diferentes argumentos e histórias, envolvendo a literatura acessada sobre o tema.

O processo de construção dos sentidos do cotidiano das pessoas, no âmbito da mobilidade urbana, a partir de um momento de interação entre o pesquisador e pesquisado se estabelece quando as pessoas narram suas subjetividades, em um encontro dialógico (MARRA; BRITO, 2011). Nota-se que, assim, a partir dessa abordagem, o conhecimento tem uma cultura e história específica e particular, resultando sempre de uma construção coletiva da qual o conhecimento é inseparável da ação social (IÑIGUEZ, 2002).

Visando a concretização desse trabalho, os procedimentos metodológicos se alinham a base epistemológica do Construcionismo Social, localizada no circuito da pós-modernidade. Nesse sentido, a presente pesquisa se enreda pelos caminhos da abordagem qualitativa, mobilizando as subjetividades.

Para Goldenberg (1997), a pesquisa qualitativa não se preocupa com a representatividade numérica de um grupo social, mas com o aprofundamento da compreensão desse, ao privilegiar a exploração de uma dinâmica social, potencializando o seu aspecto subjetivo e a singularidade de um fenômeno.

Nesse sentido, Godoi, Melo e Silva (2006) consideram, a partir da pesquisa qualitativa, a possibilidade de potencializar as subjetividades, o aspecto relacional, e as multiplicidades (polifonias) ao potencializar diferentes vozes, dentro de um contexto pós-moderno.

Assim, a pesquisa qualitativa, no âmbito das políticas públicas, possibilita potencializar a apreensão de processos (dos quais fazem parte a população e o poder público) em um contexto local. Considera-se, ainda, a favor das pesquisas qualitativas, o fato de que intrinsecamente, essas possibilitam uma forma de pesquisa mais crítica e potencialmente emancipatória e, assim, uma melhor

apreensão das interpretações que as pessoas fazem do mundo, como atores sociais, bem como, das criações discursivas para efetuar seus próprios mundos sociais (BAUER; GASKELL; ALLUM, 2003).

Assim, Denzin e Lincoln (2006) enxergam, a partir da pesquisa qualitativa, a potencialização dos aspectos criador e crítico na construção do conhecimento e, de forma social. A partir dessa construção, tem-se a possibilidade de um empreendimento político e coletivo, ao considerar pluralidades de vozes e focar estruturas locais e relacionais (DENZIN; LINCOLN, 2006).

Nesse sentido, trata-se de uma pesquisa experimental (alinhada a filosofia da diferença, em devir), relacional (promovendo encontros em afetos) e dialógica (acionando histórias a partir de diálogos).

3.1 O CONSTRUCIONISMO SOCIAL COMO BASE EPISTEMOLÓGICA

A base epistemológica construcionista social refere-se a um empreendimento coletivo e interativo (relacional) que permite que as pessoas, nas suas relações sociais cotidianas locais (embasadas por um contexto histórico-cultural), construam sentidos para produzirem encontros e lidarem com as situações que os acercam (SPINK; MEDRADO, 2013).

Antes, na ciência moderna, de acordo com Moscheta (2014), o pesquisador tinha como intenção reproduzir um retrato fiel do mundo. Nesse engajamento e na realização dessa linguagem (ciência moderna), há a necessidade de separação entre sujeito e objeto, onde o objeto se estabelece como uma realidade dada e o sujeito é quem o acessa/observa de forma neutra e imparcial, a partir de uma linguagem clara e precisa, na produção de consensos, invalidando assim qualquer possibilidade de compreensão além daquilo que se propõe como verdade única (MOSCHETA, 2014).

Com a abordagem construcionista social, pautada na pós-modernidade, a ciência mobiliza a multiplicidade a partir do “dissenso” (MOSCHETA, 2014). Nesse sentido, o discurso construcionista social, embasado no entendimento da realidade por meio de controvérsias e disparidades existentes nas relações construídas

socialmente, busca legitimar as apreensões de um mundo por meio do qual o pesquisador, ao fazer parte, assume um lugar ao expor suas contingências (MOSCHETA, 2014).

O processo de pesquisa construcionista social não se refere a busca ou a descoberta da verdade (como se a realidade e a verdade fossem algo dado, a ser alcançado), essa abordagem busca ampliar os saberes numa tentativa de confronto, engajamento e não exclusão (SPINK, 2003).

Nesse sentido, ocupa-se de um debate, na tentativa de livrar essa abordagem do risco de reificação – isto é, de considerar o próprio construcionismo como a realidade em si mesmo – propondo que a realidade se perfaz como devir, como um “movimento construcionista social”, não existindo um construcionismo único (SOUZA, 2014).

A fim de argumentar a respeito da pesquisa construcionista social, Gergen (1985) descreve quatro pressupostos. No primeiro: “Os termos por meio dos quais explicamos o mundo e a nós mesmos não são ditados pelos objetos estipulados por esses relatos”; tem-se, assim, a impossibilidade de separar o sujeito do objeto, já que é a partir de nós, de nossos sentidos, das nossas trocas cotidianas que apreendemos o mundo (GERGEN, 1985).

Em seu segundo pressuposto, temos que: “Os termos e as formas por meio das quais alcançamos o entendimento do mundo e de nós são artefatos sociais, produtos de trocas históricas e culturalmente situadas entre as pessoas”. Assim, ao entender qualquer descrição sobre o mundo, a partir de trocas situadas entre as pessoas (aspecto relacional), posicionamos, portanto, contra verdades absolutas (GERGEN, 1985).

Em seu terceiro pressuposto, Gergen (1985) relata: “O grau em que uma dada explicação do mundo ou do eu é sustentada no tempo não é dependente de sua validade objetiva, mas das vicissitudes do processo social”; ou seja, as explicações vão sendo negociadas entre as pessoas e são legitimadas (em seu discurso) a partir de suas utilidades sociais (GERGEN, 1985).

Por fim, o aspecto relacional do discurso construcionista social é abordado no último pressuposto: “A linguagem deriva seu sentido dos encontros humanos a partir da maneira que funciona dentro dos padrões de relacionamento”; assim, tem-se a

existência de padrões discursivos provenientes de cada grupo social que uma pessoa faz parte (GERGEN, 1985).

3.2 A LINGUAGEM E AS PRÁTICAS DISCURSIVAS NA PRODUÇÃO DE SENTIDOS

Visando o caráter exploratório e experimental da pesquisa e a possibilidade de apreender os sentimentos das pessoas ao sentir e refletir, visualiza-se com a prática discursiva da qual se alinha a abordagem construcionista social, um modo em que, através da narrativa construída a partir de diversos discursos, buscam-se novos ressignificados à cidade.

Nesse sentido, o discurso construcionista social se alinha com a possibilidade polissêmica, ou seja, de coproduzir vários significados – e não uma verdade única e universal – que embasam à construção social da realidade, por meio da composição de narrativas (MOSCHETA, 2014). Nesse sentido, Spink (2003), considera a narrativa como uma forma de se obter conhecimento científico derivado da construção de realidades sociais.

Assim, observando os objetivos propostos nesse trabalho, por meio do construcionismo social, visualiza-se a possibilidade de construção dos sentidos, advindos das relações sociais dos sujeitos em seu cotidiano e, com isso, os discursos a respeito de um fenômeno são entendidos como caminho de leitura do próprio fenômeno (MARRA; BRITO, 2011). Dessa forma, percebe-se que esse discurso não busca se aproximar do fenômeno e sim se estabelece como o modo que os indivíduos constroem os sentidos sobre ele.

Observando a necessidade de compreender o contexto local, a partir do construcionismo social, o pesquisador busca construir os sentidos sobre às experiências das pessoas com as próprias pessoas, enquanto vivências cotidianas (SPINK, 2003). A presente pesquisa aborda a construção social da realidade sobre a mobilidade urbana em Maringá, com intuito de produzir uma narrativa polissêmica e relacional, o oposto da intenção de comprovar/discursar uma realidade única e estável. Nesse sentido, a apreensão do território em constante construção

polissêmica, como forma-em-ação, advém de um processo de reflexão e do sentir (SPINK, 2001).

Por meio do discurso construcionista social, há a possibilidade de superar a dualidade sujeito-objeto que norteia o modernismo científico, já que a partir daquele, o pesquisador busca apreender os processos descritos pelas pessoas, incluindo as suas próprias ações na tentativa de compreender o mundo em que vivem (SPINK, 2008). Assim, para Spink (2003), o sujeito e objeto, como construções sociais, não existem de forma independentes de seu sentido.

Dessa forma, a partir da construção narrativa advinda da relação entre pesquisador e interlocutores, cria-se a possibilidade de ressignificações de novos elementos e visões de mundo ao dar voz ao indivíduo e permitir um engajamento do interlocutor em trazer histórias vividas em seu âmbito social e cotidiano (SPINK, 2003). No desenvolvimento da narrativa construcionista social, observa-se, segundo Marra e Brito (2011), algumas prerrogativas:

- Todo objeto existe a partir de uma dependência do processo de produção de sentido que determina em suas construções sociais;
- A formação do discurso construcionista não deve ser abordada separada da prática e da vida social, pois a linguagem está vinculada a uma função performática discursiva;
- As diferentes temporalidades também são consideradas na construção da narrativa, na medida em que os sentidos atribuídos às experiências e vivência do cotidiano do indivíduo se estruturam a partir de um determinado contexto sócio-histórico.

Tendo foco nesses processos relacionais, a perspectiva construcionista social busca a observação da linguagem (McNAMEE, 2014). A linguagem permite a construção de modos de escrever o indivíduo, tendo portanto impacto no que será visto como a sua subjetividade e, assim, a partir do discurso construcionista social, considera-se que não temos uma personalidade central, nuclear e coerente,

permitindo pensar como ficariam determinadas características do indivíduo se esse não estivesse em uma relação (CORRADI-WEBSTER, 2014).

Portanto, segundo Moscheta (2014), ao legitimar as diferenças presentes nas percepções do mundo em que vivem os indivíduos, tenta-se evitar a neutralização e redução dessas diferenças provenientes individualmente dos seus sentidos. Além disso, ao permitir a ressignificação por meio da percepção de sentidos verificados nas relações, dentro de um contexto social, tem-se a construção de narrativas em constante movimento, contemplando-se assim o processo de devir de cada pessoa, ao sugerir uma maneira particular de cada um em identificar e compreender o mundo (IÑIGUEZ, 2002).

Estabelece a ligação entre essa perspectiva com o pensamento de Deleuze e Guattari (1996). Para esses referidos autores, o “devir” funciona em um campo de multiplicidades e de desdobramento das diferenças e que resulta em um processo de desejo vindos da multiplicação de si.

Cabe pontuar, ainda, que o ser humano contemporâneo, além de múltiplo é “desterritorializado”, ou seja, quando se pensa na questão do urbano, nota-se a possibilidade de subjetividades no processo de “construção da cidade”, estabelecida por meio de constantes ressignificações através do processo do se engendrar de cada indivíduo (GUATTARI, 1992).

Visando a construção da narrativa a partir de múltiplos discursos, no objetivo de responder ao problema de pesquisa, busca-se, primeiro, acessar registros primários e secundários, consolidando uma inserção do pesquisador ao campo-tema. Nesse sentido para Spink (2003), ao se adentrar no campo-tema (no caso, o da mobilidade urbana do município de Maringá), o pesquisador produz diálogos com indivíduos entrevistados, com o espaço sentido, com os dados advindos de documentos lidos, com o campo em si, em seu contexto físico-territorial local a partir do corpo, dos afetos.

Assim, uma vez inserido no campo-tema, o pesquisador pode construir suas narrativas por meio da compreensão do sentir-pensar, das ações sociais e seus significados dentro de uma prática relacional (SPINK, 2003).

Primeiramente, os dados secundários advindos da leitura de registros, que relacionam-se com as ações e políticas relacionadas à mobilidade urbana,

auxiliaram na instrumentalização das entrevistas realizadas com as pessoas dentro do contexto da mobilidade urbana (pedestres, usuários de onibus, ciclistas) enquanto circuito macropolítico.

O uso de documentação com fotografias também foi considerado para a realização desse trabalho. E isso se deve ao fato de a fotografia também se constituir como uma narrativa:

A fotografia, entendida inicialmente como uma **representação da experiência**, isto é, do **acontecimento promovido pelo caminhante na cidade**, na realidade não representa mas sim apresenta o acontecido. Percebe-se a importância que a fotografia pode ter numa poética que tem como seu ponto central a experiência – o transitório, o instantâneo, o efêmero. Não só ela atesta que aquela experiência de fato aconteceu, como pereniza algo do próprio acontecimento (CARVALHO, 2007, p. 176).

Sendo a fotografia tocada pelo mundo ao seu redor, ela também é um mundo que não pode ser tocado, e assim a sua potência, em realizar um processo que é ao mesmo tempo a possibilidade de visualização de um espaço e uma expansão da apreensão desse, além de ser uma abertura para o imaginar (CARVALHO, 2007).

Por fim, após a realização das entrevistas, a construção da narrativa construcionista se deu a partir dessas histórias contadas pelas pessoas entrevistadas, por meio de acionamentos micropolíticos, através de subjetividades ativas e reativas (ROLNIK, 2018) e, a partir da promoção de diálogos entre histórias pautadas na vivência dos afetos no ambiente urbano, por meio do sentir e observar a cidade, com os registros em documentos e outros dados secundários (MARRA; BRITO, 2011).

3.3 O CAMPO-TEMA E OS INDIVÍDUOS ENTREVISTADOS

O recorte do campo-tema abordado refere-se às vias de mobilidade urbana (calçadas, ruas, avenidas, etc.) delimitadas entre as Avenidas Colombo e Prudente de Moraes no sentido norte-sul e, entre as Avenidas Paraná e São Paulo no sentido

leste-oeste, formando um quadrante pertencente ao bairro Zona 7, na cidade de Maringá, tal como segue na figura 3, a seguir.

Figura 3 – Foto de satélite referente ao campo de estudo














Fonte: Google Maps (2019)

A delimitação do campo no entanto, não impede que o mesmo se amplie, ao considerarmos que o vivenciar tem um recorte, mas o significar se expande, podendo inclusive remeter a outros lugares do mundo. Nesse sentido, a delimitação do recorte se faz na necessidade de dimensionar o lugar pelo devir micropolítico.

Em relação aos indivíduos entrevistados para a construção da narrativa a partir de suas experiências em mobilidade urbana no campo delimitado, foram entrevistados onze pessoas, essas abordadas em seu ir e vir cotidiano, sendo elencadas no Quadro 1, a seguir:

Quadro 1 – Entrevistas realizadas

ENTREVISTADO (ESPÉCIE DE BORBOLETA)	ASPECTO FUNCIONAL EM MOBILIDADE URBANA	MODAIS MAIS UTILIZADOS
 <p>(1) <i>Papilio machaon</i></p>	Estudante da UEM	Caminhada Carro
 <p>(2) <i>Diaethria eluina</i></p>	Bancária	Caminhada Ônibus
 <p>(3) <i>Leptidea reali</i></p>	Estudante da UEM	Caminhada
 <p>(4) <i>Thoressa varia</i></p>	Estagiário da UEM	Caminhada Bicicleta
 <p>(5) <i>Caligo (Eurilochus) brasiliensis</i></p>	Estudante e estagiário da UEM	Caminhada Ônibus
 <p>(6) <i>Attacus atllas</i></p>	Professor particular	Caminhada Bicicleta Ônibus

 <p>(7) <i>Lycoreia (Halia) cleobaea</i></p>	Atendente de telemarketing	Caminhada Moto
 <p>(8) <i>Greta oto</i></p>	Estudante da UEM	Caminhada
 <p>(9) <i>Parnassius apollo</i></p>	Professor da Uem	Caminhada Ônibus
 <p>(10) <i>Vanessa atalanta</i></p>	Acessor de eventos	Caminhada Bicicleta
 <p>(11) <i>Dryas iulia</i></p>	Professor da UEM	Caminhada Carro

Fonte: Elaborado pelo autor (2019)

Visando o anonimato dos entrevistados e buscando um aspecto lúdico e simbólico dos mesmos a partir de suas características e experiências de vida, promove-se uma analogia à algumas espécies de borboletas, considerando que essas, a partir de um processo de metamorfose (de lagarta passando por crisálida

até se tornar uma borboleta), tendem a liberdade, o voo para o mundo, tal como buscamos nos indivíduos, o fluxo contínuo em devir, a liberdade de transformações e experimentações em seu cotidiano vivido.

Nesse contexto, me coloco também como um personagem, um “lepidopterologista”, uma pessoa que gosta de observar e apreender a vida das borboletas em suas diversas fases e, em seus cotidianos e espaços vividos. Assim, faço uma breve apresentação de como se deu o meu encontro com cada “borboleta” bem o qual o motivo da escolha de seus nomes:

- **Papilio:** O meu encontro com *Papilio* se deu no primeiro dia de entrada em campo, em meu transitar de casa (Avenida Prudente de Moraes) à UEM. *Papilio* um rapaz que tem 23 anos é estudante da UEM, estava indo a mesma a pé, no período da tarde, e ao abordá-lo, foi prontamente solícito em me ajudar no trabalho participando da entrevista. Sendo estudante de química, faço analogia à espécie de borboleta *Papilio machaon* devido a capacidade da mesma em produzir substâncias que durante a sua metamorfose – ao passar de crisálida para a borboleta – ao mesmo tempo inibem a ação de predadores e auxiliam em sua “transformação” de uma lagarta camuflada, sem vida à uma vistosa borboleta cheia de vida.
- **Eluina:** No mesmo dia do meu encontro com *Papilio*, voltando de minha caminhada, encontro-me com *Eluina*, uma mulher de 21 anos que estava voltado a pé do trabalho a qual é bancária, para sua casa. A escolha da espécie *Diaethria eluina* para a entrevistada se deu pelas suas características que denotam simplicidade e ao mesmo tempo, jovialidade e alegria.
- **Realí:** O meu encontro com *Realí* aconteceu no segundo dia em campo, próximo ao Ginásio de Esportes Chico Neto. O *Realí*, com 24 anos, estudante de história da UEM, estava indo à universidade quando eu o abordei. Por sua calma e fala suave durante toda a nossa conversa, escolhi *Leptidea reali* por me passar uma sensação de paz e serenidade.

- **Varia:** Em minha caminhada, ao entrar na UEM me deparo com o *Varia*, estudante de 23 anos, próximo a “passarela principal” da universidade, junto à sua bicicleta. Utilizando-se do vetor bicicleta além da caminhada, *Varia* indica o uso da mesma em alinhamento à necessidade de “velocidade em locomoção”, a qual faço analogia a *Thoressa varia*, uma espécie de borboleta conhecida por sua velocidade em mobilidade.
- **Caligo:** Durante a minha conversa com *Varia*, avisto a *Caligo* passando pela passarela principal da UEM e me chama a atenção o fato da mesma ser deficiente visual. *Caligo* tem 40 anos e sua passagem pela UEM se dá pelo fato da mesma estudar e estagiar na universidade. Escolhi para ela a borboleta da espécie *Caligo (Eurilochus) brasiliensis*, por sua característica física de aparentar ter “olhos em suas asas”, em uma analogia a mobilidade proveniente das asas dessa borboleta com os outros sentidos da *Caligo* (tato e audição), visto a perda da “visão” da mesma durante a sua juventude.
- **Atllas:** Encontro-me com *Atllas* em frente a sua casa próximo à Avenida Paraná. Ao abordá-lo, *Atllas* me convida para entrar em sua casa para a entrevista, sendo essa a mais longa do qual tive durante a minha passagem pelo campo. Ele é estudante da UEM, tem 28 anos e a escolha pela *Attacus atllas*, se deu pela sua aparência forte e imponente, sendo essa espécie uma das maiores existentes na natureza.
- **Lycorea:** O meu encontro com o *Lycorea* que tem 24 anos, se deu em frente à Academia da Terceira Idade (ATI) localizada na Vila Olímpica de Maringá. Após uma caminhada, *Lycorea* estava descansando no banco da ATI quando fui abordá-lo. Ele é atendente de telemarketing e gosta de praticar atividades físicas como a caminhada ao redor da Vila Olímpica. Para ele escolhi a espécie *Lycorea halia cleobaea*.
- **Greta:** Conheci *Greta* quando a mesma estava vindo de uma consulta médica devido a uma recente queda da escada em sua casa, a qual gerou uma fratura em sua perna esquerda. De muletas, abordo-a e convido a um café próximo à UEM para a realização da entrevista. Ela tem 30 anos, é professora de educação física e a analogia à *Greta Oto* se dá pela

aparência frágil das asas transparentes, finas e pequenas da borboleta, com a mobilidade atual da *Greta* causada pelo seu acidente.

- ***Apollo***: Conheci *Apollo*, professor da UEM, próximo a mesma, em uma passagem pela Avenida Colombo. *Apollo* tem 34 anos e durante a nossa conversa, relatando algumas situações de ativismo (em relação a cultura negra), me passou uma imagem forte, destemida o qual faço analogia a imagem da borboleta *Parnassius apollo*.
- ***Atalanta***: Encontrei-me com *Atalanta*, que tem 42 anos, em um sábado de manhã, quando o mesmo estava fazendo uma caminhada na região da Zona 7. Faço analogia do entrevistado, que durante o ano faz diversas viagens a outros países devido a sua ocupação (acessor de eventos esportivos), à espécie *Vanessa atalanta* que durante o ano faz diversos movimentos de emigrações buscando melhores *hábitats* para suas necessidades de vida (alimentação, reprodução, segurança).
- ***Dyras***: O meu último encontro durante a minha passagem pelo campo, aconteceu com o *Dyras*. Ele é professor, tem 66 anos e durante a nossa conversa mostrou muita experiência e vivência em relação à mobilidade, sendo que a escolha por *Dryas lulia* se deu pela mesma ser uma das espécies de borboleta que mais vive, denotando em longevidade.

Os meus encontros com os indivíduos entrevistados aconteceram entre os meses de outubro e dezembro de 2018. Nesse período, fui a campo em nove dias, em diferentes períodos (manhã, tarde e noite), tendo a delimitação do campo como norteador dos meus encontros em afetos e com as “borboletas” em seus cotidianos em mobilidade urbana.

Nesse contexto, o meu encontro com os interlocutores aconteceu de forma espontânea, isso é, sem a procura por uma determinada categorização, como cadeirantes, por exemplo. Deixei em minha jornada pelo campo “ser afetado” pelas pessoas no seu caminhar do dia a dia. Assim, minha abordagem se deu com uma prévia apresentação da pesquisa a ser realizada, tendo a felicidade de não ter encontrado resistência por parte das pessoas.

Com exceção de *Atlas* e *Greta*, as entrevistas foram realizadas no mesmo espaço urbano dos quais as pessoas estavam caminhando. Após apresentar-me e ter aprovado a participação dos indivíduos na pesquisa, realizei a entrevista, tendo a duração entre 15 à 45 minutos, seguindo um roteiro semiestruturado (Apêndice A), elaborado a partir do referencial teórico. As entrevistas foram gravadas em áudio, após autorização e transcrita posteriormente para a apresentação e análise dos dados na forma de uma narrativa construída de forma relacional.

4 CAMINHAR E VIVER EM CIDADE: HISTÓRIAS DE BORBOLETAS

Buscamos agora apreender o ato de caminhar como um ato de liberdade, da qual a pessoa, agora, como um nômade urbano, está à deriva dos encontros possíveis, encontros de corpos, encontros esses que nunca se repetem mesmo em trajetos e espaços que todos os dias, se apresentam aparentemente iguais.

Portanto, a partir do caminhar como um instrumento de construção, considerando os sentidos e experiências do dia a dia, na desconstrução de representatividades e no estranhamento do nosso próprio cotidiano, para a ampliação de novos horizontes, buscamos um caminhar sem destino, sem funcionalidades, sem objetivos, percorrer paisagens, afetar e deixar ser afetado. Deixar rastros nos lugares que habitamos, nos nossos lugares, nos nossos espaços.

4.1 AS LAGARTAS DE BORBOLETAS: O PRIMEIRO CONTATO COM O AMBIENTE

Ao iniciarmos a construção da narrativa, nesse primeiro momento visualizamos a apreensão do cotidiano das pessoas em mobilidade urbana no campo estudado (e também para além dele). Buscamos explorar os significados a partir da apreensão de circuitos molares, das representações e das necessidades de se locomoverem, apreendendo a mobilidade urbana nas vidas das pessoas.

Figura 4 – Foto de vista panorâmica de parte do campo estudado



Fonte: Prefeitura do Município de Maringá (2019)

A apreensão dessa cidade (uma inicial), a representada no mapa (advindas de circuitos molares) por parte da população é viável, visto que a outra, a imaginada ou a cidade “metafórica”, se dá a partir de construções advindas da percepção da primeira, ou seja, a partir de ressignificações dela (advindas de circuitos moleculares) (DELEUZE; GUATTARI, 1996). Buscamos assim, a partir de constantes movimentos de (des)reterritorializações, as linhas de fuga em espaços lisos (não estriados e não codificados), nos quais os indivíduos possam “viver” e “caminhar” em novos territórios (DELEUZE; GUATTARI, 1996); voar como borboletas em novos horizontes.

Nesse primeiro momento, temos a imagem da “lagarta”, frágil e vagarosa, que ao eclodir de um ovo, “rasteja” e conhece um mundo o qual é dado (que pode ser o único até a sua morte), até que ela inicie um processo em busca de si (em multiplicidades) e a construção de seu mundo (em fluxos constantes).

Figura 5: Lagarta de *Mimoides* sp.



Fonte: Orlandim (2016)

Em relação ao campo pesquisado, boa parte das pessoas entrevistadas moram relativamente próximas dos seus locais de trabalho ou de estudo, além de realizarem outras atividades como as de lazer ou de comércio, na própria região. Dessa forma, é comum a população utilizar em sua mobilidade, vetores não motorizados, como bicicleta, por exemplo, mas principalmente o caminhar.

4.1.1 A mobilidade urbana, um fator de necessidade no cotidiano

Ao entrar em campo, como morador do campo estudado e, que diariamente me via na necessidade de me locomover pelo espaço urbano em questão, tinha em mente, a partir de uma perspectiva molar (dentro do campo das representatividades), diferentes possibilidades para realizar a mobilidade urbana, mas sempre no âmbito das necessidades do ir e vir diário. Dentre essas, talvez a mais significativa fosse a necessidade de exercer a mobilidade urbana de casa para a Universidade Estadual de Maringá (UEM) e, além do ir e vir de casa ao trabalho, por meio do vetor a pé.

Agora, como um “apreciador de borboletas” visualizo a partir dessas, o primeiro olhar ao mundo, significado e representado. Nesse sentido, o andar a pé (o rastejar da lagarta) no âmbito funcional, das necessidades diárias em locomoção, esteve presente em muitas falas, advindas das entrevistas com as pessoas que encontrei em minha caminhada, tais como:

A mobilidade urbana está relacionada a tudo que envolve a **movimentação**, vários aspectos que envolvem a pessoa ao se movimentar na Zona 7, então desde trânsito, **calçada, sinalização, guia rebaixada, faixa de pedestre, uma sinalização** de semáforo com tempo para a pessoa atravessar [...] sendo estudante, praticamente todos os dias tenho **necessidade** de vir até a universidade, então pego a Avenida São Paulo ou Duque de Caxias, e tenho a **necessidade** de passar por elas para chegar a Universidade, então é **necessidade** de estudo (*PAPILIO*, ÁUDIO, 2018).

Ou:

O próprio fato de eu ter que trabalhar, ou ter que ir ao centro **comprar** determinadas coisas isso faz que eu exercito a mobilidade, eu exercito a mobilidade a todo momento que saio de casa independente do motivo, o fato de eu me **deslocar de um ponto para o outro** requer algum tipo de mobilidade e, eu vou ter que me lidar com essas interações e das facilidades ou não de me **transitar ao ponto que eu quero chegar**. A mobilidade urbana é fundamental, só não utilizaria a mobilidade urbana se eu não sasse

de casa, é fundamental pensar nela como **políticas públicas e qualidade de vida** (APOLLO, ÁUDIO, 2019).

E também:

A mobilidade urbana é todo o **meio** em que as pessoas se locomovem. O transporte, enfim, como elas se locomovem pela cidade né. A **infraestrutura** e o que a cidade fornece para facilitar a mobilidade, o **meio de transporte, as ruas, as calçadas** (LYCOREA, ÁUDIO, 2019).

Seja a partir do vetor a pé ou de outros vetores não motorizados, como a bicicleta, a mobilidade urbana está presente nas vidas dessas pessoas que vivem/transitam a região no sentido de realização das tarefas diárias: “Na verdade assim, meu dia a dia inteiro ele se volta à mobilidade urbana, tendo em vista que eu venho de bicicleta para o estágio que eu faço na UEM, transito pela UEM de bicicleta, pela qual sou graduando (VARIA, ÁUDIO, 2018)”. Assim, a mobilidade está presente nas vidas das pessoas como uma necessidade diária, em uma perspectiva molar e funcional:

Vejo [a mobilidade] como a **necessidade** como ser-humano, de sobrevivência, você sempre estar em movimento, para poder realizar suas atividades, fazer as suas coisas. Eu penso **na mobilidade em si** né, mobilidade **no sentido de caminhar**, do andar, do decorrer das coisas que acontecem né, dentro da região, tanto comercial [...] é no sentido o caminhar da região, eu penso assim. O **sentido comercial** no sentido de vendas, lucros, movimentação, como que acontece o **transporte de produtos**, vendas, é mais ou menos isso (GRETA, ÁUDIO, 2018).

Essa mobilidade representada a partir das necessidades diárias de locomoção, da qual se estabelece sedimentada em signos, denota em uma condição macropolítica (MONTEIRO, 2019); ou seja, codificadas em aspectos urbanísticos de eficiência, de modernidade, do movimento pelo movimento (CRESSWELL, 2010).

É nesse momento que apreendemos a cidade tal como uma espaço urbano institucionalizado, hierarquizado, representado nos mapas, tal como no conceito de “local” para Spink (2011), um espaço ordenado e construído simbolicamente a partir

de uma ordem vigente que vai se modificando com o passar do tempo, mas que sempre representa algo constituído, nesse caso, o lugar para morar (A) e, o lugar para estudar/trabalhar/comprar (B) e as vias como os lugares para “apenas” passar de A para B ou de B para A.

A mobilidade urbana cotidiana, faz assim, parte dessas e outras pessoas que transitam pela região, sendo que para a realização da mesma, há uma relação entre as pessoas, o poder público e os meios de transporte disponíveis (BORN, 2011); para a locomoção de um ponto a outro, nas mais diversas atividades do dia a dia, tais como os de estudo ou trabalho, por exemplo (MORAIS, 2012); estabelecidos em afetos de ordem macropolíticos, significados e arborescentes (DELEUZE; GUATTARI, 1995).

Essa interação e ordenamento entre os diversos fatores (macropolíticos) dos quais correspondem à mobilidade urbana, também são visualizadas pela população no tocante a políticas públicas, por exemplo:

Mobilidade urbana para mim, de forma simples, para mim como leigo na área, seriam as **possibilidades** de que você tem de se locomover pela cidade, os **meios** de transporte, desde a questão mais individual quanto o **carro ou mesmo andar**, ou mesmo **o transporte coletivo**, entre outras questões, são as **facilidades** que você tem de se mover pela cidade e **qualidade** desse se mover, quanto tempo eu levo para se chegar em um determinado ponto e os obstáculos [...] Mobilidade urbana envolve **interação** entre **pessoas**, **meios** e **poder público**, e aí nós precisamos do poder público tanto na esfera municipal, quanto estadual quanto federal para mobilizar essas questões, lembrando que no Brasil nós temos uma **política mais voltada ao transporte individual no caso o carro** (APOLLO, ÁUDIO, 2018).

O aspecto relacional que as pessoas nos contam a respeito de suas relações com as políticas públicas ou aspectos a elas associadas, tais como, meios de transporte, facilidades de locomoção, políticas de mobilidade, refletem a uma visão molar de ordenamento político, que os molda (DELEUZE; GUATTARI, 1995); tal quanto a um modelo de motor de coesão social, que devido a condição de afeto político nas sociedades neoliberais, se estabelece a partir do sentimento de medo a tentativa de estabilizar situações (SATAFLE, 2015).

Condições essas que senti por diversas vezes simbolizadas e representadas pelas faixas de tráfegos, presentes em apenas alguns lugares das vias pelas quais percorri, denotam no espaço ordenado, lugar onde o pedestre “pode” passar. Denota assim, a uma operação generalizada de estriagem do espaço (codificado e territorializado) em uma sujeição do espaço liso (descodificado e desterritorializado constantemente em devir), bem quanto do próprio tempo, tal como um espaço-tempo, observado na necessidade de eficiência, de forma dicotômica, a um empreendimento essencial ao ordenamento (DELEUZE; GUATTARI, 1995; MARICATO, 2000; ROLNIK, 1988).

Figura 6 – Faixas de trânsito na ordem cotidiana



Fonte: Autor (2018)

Figura 7 – Placas indicando onde o motorista “deve parar” para a passagem do pedestre



Fonte: Autor (2018)

Essas faixas e placas indicando a possibilidade de passagem dos pedestres, representam uma facilidade e segurança ao mesmo em sua mobilidade cotidiana, ou restringe-os em liberdade, em função do ordenamento em prol da mobilidade motorizada?

Bem, nesse plano molar, do qual suas linhas formam um sistema arborescente, binário, circular e segmentário (DELEUZE; GUATTARI, 1995); tem-se um conjunto de signos e de conteúdos pragmáticos, os quais significam as pessoas em seu dia a dia, visualiza-se o entendimento de uma estrutura contendo elementos condicionados dos quais em sintonia poderiam alinhar-se a mobilidade urbana na cidade de Maringá, na visão de *Atalanta* (ÁUDIO, 2018), por exemplo:

A mobilidade urbana até onde eu entendo é a **facilidade de deslocamento** de casa para o trabalho, para áreas de lazer, até mesmo quando eu preciso ir a um posto de saúde. Eu entendo as vias públicas, os ônibus, bicicletas a pé e também de carro. O poder público tem a responsabilidade de nos retornar essas facilidades. A facilidade de ter um bom transporte público [...] a facilidade de ter ciclovias, e até mesmo, a respeito, de na nossa caminhada termos as **calçadas regulares, bem conservadas** e principalmente também, as **sinalizações**, onde educação de trânsito pra motorista, ciclista e pedestre eles tem que estar bem esclarecidas né (*ATALANTA*, ÁUDIO, 2018).

Essa necessidade pelo deslocamento diário, que se estabelece na falta de algo (um sentido diário, como precisar ir a faculdade, ao local de trabalho, ao supermercado), denota um agir racional, representado em signos relacionados à condições sedimentadas em nosso cotidiano, relacionadas ao já estabelecido, como horários e tarefas a cumprir, por exemplo (DELEUZE; GUATTARI, 1995); condições essas, que organizam nossos desejos, a partir de interesses e afetos com os “outros”, sob a forma de “múltiplas relações contratuais” (SATAFLE, 2015).

Essa condição molar, também é vista por Deleuze e Guattari (1995), no âmbito das subjetividades, dos agenciamentos (maquímicos), representados em dicotomias; nas classificações dos indivíduos em estratos, classes sociais, sexo, cor o que denotam para Rolnik (2018) nas representações sociais, econômicas e culturais.

Por outro lado, existe um outro tipo de agenciamento (o coletivo de enunciação), uma possibilidade para prolongar as linhas de fuga dos estratos, conjugando-os em processos de desterritorializações, potencialidades de extrair signos-partículas à ressignificações (DELEUZE; GUATTARI, 1995).

Buscamos assim, a partir da próxima seção, através de uma “máquina abstrata”, uma possibilidade de sair de um plano estratificado (que busca o equilíbrio homeostático) para um plano de consistência, desterritorializado, que busca um alinhamento entre a ressignificância, consciência e paixão, contrapondo-se a existência generalizada do objeto, do universal, do necessário ou verdadeiro (DELEUZE; GUATTARI, 1995), a partir do sentir pelo corpo vivente e experimentando a cidade no âmbito da mobilidade, em prol do bem-estar.

4.2 AS CRISÁLIDAS: POSSIBILIDADES EM TRANSFORMAÇÕES

Figura 8 – Mural artístico do Ginásio Valdir Pinheiro



Fonte: Autor (2018)

Nessa seção, buscamos apreender a partir dos sentidos e do corpo vivente, o processo de (des)reterritorialização. Trata-se de uma possibilidade de engajamento da pessoa às ressignificações em relação ao seu caminhar e viver na cidade.

Consideramos agora, o entendimento da cidade como um campo de relações pelo qual adentra o corpo do caminhante e, que a partir desse corpo vivente na

cidade tem-se um movimento de inscrição invisível, denotando em um corpo que sente as vibrações, um campo que não para de movimentar e pulsar (CARVALHO, 2007).

Nessa fase de vida da futura borboleta, visualizamos as “crisálidas”, essas que alheias ao mundo (as externalidades), formam-se e abrigam-se em casulos, sofrendo transformações físicas (tais como em processos de desterritorializações) que as prontifiquem para um novo mundo.

Figura 9 – *Macrocneme* sp. “construindo o seu” casulo



Fonte: Orlandin (2016)

Tal quanto as lagartas “constroem seus” casulos na formação das crisálidas, utilizando para isso o seu “próprio corpo”, a partir das cerdas que elas produzem, temos a possibilidade do (des)territorializar do indivíduo, com a apreensão dos sentidos em seus corpos, na transformação e construção de seu próprio mundo.

Nesse momento, há o entendimento das pessoas em sua relação com a mobilidade urbana, o território e o espaço urbano: “**Mobilidade é assim, a cidade em si né, é o transito, o clima da cidade, os lugares, os lugares movimentados (CALIGO, ÁUDIO, 2018)**”. Mas o que sentem as pessoas ao se movimentarem por esses espaços urbanos, pela cidade?

É nesse sentido que buscamos na mobilidade urbana, um campo de afetos, um lugar em que cada momento em seu embate do corpo com o espaço, sensações no âmbito das subjetividades e do bem/mal-estar, essas possam lhes afetar ao mesmo tempo, que o corpo vivente possa afetar o mundo, inclusive o imaginário da pessoa (um constante desterritorializar territorializando-se). A partir dessa

experiência com o espaço urbano, lançamo-nos ao “devir”, circuito de afetos, onde ao mesmo tempo que o espaço nos é inserido enquanto caminhamos, o mesmo também é transformado por nossas inscrições (CARVALHO, 2007).

4.2.1 Narrativas em circuitos de afetos na dimensão do bem/mal-estar

Figura 10 – Estátua *Ecologic man with a ecologic transport*



Fonte: Autor (2018)

Durante minha passagem pelo campo, visualizei, em um primeiro momento, a possibilidade de apreender o bem ou mal-estar do cotidiano das pessoas, a partir de elementos antes estabelecidos em circuitos molares. Elementos esses, diversas vezes relatados em conversas ou nas entrevistas, tais como: a segurança, a infraestrutura, a acessibilidade, o trânsito de veículos motorizados, o meio ambiente, a sinalização das vias.

Para *Papilio* (ÁUDIO, 2018), por exemplo, ao ser indagado: “o que você sente, o que o seu corpo lhe conta ou aciona ao caminhar por essa região?”; tem-se que para o mesmo, a mobilidade urbana remete a uma possibilidade em bem-estar:

[...] a mobilidade refere-se a todas as condições que geram uma **qualidade [de vida]** nesse sentido [da mobilidade], que a pessoa tenha condição de fazer isso de uma forma legal” (*PAPILIO*, ÁUDIO, 2018).

A partir dessa visão e questionando a infraestrutura disponível em alinhamento a “qualidade de vida”, *Papillio* relatou certa diferença em relação às condições das calçadas e de sinalização, por exemplo e, nesse sentido, uma possibilidade ao condicionamento de processo de desterritorialização parcial em Deleuze e Guattari (1996):

Da [Avenida] Colombo para cima, na região da Vila Olímpica, há uma infraestrutura melhor, então me **sinto** mais a vontade a passar por ali, me proporciona algo melhor, já em torno da UEM não [...] a infraestrutura da calçada, sinalização, acesso a Universidade [...] A gente se **sente** mais prejudicado a andar em uma calçada toda rachada, com terra, um desconforto de estar andando em um local assim (*PAPILLIO, ÁUDIO, 2018*).

Figura 11 – Exemplo de calçada em má conservação no campo estudado



Fonte: Autor (2018)

Esse sentimento de diferença, que *Papillio* (*ÁUDIO, 2018*) sente ao caminhar por diferentes lugares, refere-se às diversas trocas de que o mesmo teve com o ambiente. Trocas essas que a partir dos processos de desterritorializações, estabelecem-se em diversos fluxos, ao potencializar as pluralidades de pensamentos, em um circuito rizomático (DELEUZE; GUATTARI, 1995). Assim, notamos a possibilidade da mobilidade em pensamento em ressignificações, alinhando-se com a própria mobilidade urbana.

Porém, nesse momento, apesar de denotar em possibilidades de ressignificações tal como *Papillio* apreende em bem-estar e mal-estar, as diferenças

em infraestrutura das calçadas, em “melhor” ou “toda rachada”, como em dicotomias, o que se tem é que o mesmo situa-se ainda na grade de representação.

Ou seja, tem-se o pensamento ainda de forma codificada, estratificada remetendo a um processo de desterritorialização relativa, isso é, a recodificação, que diz respeito ao próprio socius, ao movimento constante e diário de desterritorialização e reterritorialização, no abandono e fundação de um território a outro ao passarmos de um espaço urbano a outro (DELEUZE; GUATTARI, 1995).

Para Rolnik (2018), por exemplo, as possibilidades de mudanças (transformações em crisálidas), tal como a busca por uma calçada com melhor infraestrutura, gera potencialidades em ações, ainda que em um sentido reativo de subjetividades, estruturado em um campo moral, afluindo a um circuito macropolítico através de um processo criativo; sendo que a partir desses sentidos e experiências em mal-estar vivido, como em mobilidade urbana, busca-se o equilíbrio e o bem-estar cotidiano (NIETZSCHE, 1999); e a alegria em viver (SPINOSA, 1997).

Nesse sentido, busquei-me lançar ao desconforto ao me locomover pelas calçadas, no caminhar pelos lugares e em diálogo com as pessoas, acessar possibilidades de novas ressignificações, a partir dos afetos dos corpos e do devir, em um sentido micropolítico (ROLNIK, 2018); tal como em um processo biopolítico, pelo qual, corpos políticos (vindo de políticas públicas, por exemplo) nos afetam em um constante fluxo por novas identidades (SATAFLE, 2015).

Por exemplo, em um diálogo com *Atalanta* (ÁUDIO, 2018), apreendi em novas possibilidades (um desterritorializar) a respeito de um espaço percorrido em minha caminhada, a Avenida Colombo:

[...] ao transitar pela **[Avenida] Colombo**, por uma [Avenida] Morangueira [...] você já está **cansado fisicamente e mentalmente**, ao final do trabalho, depois de uma jornada, depois de toda uma pressão do seu trabalho, voltando pra casa, no caso do **pedestre**, ou do motorista mesmo, mais a **absorção de barulho**, é tanto que quando a maioria da gente quando chega em casa, está mentalmente cansado, não só porque foi um dia de trabalho longo e cheio de pressão mas principalmente por causa de um **transito pesado** e, principalmente [se dá de forma] **inconsciente** (ATALANTA, ÁUDIO, 2018).

Figura 12 – A mobilidade cotidiana motorizada junto a não motorizada



Fonte: Autor (2018)

O sentimento de desconforto e de mal-estar ao caminhar por esses lugares advém de uma lógica macropolítica (ROLNIK, 2018), pautada na eficiência de produção, pelo transporte de caminhões, caminhonetes e outros veículos pesados, que visualiza-se na Avenida Colombo, uma rodovia que corta a cidade e permite o fluxo desses tipos de veículos.

Trânsito esse doncionado em “bolhas automotivas” (MONTEIRO, 2019); denotado a partir da lógica de eficiência/funcionalista voltada ao automóvel e a “cidade mercado” (MARICATO, 2000; ROLNIK, 1988). A cidade resumida à “máquina” e tudo resumido a produção (DELEUZE; GUATTARI, 2004).

O sentimento de mal-estar ao atravessar a Avenida Colombo, compartilhado com algumas “crisálidas”, refere-se ao “medo” de atravessar essa via e ser atropelado por um veículo motorizado, mesmo quando o sinal está fechado para os motoristas.

Figura 13 – Pedestres e o trânsito na Avenida Colombo



Fonte: Autor (2018)

Esse “medo” naturalizado em um circuito macropolítico que nos afetam e nos condicionam a uma subjetividade estabelecida (ROLNIK, 2018) e; a jogos de interesses (SATAFLE, 2015). Desse modo, os corpos disciplinados (DELEUZE; GUATTARI, 1995), se estabelecem nas necessidades e no campo das funcionalidades, que nos privam do pensamento desejante (DELEUZE; GUATTARI, 2004) e conseqüentemente; das subjetividades ativas ou criadoras (ROLNIK, 2018).

Subjetividades essas, ativas ou criadoras (ROLNIK, 2018) que se alinham às “máquinas desejantes” e em um movimento (des)reterritorializante (absoluto em Deleuze e Guattari) engloba o “eu” no processo do sentir no âmbito do bem/mal-estar (SPINOZA, 2011; NIETZSCHE, 1999; DELEUZE; GUATTARI, 2004).

Porém, o que encontramos até esse momento é a privação do movimento desejante das “crisálidas”. Por exemplo, *Realí* ao relatar a partir de: “o que você sente ao caminhar e atravessar pela Avenida Colombo e como o seu corpo responde?”, observa a possibilidade de apreensão do mal-estar no âmbito da subjetividade reativa/criativa:

É meio **desconfortavel** [atravessar a Avenida Colombo], eu acho que os sinais são muito rápidos, e muitas vezes você tem que passar correndo para conseguir chegar no outro lado (*REALI, ÁUDIO, 2018*).

Figura 14 – Sinalização “para” os veículos motorizados na Avenida Colombo



Fonte: Autor (2018)

Observei em minha passagem pelo campo e, junto algumas “crisálidas”, alguns trechos que a passagem se torna ainda mais complicada. Trechos esses em que ao condicionarem a passagem dos veículos motorizados em dois sentidos diferentes, denotam em mais tempo e cuidado para os pedestres passaram. E nesse ordenamento à construção de sentimentos no âmbito do mal-estar, sentimos em nossos corpos, angustia ao atravessar à Avenida Colombo :

Digamos o que mais me ferrou na mobilidade urbana aí [da Avenida Colombo], foi a questão de atravessar no sentido Vila Olímpica-UEM, UEM-Vila Olímpica. Eu senti uma tremenda falta de passarela, já fui até atropelado. “Atravessar [a Avenida Colombo] o mais rápido que puder e **o quanto antes sair de lá** melhor [...] **aquilo** lá não é exatamente uma avenida mas uma rodovia (ATLAS, ÁUDIO, 2018)”.

E também, o sentimento de medo:

Olha, eu não me sinto muito segura, fico até com **medo** de passar por essa avenida [Colombo], porque o fluxo de veículos é muito grande e a sinalização dela não é tão boa assim. As vezes o motorista fica se excedendo assim, as vezes tá no amarelo e ele já quer passar, e as vezes você fica com medo, você tá na metade da via de pedestre e o motorista já tá acelerando, querendo te passar né [...] [possibilidades em mobilidade] olha, eu acho que mais sinalizações seria bom inclusive colocar aquele sinalzinho que você

solicita para poder passar, e os motoristas terem um pouco mais de consciência né. As leis do trânsito foram feitas ali para respeitar, né e os motoristas não respeitam (GRETA, ÁUDIO, 2018).

Corroborando com o pensamento de Greta, a visão de Atalanta (ÁUDIO, 2018): “o cuidado ao atravessar a Avenida Colombo deve ser sempre redobrado”. Ele cita que os sinais são confusos e quase foi vítima de acidente devido o semáforo abrir e fechar rapidamente, ainda se sentindo constrangido por levar “buzinadas” dos motoristas que passaram durante essa situação.

Esse sentimento de medo sentido pelos corpos, advém de uma angústia pré-anunciada, pois vivemos e reproduzimos o medo. Esse medo (*metus*) é compreendido como uma tristeza inconstante (em grau) originada de uma coisa duvidosa, ou seja de algo que temíamos ou esperávamos (tal como atravessar uma avenida e poder se atropelado) (SPINOZA, 2007).

Esse medo é portanto condicionado pela necessidade de ação (atravessar a avenida) por um sentido de afeto que dispõe o indivíduo quer ele queira ou não aquilo que ele quer, ou seja, o temor (*timor*), assim, um medo que dispõe o mesmo a evitar um mal futuro com outro mal menor (não chegar a um lugar necessário se não atravessar a avenida por exemplo) (SPINOZA, 2007).

Nota-se assim, que o próprio “medo” se estabelece em um plano dicotômico, tal como medo-esperança, alegria-tristeza, amor-ódio, objetos em circuitos molares estabelecidos em definições mas que almejam possibilidades em subjetividades reativas/criativas (DELEUZE; GUATTARI, 2004; ROLNIK, 2018; SPINOZA, 2007).

Ainda, considerando a passagem pela Avenida Colombo e: “o que você sente ao travessá-la?”, Atalanta (ÁUDIO, 2018) denota outro sentimento de mal-estar proveniente da “poluição sonora”:

O que eu **sinto** [ao caminhar pela cidade] assim, Maringá ainda é bem mais educada do que muitas cidades que eu já morei por conta da minha profissão [...] e o que acontece, o que posso dizer de Maringá, a sinalização ela é até muito boa, a educação sim também é boa em relação a grande maioria, infelizmente eu vejo muitos motociclistas em relação a dois aspectos: imprudência, excesso de velocidade; e uma coisa que não está relacionado a velocidade, mas a **poluição sonora**, muitos motociclistas acabam alterando os seus canos de escapes e tornando as motos muito barulhentas, isso

provoca uma distração até para os pedestres (ATALANTA, ÁUDIO, 2018).

Devido a ocupação de *Atalanta* (acessor de eventos esportivos) o mesmo conheceu, viveu e experimentou outros espaço, outras cidade, trazendo em sua fala, um movimento (des)territorializante relativo, ao sócius (DELEUZE; GUATTARI, 1995); comparando um espaço em que ocupou com o que ocupa agora (constantes (des)reterritorializações, do qual esses afetos em sentido comparativo, ainda denota em um circuito molar e reativo (ROLNIK, 2018), o seu mal-estar.

Considerando ainda, a questão da possibilidade de “poluição sonora” em minha caminhada pelo espaço público, confesso eu e, ao encontro com *Atllas*, sofrer em um primeiro momento, desconforto ao caminhar próximo a região do estacionamento do Ginásio de Esportes Chico Neto. Lá no fim de tarde, ocorre o ensaio dos grupos atléticos de baterias, pertencentes aos estudantes da UEM. *Atllas* (ÁUDIO, 2018) cita por exemplo, em seu mal-estar ao passar por esse espaço: “Poderiam ensaiar em **outro** lugar, como pertencem a UEM, poderiam arrumar **outro** lugar para eles”.

Figura 15 – Grupos de baterias atléticas da UEM ensaiando em frente ao Chico Neto



Fonte: Autor (2018)

Nesse sentido, existe a possibilidade tanto de minha parte quanto de *Atllas*, de expressar um desconforto relativo, proveniente por exemplo, de nossas vivências, experiências e gostos pessoais (musicais por exemplo), podendo ou não

coincidir no âmbito do conforto (bem-estar) desconfor (mal-estar) com o de outras pessoas.

Assim, temos por exemplo, contemplando a mobilidade urbana como um momento único em imanência e em afetos com “outros” no espaço público, o convívio com o diferente em um atravessamento sobre o território idealizado. A possibilidade de “restrição de mundo”, ordenamento, visão molar, nos inibe as potencialidades de multiplicidades e processos (des)reterritorializantes (DELEUZE, GUATTARI, 1995). Devemos portanto, cuidado ao alinhamento do “relativo” às subjetividades considerando a possibilidade do mesmo cair no idealismo e estabelecendo a razão sobre o em-si das coisas (NIETZCHE, 1999).

Além do mais, no âmbito das multiplicidades e das diferenças, temos nos sons (do próprio ambiente) e na música a expressão do fluxo desejante, da variação contínua da matéria, tal como o som transformador de um ferreiro em sua criação (DELEUZE; GUATTARI, 1995). Sentir os sons do ambiente (barulho da chuva, do vento, das pessoas, dos vetores em mobilidade) e perceber a diferença em multiplicidades métrica ou não, efetiva-se em relações criadas por afetos de forma sensível e perceptível nas abstrações (DELEUZE; GUATTARI, 1995).

Ainda, no âmbito do desconforto, tem-se na dimensão da infraestrutura possibilidades em mal-estar. Por exemplo, caminhando em dia de chuva, me deparei com vários galhos de árvores caídas nas calçadas, o que me acarretou em algum desconforto, tendo até em alguns lugares, transitar nas ruas junto ao veículos. Nesse sentido, ao encontro de *Realí* (ÁUDIO, 2018), o mesmo relatou-me:

[sinto] **desconforto** em [transitar por] algumas calçadas por causa de algumas árvores, quando venho de casa até aqui (UEM), pela chuva que deu esses dias, caíram muitas árvores nas calçadas e tenho que desviar andando pelas ruas (*REALI*, ÁUDIO, 2018).

Figura 16 – Galhos de árvores dificultando a mobilidade em calçadas



Fonte: Autor (2018)

O desconforto em mobilidade, no que tange à questão das calçadas e mobilidades dos pedestres, alinha-se também à ótica das subjetividades reativas (ROLNIK, 2018), sobretudo quando se refere ao afeto entre corpos tal quanto o de pedestres com objetos em calçadas (como mesas e cadeiras), ou em ordem ambiental, tais como lixos abandonados em meio às calçadas.

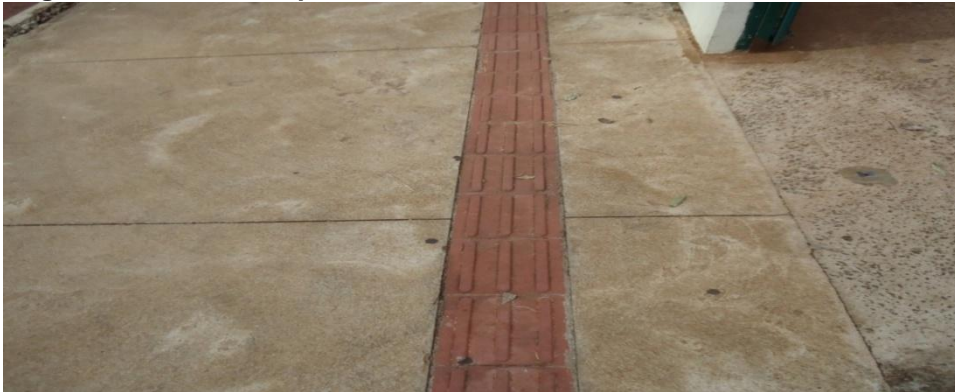
Figura 17 – Pedestre, mesas e cadeiras nas calçadas



Fonte: Autor (2018)

Outro desconforto em mal-estar relacionado a infraestrutura das calçadas e que me foi relatado durante a conversa com *Caligo* refere-se a presença e manutenção do “piso tátil” para deficientes visuais.

Figura 18 – Piso táctil para deficientes visuais



Fonte: Autor (2018)

Para *Caligo* (AUDIO, 2018), que é deficiente visual e estudante da UEM, frequentando esse espaço quase que diariamente, o piso táctil remete a uma necessidade em um campo de circuitos molares. No âmbito de suas necessidades de ir e vir diário, a não presença do piso táctil em alguns espaços, remete-a o sentimento de desconforto em mal-estar.

Em muitos lugares que ela caminha em seu dia a dia, não há o piso táctil e quando há, segundo ela, está mal conservado ou descontinuado. Ainda para ela, como deficiente visual, as condições de mobilidade poderiam estar em uma maior sensibilidade a partir de suas políticas, com simples atitudes, como a implantação de placas com sistema de escrita táctil, como o braile, por exemplo. Antes, *Caligo* (ÁUDIO, 2018), encontrava essas placas no Terminal Rodoviário, o que a facilitava no encontro do transporte público, porém as placas foram retiradas talvez por conta das obras realizadas no local.

Ainda, ao ser questionada: “o que sente ao atravessar a Avenida Colombo?”, *Caligo* demonstrou ter sentimento de angústia. Para ela além da questão dos semáforos que permitem pouco tempo de acesso ao pedestre para atravessar a avenida, outra ponto foi levantado, o impedimento de atravessá-la em certos locais.

Figura 19 – Placa indicando a passagem de pedestre na Avenida Colombo



Fonte: Autor (2018)

Para *Caligo* (ÁUDIO, 2018), o impedimento de passagem em certo local da Avenida Colombo, a prejudica em mobilidade, obrigando-a atravessar uma outra avenida (Herval) para assim depois atravessar a primeira.

Ao transitar no campo, e junto aos entrevistados, notei outras possibilidades de mal-estares no âmbito da poluição ambiental e visual, principalmente relacionados a arte do grafite e de “pixações”.

Figura 20 – Pixações em meio a paisagem urbana



Fonte: Autor (2018)

Figura 21 – Pixações em prédio abandonado



Fonte: Autor (2018)

Figura 22 – Manifestações de grafite presentes do muro do ginásio da Vila Olímpica



Fonte: Autor (2018)

Essas “pixações” em espaços abandonados ou não, bem como as manifestações artísticas em grafite em um primeiro olhar meu (moralizante), denotou-me em uma transgressão de valores. Transgressão essa relacionada em um plano molar, ordenado que me causou sentimento de mal-estar. Porém, fazendo uma reflexão, busco o que há por trás desse tipo de arte.

Assim, em um segundo olhar, entendo-as mesmas como um processo de arte nômade, uma expressão de arte que através de movimentos

(des)territorializantes buscam na transformação do espaço urbano a manifestação de subjetividades e de pluralidades de pensamento (DELEUZE; GUATTARI, 1995). Essa arte nômade tal quanto as subjetividades criadoras, buscam contrapor a um modelo estético condicionado ao moral e “normal” (ROLNIK, 2018). Enxergo agora, essa arte (seja do diferente para alguém), como expressão de vida, não mais “feia” ou “pesada” como antes, mas fluída e ressignificante.

Figura 23 – Manifestações de grafite presentes do muro do ginásio da Vila Olímpica



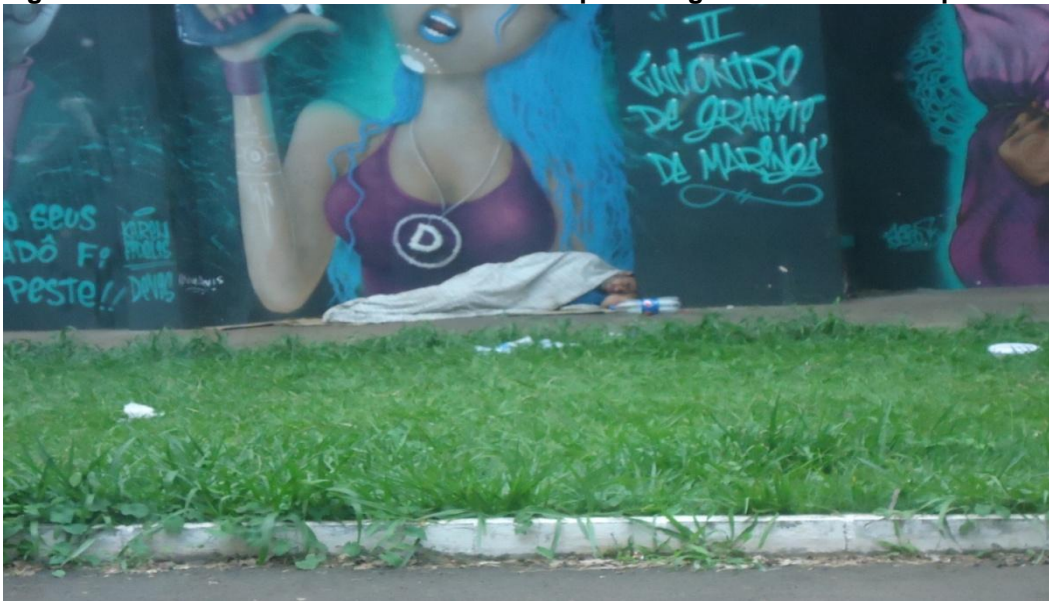
Fonte: Autor (2018)

Afinal o afeto, sendo ele subjetivo, reflete uma produção (nesse caso os grafites) a diferentes possibilidades em transformar os espaços urbanos em alinhamento aos desejos a processos (des)territorializantes, desconstruindo funcionalidades do espaço urbano, por exemplo (DELEUZE; GUATTARI, 2004):

O que impressionada era que, não sendo simples, também não era complexa, improvisada ou intencionalmente complexa, nem tinha um plano complicado. [...] mesa que se tinha transformado cada vez mais num amontoado e cada vez menos em uma mesa. [...] não se sabia como pegar-lhe. [...] O tampo, a parte útil da mesa, **progressivamente reduzido, desaparecia** e destoava de tal modo do resto da incomoda **construção** que se deixava de pensar no conjunto como sendo uma mesa (DELEUZE; GUATTARI, 2004, p. 12).

Nesse sentido, o de desconstrução do espaço urbano à movimentos de (des)territorializações, visualiza-se em outro espaço urbano um paradoxo de sentimentos em confronto, seja o de mal-estar (tristeza) quanto o de bem-estar (alegria) ao avistar um morador de rua dormindo em frente a um dos muros grafitados do Ginásio de Esportes da Vila Olímpica.

Figura 24 – Morador de rua dormindo na marquise do ginásio da Vila Olímpica



Fonte: Autor (2018)

Ao mesmo tempo que denota em um movimento (des)territorializante, ao tomar o espaço urbano para si, transformando-o para si em um “direito à cidade” (LEFEBVRE, 1988); há também um estranhamento e desconforto. Por exemplo, ao conversar com *Atlas* (ÁUDIO, 2018), em seu discurso, relatou-me sua experiência em afetos ao passar por esse espaço:

A noite tenho sentimento de angústia ao passar em frente ao estádio na frente do [Colégio] Gastão, existem muitas pessoas que dormem na marquises desse estádio [...] me bate aquela questão como se fosse um tapa na cara da **desigualdade social** em que enfrentamos (ATLAS, ÁUDIO, 2018)”.

Esse sentimento de mal-estar, pode ser apreendido a partir do fluxo dos corpos que se afetam (DELEUZE; GUATTARI, 1995); dentre os quais se refere a

uma continuidade entre a pessoa, no caso *Atlas* (ÁUDIO, 2018) e a paisagem do qual ele vivenciou em sua mobilidade urbana, e que faz parte o ginásio e os moradores de rua que lá vivem.

Nesse caso, a experimentação de *Atlas* (ÁUDIO, 2018) não está apenas no espaço vivenciado, mas está em construção em sua subjetividade, ao experienciar e resignificar, ao mesmo tempo em que o morador de rua também territorializa o “seu” espaço urbano, deixando suas marcas e sua vivência (ROLNIK, 2018).

Em outro encontro, deparei-me com a possibilidade e visualização da segregação urbana no afeto do “direito a cidade” e no direito de ir e vir (e ficar). Para *Apollo* (ÁUDIO, 2018), professor universitário, a questão do desconforto através da segregação social é sentido e, em seu discurso, explica:

[...] a questão da urbanização no Brasil, foi feita por meio de um eugenismo, jogar a população mais pobre e mais carente para fora do centro da cidade. Geralmente os centros da cidade ou os bairros mais nobres, que tem um valor imobiliário maior, e se fazem a política de contenção, que precisa desse mais pobres para serem mão de obra, sejam senhoras que vem trabalhar como empregada doméstica e casa mais elitizada que tem toda uma estrutura muito boa, mas ao mesmo tempo em determinados horários, como os finais de semana que esse público poderia vir para ocupar os parques, você **cria obstáculos**, como diminuindo significadamente o número de ônibus que vem para o centro da cidade (APOLLO, ÁUDIO, 2018).

A partir de seu lugar de fala *Apollo* (ÁUDIO, 2018), denota desconforto em relação a segurança pública, ao passar por alguns espaços urbanos: “A questão da segurança pública [...] em alguns bairros a segurança pública não está para realizar a segurança e sim a contenção deles [na visão de Apollo, as pessoas de classe social baixa] irem para o centro (APOLLO, ÁUDIO, 2018)”.

Apollo relatou-me um encontro em homenagem a cultura negra que aconteceu na cidade de Maringá, realizado na antiga praça de skate da Vila Olímpica, no qual participaram artistas negros. Nesse caso, o mesmo observou a presença, na maioria, de pessoas brancas. Após o encontro, foi-lhe relatado a possibilidade de motivos para a pouca presença de pessoas negras no evento:

No ano passado (2017), nós realizamos a virada cultural chamada de Virada Preta, por que era vinculado ao dia da consciência negra e as atividades foram realizadas na Vila Olímpica e, nós começamos a perceber que a partir da maioria dos artistas serem negras, de cantaram a cultura negra, a maioria do público era de pessoas brancas. Sim, tem haver pelo fato de Maringá ter aí por volta de 50% da população branca, 25% da população vinculada a amarela e mais 25% da população negra. Ok, mas de qualquer forma nós conseguimos a perceber também que o grande policiamento que foi feito em torno, fez com que a população periférica não conseguisse chegar até aqui, ou ela tivesse medo de vir pra cá [...] aí nós recebemos várias reclamações de destratamento de diversos grupos que eles não conseguiram chegar aos shows, as atividades feitas aqui, por que foram mal tratadas pela segurança pública. Aí o evento que era pra pensar cultura negra, e aí a gente tem que entender que a população negra, boa parte dela está nas regiões periféricas por **uma questão histórica do Brasil e por uma questão de políticas públicas**, não conseguiu vir a esse evento (APOLLO, ÁUDIO, 2018).

Ainda, em seu discurso *Apollo* (ÁUDIO, 2018), continua o seu relato em mal-estar, a partir do afeto em seu corpo:

Eu sou um homem negro que mora em um bairro de classe média, em um condomínio de classe média, média alta, a situação de que já me aconteceu é de eu estar sentado na frente do meu condomínio e da polícia chegar e me perguntar o que eu estou fazendo ali, por acreditarem que determinado **tipos de corpos**, eu estou falando de **cor de pele**, de não poder morar em determinadas regiões (APOLLO, ÁUDIO, 2018).

Esse processo em afeto pelo qual *Apollo* (ÁUDIO, 2018) experimentou a partir dos sentidos de seu corpo, ao transitar por esses espaços urbanos refletem a sujeição social que ordena e hierarquiza o indivíduo em seu espaço e funcionalidades (DELEUZE; GUATTARI, 2010).

Alinha-se a possibilidade de preconceito racial à sujeição moral, ou seja, a visualização do indivíduo como um objeto externalizado a algo superior que sobrecodifica o mesmo em um conjunto, tal como peças de uma máquina, uma “escravidão generalizada” em um sistema de servidão maquínica, sob um processo de subjetivação programada (DELEUZE; GUATTARI, 2010).

A partir desse encontro, continuo minha narrativa a partir dos afetos que se inscrevem no âmbito da segurança e em mobilidade urbana, tendo como exemplo, o

discurso de *Varia* (ÁUDIO, 2018): “A mobilidade urbana é que **todos** tenham acesso de **forma igual** a boas condições de transitar em diversos lugares e de forma **segura** (*VARIA*, ÁUDIO, 2018)”.

Nesse sentido, a infraestrutura urbana, com iluminação adequada, sinalização, câmeras de segurança, além do policiamento correspondem a demanda da população. Em meu encontro com as pessoas na minha caminhada, foi comum encontrar alguém que já foi assaltado, ou que conhece alguém que já foi, por exemplo, *Lycorea* (ÁUDIO, 2018), relata:

Eu andando já fui assaltado né, aqui em Maringá, a pé [...] foi **falta de vigilância**, mas não tem como o poder público ficar em todas as ruas da cidade e tudo mais né. E foi **durante o dia**, enfim isso aí a gente vai ter que aumentar a discussão, porque isso já é questão educacional, questão política, que os piás tavam na rua. Não tavam trabalhando ou estudando né [...] foi no período da tarde (*LYCOREA*, ÁUDIO, 2018).

O sentimento de mal-estar no âmbito da insegurança também esteve presente na fala de *Papilio* (ÁUDIO, 2018): “Em relação a iluminação e sinalização a dificuldades, e com a iluminação [a falta] aumenta o risco de assalto, nunca sofri, mais conheço quem já foi assaltado (*PAPILIO*, ÁUDIO, 2018)”.

Mesmo o foco modal de pesquisa em mobilidade desse trabalho ser a “caminhada”, temos também pelo modal da bicicleta, exemplos de como ocorre o afeto em mal-estar, experimentado pelas “crisálidas”.

Por exemplo, mesmo a mobilidade urbana por meio da bicicleta, ser algo muito viável na cidade de Maringá (BORN, 2011; MONTEIRO, 2019; OLIVEIRA; ROCHA; OLIVEIRA, 2014), o que se notou é certo desconforto ao medo, em utilizar esse modal, mesmo nas ciclovias disponíveis na cidade, por exemplo, Greta relatou-me:

Eu gosto de andar de bicicleta, mas a questão do andar de bicicleta eu ainda percebo que tem muita **dificuldade no trânsito** no andar de bicicleta [...] porque eles **constroem algumas vias** para você andar de bicicleta em alguns locais e **em outros locais não** [...] por exemplo aqui na frente da UEM [...] aí você chega em um determinado ponto e você precisa ir para outro ponto e acaba tendo

alguma desavença com motorista. Inclusive uma vez eu tava na calçada por causa disso né, e aí um cara saiu de dentro do estacionamento e bateu na minha bicicleta. Ele saiu de dentro do estacionamento e veio para a calçada, não tinha ciclovia, e eu precisei passar pela calçada, porque era um perímetro aí muito perigoso para ficar andando na rua. Teria que ter **mais recursos** e o prefeito teria que **construir mais** [ciclovias e ciclofaixas], até inclusive eu vi uma melhora depois disso, mas não vi a melhora necessária (GRETA, ÁUDIO, 2018).

Figura 25 – Ciclofaixa da UEM



Fonte: Autor (2018)

O sentimento de insegurança em relação ao uso da bicicleta vai de encontro ao desejo de usá-la, por exemplo, *Atalanta* (ÁUDIO, 2018), denota:

Eu gostaria muito de ter uma bicicleta, isso é uma **vontade [desejo]** minha, mas ainda me **sinto inseguro**, apesar de Maringá ter ciclovias excelentes, mas ainda me sinto inseguro em ter bicicleta. O que que acontece, eu vejo **muitos acidentes** acontecendo entre automóveis e automóveis, automóveis e motocicletas, motocicletas e motocicletas, e todos estes algumas vezes contra o [ciclista], atropelamento por exemplo. Então o que que eu acredito, principalmente, vejo a imprudência dos motocilistas, dos motoristas de automóveis, a impaciência e o desrespeito aos limites de velocidade, principalmente dos motociclistas. Então eu vejo quando estou caminhando e passo por muitas ciclovias, desrespeito ao pedestre e principalmente ao ciclista, e isso o que gera em mim a questão da segurança em termos de não estar seguro para ter uma bicicleta (ATALANTA, ÁUDIO, 2018).

Nesse sentido, esses afetos levam mais uma vez a possibilidade de segregação espacial (ROLNIK, 1988) e; de sujeição moral (DELEUZE; GUATTARI,

1995), por exemplo, relata *Varia* (ÁUDIO, 2019): “É uma questão meio complicada [a falta de ciclovias na região], por que assim, estamos aqui na Zona 7 que é uma região majoritariamente universitária, e maioria dos estudantes utilizam a bicicleta como seu meio de locomoção, então deveriam ter um pouquinho mais de atenção (*VARIA*, ÁUDIO, 2018)”.

Nesse âmbito, *Atllas* (ÁUDIO, 2018) comparou o sistema de ciclovias presentes nesse espaço, e seus benefícios no âmbito do bem-estar, com os de outras regiões da cidade:

Ciclovias existem, **no centro** [da cidade], o que eu digo Avenida Brasil. Há ciclovia lá e o sistema é perfeito, porque quando o sinal está verde para os carros, o sinal está verde também para gente [ciclistas], o problema que esse sistema só funciona no centro, nas outras regiões não tem esse padrão (*ATLLAS*, ÁUDIO, 2018).

A implantação de ciclovias nessa região portanto, para *Aluina* (ÁUDIO, 2018), poderia contribuir na geração do bem-estar:

Eles colocaram as ciclovias na Pedro Taques já tinha a algum tempo, agora na Avenida Brasil, é um ponto positivo, porque aumenta aí o transporte em relação à bicicleta né. Deixar de andar de carro, até mesmo deixa de gastar dinheiro com ônibus para andar de bicicleta né [...] acho que também é interessante [implementação de ciclovias e ciclofaixas na região], quanto mais ciclovias melhor, além da pessoa ainda tá **fazendo exercício**, tem o **benefício ambiental**, **financeiro**, tudo é assim favorável (*ALUINA*, ÁUDIO, 2018).

Por fim, assim como na mobilidade a pé, a mobilidade por meio de bicicletas, vai ao encontro dos desejos da população a uma mobilidade não motorizada, tal como relata *Dyras* (ÁUDIO, 2018), em seu discurso:

Eu sugiro que sejam levantado essa **necessidade** [das ciclovias] publicamente por muito mais pessoas, pra que seja exercida uma **pressão cidadã**, onde nós possamos solicitar, que seja feito um planejamento, porque o ato do **ciclismo é ecológico, saudável, econômico, silencioso e extremamente benéfico**. Então quando nós dispusermos de mais bicicletas, menos motos, menos automóveis e um sistema de ônibus integrado e respeitoso com o

cidadão usuário e, que seja de um fluxo mais rápido, nós teremos então um começo de um modelo onde as pessoas possam **viver mais felizes** na cidade (DYRAS, ÁUDIO, 2018).

Até aqui, visualizamos que, por mais que tenhamos mobilizado questões da subjetividade por meio do bem/mal-estar, o que prevalece são dimensionamentos macropolíticos, ou seja, diálogo com as demandas da população em relação a “acertos” e “equivocos”, de externalidades em políticas públicas.

O acionamento de forças micropolíticas, quando presente nos discursos, são de ordem reativa (ROLNIK, 2018), tais como o de obediência a cultura, aos discursos de militância, nos casos relatados por *Apollo* (ÁUDIO, 2018), por exemplo e, não de ordem ativa, tal como a afirmação da diferença por meio da presença, isso é, o uso do espaço público para outra atividade fora do circuito molar, tal como a ressignificação das ruas em outro sentido que não o transitar, como prática de vida e não na funcionalidade de se locomover, apenas (CRESSWELL, 2010).

4.3 BORBOLETAS: VOO PARA A LIBERDADE?

Nessa seção, buscamos a partir da vivência e das experiências das pessoas, a possibilidade das mesmas se apropriarem do território no sentido de construí-lo no âmbito de seus desejos (em potência, desejo criativo) a partir de circuitos moleculares, ao mesmo tempo de realizar uma leitura crítica e contributiva em relação as capturas e dependências de uma visão disciplinada (molar).

Buscamos aqui a possibilidade de “construção” de um novo espaço urbano, um lugar do qual após a atribuição de sentidos do que é vivido em sua mobilidade urbana, as pessoas, em seus encontros e afetos, possam reinventar esse espaço, produzindo novos valores em devir, pelo desejo em potência e nas práticas criativas (ROLNIK, 2018). Na reinvenção do espaço urbano, tem-se a partir de um processo criativo, lúdico e espontâneo (CARVALHO, 2007):

Se a cidade é um campo de jogo, a participação dos seus habitantes é fundamental. A participação [...], está na relação subjetiva entre o corpo e o espaço, a cidade e os afetos e comportamentos que esta

desperta no corpo do caminhante, em uma relação subjetiva. A cidade é vista por meio da relação estabelecida entre o habitante e seus espaços e não anteriormente a esse encontro. Ela é lúdica porque se constrói pelo jogo, é vivida, não planejada. Transforma-se sempre, e não se fixa no tempo como uma forma urbanística. É a todo momento, pela experiência, re-significada e apropriada pelos seus habitantes, que resistindo à cidade espetacularizada, tornam-se autores e construtores e não mais espectadores passivos (CARVALHO, 2007, p. 47)

É essa reinvenção do espaço, em um mapa que a cada momento se transforma (ele e o próprio sujeito), em um desenho que acompanha e se faz ao mesmo tempo que os movimentos de transformação da paisagem (ROLNIK, 2018). Reinventar o espaço urbano a partir do pensamento, como uma prática criativa, como uma espécie de cartografia em circuitos de afeto (ROLNIK, 2018); ou como a subjetividade na perspectiva de um processo que faz cortes, traça novos caminhos, novos espaços, vindos dos desejos dos indivíduos (DELEUZE; GUATTARI, 1995).

É a partir do corpo-vibrátil que apreendemos o mundo ao redor (molar) como um campo de forças, sentido-o com a autenticidade de nossa própria experiência vivida, do devir (molecular), em um paradoxo. Esse paradoxo, segundo Rolnik (2018) existente entre o corpo e sua capacidade de apreensão é que gera a tensão que mobiliza e impulsiona a capacidade de criação, ou seja, vem de um vazio, de algo que não sentimos em nosso campo, a partir de representações já existentes.

Ao vivenciar a cidade, tem-se a partir de circuitos em afetos, principalmente quando se refere a: “qual a sensação de estar caminhando e atravessando a Avenida Colombo? Como o seu corpo responde?” desconfortos em mal-estares relacionados a essa via, tais como os referentes ao medo e angustia em transitar por ela (ATALANTA; ATTLAS; GRETA; REALI, ÁUDIO, 2018).

Mal-estares esses podendo estar relacionados a infraestrutura do espaço. Nesse sentido, a possibilidade de construção de uma passarela elevada, principalmente no acesso das pessoas à UEM, é observado por parte das agoras “borboletas” em meus encontros com os mesmo.

Figura 26 – Passarela elevada em frente ao Parque de Exposição Franciso Feio Ribeiro



Fonte: Autor (2018)

Dessa forma, no âmbito das subjetividades reativas e: “o que você recomendaria, a partir do que você sente, em relação a esse espaço, visualizando um bem-estar ao passar por ele?”, tem-se em algumas falas a possibilidade de uma passarela elevada tal como a construída na mesma Avenida Colombo, em Frente ao Parque de Exposição Francisco Feio Ribeiro. Por exemplo, apareceu nos discursos, como o de *Realí* (ÁUDIO, 2018): “Uma plataforma elevada para a passagem de pessoas, pela Avenida Colombo, que é a avenida mais movimentada daqui, ia ajudar bastante”. Corrobora no desejo de implementação da passarela nessa Avenida, *Varia* (ÁUDIO, 2018):

Essa **possibilidade** (implantação de passarela elevada na Avenida Colombo) seria bastante ideal devido ao transito de jovens, quanto de moradores aqui da região é bastante intenso, principalmente no horário de pico (*VARIA*, ÁUDIO, 2018)”.

Essa possibilidade almejando o bem-estar, a partir de uma nova vivência em mobilidade, com a passarela, contrapondo-se a mobilidade motorizada estabelecida na Avenida Colombo, alinha-se a novas possibilidades de trânsito da mesma. Por exemplo, *Atalanta* (ÁUDIO, 2018) citou-me experiências advindas em sua vivência

em outras cidades, das quais, em grandes avenidas tais como a Colombo, foram construídas novas possibilidades:

Nós temos quatro faixas de cada lado na [Avenida] Colombo, é um grande corredor que passa caminhões pesados. Eu acredito que se nós tivéssemos bolsões de estacionamento onde estações de ônibus bem integradas e bem planejadas, com bilhetes únicos, os automóveis ficavam nesses bolsões de estacionamento, principalmente para pessoas que vem de outras cidades como Sarandi e Marialva por exemplo. Carros e motos deixassem lá, e os corredores de ônibus levariam essas pessoas integralmente para onde elas precisassem ir, nós teríamos uma **aceleração de fluxo**. Para os veículos pesados que desejassem atravessar a Avenida Colombo, teria-se a faixa dos veículos pesados, a faixa das ciclovias [...] mas principalmente a integração com a ciclovia e o transporte público que faria a cidade melhorar o fluxo (ATALANTA, ÁUDIO, 2018).

No âmbito da arte, do lazer e da cultura, visualizamos algumas possibilidades na construção do espaço urbano para além da questão da mobilidade urbana. Por exemplo, o incentivo de prática esportiva, como a caminhada, corrida ou mesmo a “pedalada”, ao “fechar” parte das vias de automóveis, ao redor da vila olímpica, aos finais de semana e feriado, tal como acontece no Parque do Ingá e do Bosque 2. Por exemplo, *Halia*, a partir de suas experiências (ÁUDIO, 2018), comentou:

Alí no Parque do Ingá [por exemplo] no domingo é fechado, né, é fechado as ruas, as pessoas caminham de bicileta, já é algo aí. Pensando em relação a isso, é **benéfico** né, se encontrasse algum meio de aumentar isso, colocar a cultura aí ou atividades similares no **espaço urbano** seria benéfico né (HALIA, ÁUDIO, 2018).

Nesse sentido, *Atalanta* (ÁUDIO, 2018), comenta sua experiência vivida na cidade do Rio de Janeiro, e a possibilidade de alinhamento ao espaço urbano pesquisado:

Em algumas avenidas, do Rio de Janeiro, naquela parte da Copacabana, como a Colombo, são dois segmentos em sentidos contrários. Nos domingos eles fecham a parte do segmento direcionado para o lado da praia, e as pessoas podem patinar, andar de skate, caminhar passear de bicicleta [...] Fortaleza também é feito

na Avenida Beira Mar, inclusive é estimulado para que se ande de patins, se ande de bicicleta, se ande de skate, se tenha movimentos teatrais, e isso acaba **influenciando na saúde** [...] porque não fechar já que tem várias avenidas, a Colombo, Morangueira, Horácio Racanello, onde se tem duas faixa [...] feixasse uma onde as **pessoas pudessem brincar, fazessem arte**, patinar, fazer skate, passear com cachorros, criança, **mais integração entre pessoas**. As cidades precisam de mais integração, mais festas, mais música, mais arte nas ruas, mais exercícios, mais convivência, isso é muito bom, muito importante (ATALANTA, ÁUDIO, 2018).

A partir do vetor a pé, em mobilidade urbana, as pessoas também buscam a saúde e uso dos espaços urbanos na busca do bem-estar, assim para *Greta* (ÁUDIO, 2018):

[o porque do vetor a pé na mobilidade urbana] Um pouco é a questão da saúde, você precisa se movimentar e tá cuidando de sua saúde para não tá doente. Eu sinto **bem-estar** né porque eu gosto muito de **exercício, caminhada, corridas**, essas coisas, trazem **benefício tanto pra saúde quanto pro mental** (GRETA, ÁUDIO, 2018).

Figura 27 – Pessoas realizando exercícios físicos no espaço destinado a feira do produtor



Fonte: Autor (2018)

Manifestações culturais também encontram-se como possibilidades no uso do espaço urbano. A esse respeito, para *Realí* (ÁUDIO, 2018): “Manifestações culturais, deixa qualquer viagem mais tranquila né, você começa a apreciar mais as coisas da cidade, fica menos cansativo”. Nesse sentido, *Eluina* (ÁUDIO, 2018), corrobora: “[...] em áreas abandonadas poderiam fazer um campo, ou uma arte, andando perto da

UEM mesmo, vejo bastante área abandonada, utilizar isso para arte seria uma forma de cultura ”. Em alinhamento, *Varia* (ÁUDIO, 2018), comentou:

Essa questão de movimentos culturais, amostras culturais, é bastante interessante pelo fato de que envolve a comunidade de forma interessante, essa questão de amostras culturais nesses espaços, principalmente aos finais de semana seria interessante porque a população não tem muita oferta em si (*VARIA*, ÁUDIO, 2018)”.

Nesse sentido, uso do espaço urbano por parte da população, no âmbito do lazer pode ser visto em “pequenas coisas” do dia a dia, Atllas (ÁUDIO, 2018), exemplifica: “Sinceramente, existe coisa mais tradicional em Maringá do que pegar um papelão e sair deslizando no Willie Davis [...] antigamente você saia deslizando, agora tem uma mureta lá”.

Figura 28 – Pessoas utilizando do espaço do Estádio Willie Davis para o lazer



Fonte: Autor (2018)

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da possibilidade de apreensão das subjetividades em bem/mal-estar das pessoas em mobilidade urbana, buscamos visualizar as pluralidades no uso do espaço urbano, ou seja, uma perspectiva do indivíduo em “devir” se modificar, (des)reterritorializar a partir dos afetos em seu dia a dia, o lugar o qual transita, vive e convive. Buscamos assim, a partir da filosofia da diferença, reflexões teóricas sobre a mobilidade urbana e, o que é transitar pela cidade, considerando o deslocamento, mas visando expandir esse para além do transitar, expandindo o mundo quanto fluxo de vida.

Interagindo com diferentes histórias e pessoas a partir de encontros em mobilidade urbana na cidade de Maringá, tentei me distanciar do “eu” já estabelecido, enquanto morador e que no cotidiano transito nas calçadas, ruas e avenidas do campo pesquisado. Deixei-me “afetar” pelos espaços urbanos e pelas pessoas que no dia a dia percorrem, transitam, essas vias para realizar suas “tarefas diárias”, apreendendo assim, circuitos molares estabelecidos em necessidades macropolíticas.

A partir desse aspecto relacional visualizado em uma perspectiva Construcionista Social, construí uma narrativa abordando os afetos do corpo vivente, sendo que a partir da apreensão dos sentidos e a construção dos sentimentos de bem/mal-estares, buscou-se discursar sobre as práticas afirmativas/criadoras ou criativas/reativas, através de um processo de (des)reterritorialização.

Notou-se, porém, a partir da construção da narrativa, a dificuldade de apreender em linhas de fugas, possibilidades em subjetividades criadoras, que de forma ativa embasaria os indivíduos, a partir de seus bem/mal-estares cotidianos, em processos de construção do seu território, processos contínuos de (des)reterritorializações absolutas, isso é, em pensamento e não somente em *socius*, os territórios transitados cotidianamente (a desterritorialização relativa).

Ficaram assim visíveis nos discursos das pessoas, possibilidades ainda que subjetivas situadas em circuitos molares, de âmbito reativo ou criativo, em uma ordem já estabelecida, tais como modificações em infraestrutura, almejando de forma funcional, um bem-estar em necessidades, sem estar de fato modificando, ou

tomando para si, o território, no âmbito das potencialidades em desejos micropolíticos.

Ao campo da mobilidade e ao poder público, considerando trabalhos anteriores realizados na cidade de Maringá, tais como os que indicam uma maior participação da população no âmbito das políticas públicas, visualizamos com esse trabalho, construído junto a interlocutores na mobilidade cotidiana do campo estudado, ampliar novas possibilidades, não únicas e universais, mas embasadas no diálogo, na diferença e na micropolítica.

Nesse sentido destaco a demanda dos interlocutores por um espaço urbano que vai além de vias para ir e chegar a algum lugar, mas de um espaço que se possa contemplar a natureza, as manifestações artísticas, culturais, esportivas e de lazer. Também, nota-se, ainda que em um plano arborescente, a inquietação das pessoas em relação à infraestrutura das vias, em especial à Avenida Colombo, um espaço de afeto em mal-estar por parte dos pedestres, lugar esse onde as pessoas estão refém, capturados por um plano molar.

Entendo também como contribuições advindas desse trabalho, no âmbito pessoal, uma nova visão em possibilidades e pluralidades dos quais, antes, estavam “adormecidas” em meu “eu”, ou seja, estática e mobilizada quanto em circuitos molares, de ordenamento e estabilidade, sem vida, sem fluxos. Carrego comigo agora, uma nova percepção, que pautada em um processo imanente, buscarei empreender em meu cotidiano.

REFERÊNCIAS

BAUER, Martin W.; GASKELL, George; ALLUM, Nicholas C. Qualidade, quantidade e interesse do conhecimento – Evitando confusões. In: BAUER, Martin W.; GASKELL, George (Orgs.). **Pesquisa Qualitativa com Texto, Imagem e Som: Um Manual Prático**. 2. ed. Rio de Janeiro: Vozes, 2003. p. 17-36.

BORN, Liane Nunes. A política de mobilidade urbana e os planos diretores. In: SANTOS JUNIOR, Orlando Alves dos; MONTANDON, Daniel Todtmann (Orgs.). **Os Planos Diretores Municipais Pós-Estatuto da Cidade: balanço crítico e perspectivas**. 1 ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2011. p. 155-171.

BURRELL, Gibson; MORGAN, Gareth. **Sociological Paradigms and Organization Analysis**. Burlington: Ashgate, 1979.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **A Produção do Espaço Urbano: Agentes e Processos, Escalas e Desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

CARVALHO, Beatriz Falleiros Rodrigues. **Caminhar na cidade: Experiência e representação nos caminheiros de Richard Long e Francis Alys; depoimento de uma pesquisa poética**. 2007. 247 f. Dissertação (Mestrado)-Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de São Paulo, 2007.

CINTRA, Anael Pinheiro Uihôa; FURRIEL, Wesley Oliveira. Dinâmica demográfica da Região Metropolitana de Maringá. In: RODRIGUES, Ana Lúcia (Org.). **Maringá: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 87-114.

CORRADI-WEBSTER, C. M. Ferramentas teórico-conceituais do discurso construcionista. In: GUANAES-LORENZI, Carla; MOSCHETA, Murilo dos Santos; CORRADI-WEBSTER, Clarissa Mendonça; SOUZA, Laura Vilela e (Orgs.).

Construcionismo Social: discurso, prática e produção do conhecimento. Rio de Janeiro: Instituto Noos, 2014. p. 73-87.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.

CRESSWELL, Tim. Mobilities I: catching up. **Progress in Human Geography**, v. 35, n. 4, p. 550–558. 2010.

DELEUZE, G; GUATTARI, F. **O Anti-Édipo:** Capitalismo e Esquizofrenia. Rio de Janeiro: Ed. 34, 2010.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. **Mil Platôs:** capitalismo e esquizofrenia. Vol. 1. 1. ed. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. **Mil Platôs:** capitalismo e esquizofrenia. Vol. 2. 1. ed. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1995.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. **Mil Platôs:** capitalismo e esquizofrenia. Vol. 3. 1. ed. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1996.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. **Mil Platôs:** capitalismo e esquizofrenia. Vol. 4. 1. ed. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1996.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Felix. **Mil Platôs:** capitalismo e esquizofrenia. Vol. 5. 1. ed. Rio de Janeiro: Ed. 34, 1996.

DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvona S. Introdução: a disciplina e a prática da pesquisa qualitativa. In: DENZIN, Norman K.; LINCOLN, Yvona S. (Orgs). **O planejamento da pesquisa qualitativa:** teorias e abordagens. Porto Alegre: Artmed, 2006.

DOEL, M. **Poststrucalist Geographies: the diabolical art of spatial science**. Lanham: Rowman & Littlefield, 1999.

FIORI, José Luís. Estado de Bem-Estar Social: Padrões e Crises. **PHYSIS**: Revista de Saúde Coletiva, Rio de Janeiro, v. 7, n. 2, p. 129-147, 1997.

GERGEN, Kenneth j. The social constructionist movement in modern psychology. **American Psychologist**, Washington, v. 40, n. 3, p. 266-275. 1985.

GODOI, Christiane Kleinubing; MELO, Rodrigo Bandeira de; SILVA, Anielson Barbosa da. Pesquisa qualitativa e o debate sobre o direito de pesquisar. In: GODOI, Christiane Kleinubing; MELO, Rodrigo Bandeira de; SILVA, Anielson Barbosa da (Org.). **Pesquisa qualitativa em estudos organizacionais: Paradgimas, Estratégias e Métodos**. São Paulo: Saraiva, 2006. p. 1-13.

GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar**, Rio de Janeiro: Record, 1997.

GOMES, Thais Ribeiro. **A constituição de uma agenda de políticas públicas no campo da mobilidade urbana**: uma leitura sobre o município de Maringá. 2017. 166 f. Dissertação (Mestrado)-Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Estadual de Maringá, Maringá, 2017.

GUATTARI, Félix; ROLNIK, Suely. **Micropolítica**: cartografias do desejo. 4. ed. Petrópolis: Vozes, 1996.

HAESBAERT, Rogério; BRUCE, Glauco. A Desterritorialização da Obra de Deleuze e Guattari. **GEOgraphia**, Niterói, v. 4, n. 7, p. 7-22, 2002.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IBEU: índice de bem estar urbano. **Observatório das Metrôpoles**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2013.

ÍÑIGUEZ, Lupicinio. Construcionismo Social e Psicologia Social. In: MARTINS, João Baptista, HAMMOUTI, Nour-Din El, ÍÑIGUEZ, Lupicinio. **Temas em análise institucional e em construcionismo social**. São Carlos: RIMA, 2002, p. 127-156.

INSTITUTO PARANAENSE DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. **Municípios e regiões.** Curitiba: 2012. Disponível em: <<http://www.ipardes.pr.gov.br/>>. Acesso em: 15 de novembro de 2018.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade.** 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das idéias: Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.** 3. ed. Petrópolis: Vozes, 2000. p. 121-188.

MARRA, Adriana Ventola.; BRITO, Valéria da Glória Pereira. Construcionismo social e Análise do discurso: uma possibilidade teórico-metodológica. In: EnAnpad – Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração, 35., **Anais...** Rio de Janeiro, ANPAD, 2011.

McNAMEE, Sheila. Construindo conhecimento/construindo investigação: coordenando mundos de pesquisa. In: GUANAES-LORENZI, Carla; MOSCHETA, Murilo dos Santos; CORRADI-WEBSTER, Clarissa Mendonça; SOUZA, Laura Vilela e (Orgs.). **Construcionismo Social: discurso, prática e produção do conhecimento.** Rio de Janeiro: Instituto Noos, 2014. p. 105-131.

MONTEIRO, Felipe Violi. **Cartografias em trânsito: A mobilidade de bicicleta pela cidade.** 2019. 140 f. Dissertação (Mestrado)-Programa de Pós-Graduação em Administração, Universidade Estadual de Maringá, 2019.

MORAIS, Julienne Santana de. **Proposta de método para avaliação da qualidade do transporte público urbano por ônibus utilizando a teoria das representações sociais.** 2012. 108 f. Dissertação (Mestrado)-Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

MOSCHETA, Murilo dos Santos. A pós-modernidade e o contexto para a emergência do discurso construcionista social. In: GUANAES-LORENZI, Carla; MOSCHETA, Murilo dos Santos; CORRADI-WEBSTER, Clarissa Mendonça;

SOUZA, Laura Vilela e (Orgs.). **Construcionismo Social**: discurso, prática e produção do conhecimento. Rio de Janeiro: Instituto Noos, 2014.

NIETZSCHE, Friedrich. **Obras Incompletas**. São Paulo: Nova Cultural, 1999.

OLIVEIRA, Eduardo Simões Flório de; ROCHA, Márcio Mendes; OLIVEIRA, Natalia Fernanda Ramos de. As potencialidades de Maringá para o uso de mobilidade alternativa com bicicletas. **Percurso**, Maringá, v. 6, n. 1, p. 193-213, 2014.

ORLANDIN, Elton; FAVRETTO, Mario Arthur; PIOVESAN, Monica; SANTOS, Emili Bortolon dos. **Borboletas e Mariposas de Santa Catarina**: Uma introdução. Campos Novos: Campos Novos, 2016.

PAESE, Celma. **Caminhando: o caminhar e a cidade**. 2006. 173 f. Dissertação (Mestrado)-Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2006.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, 1988. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 12 de novembro de 2017.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Estatuto da Cidade nº 10.257**. Brasília, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 12 de novembro de 2017.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Política Nacional de Mobilidade Urbana nº 12.586**. Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 10 de novembro de 2017.

RODRIGUES, A; GODOY, A. M. G.; SOUZA, W. F. de. A Região Metropolitana de Maringá na rede urbana brasileira e sua configuração interna. In: RODRIGUES, A. L.

(Org.). **Maringá: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 59-86.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 1. ed. São Paulo: Brasiliense, 1988.

ROLNIK, Suely. **Esferas da Insurreição: notas para uma vida não cafetinada**. 1. ed. São Paulo: n-1 edições, 2018.

SAVI, Elise; CORDOVIL, Fabíola Castelo de Souza. Organização social do território e mobilidade urbana em Maringá. In: RODRIGUES, Ana Lúcia (Org.). **Maringá: transformações na ordem urbana**. 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015. p. 307-333.

SATAFLE, Vladimir. **O circuito dos afetos: Corpos políticos, desamparo e o fim do indivíduo**. 2. ed. São Paulo: Cosac Naify, 2015.

SIQUEIRA, Mirlene Maria Matias; PADOVAN, Valquíria Aparecida Rossi. Bases Teóricas de Bem-Estar Subjetivo, Bem-Estar Psicológico e Bem-Estar no Trabalho. **Psicologia: Teoria e Pesquisa**, Brasília, v. 24, n. 2, p. 201-209. 2008.

SOUZA, Laura Vilela. Discurso construcionista social: uma apresentação possível. In: GUANAES-LORENZI, Carla; MOSCHETA, Murilo dos Santos; CORRADI-WEBSTER, Clarissa Mendonça; SOUZA, Laura Vilela e (Orgs.). **Construcionismo Social: discurso, prática e produção do conhecimento**. Rio de Janeiro: Instituto Noos, 2014.

SPINK, Mary Jane Paris; MEDRADO, Benedito. Produção de Sentido no Cotidiano. In: SPINK, Mary Jane (Org.). **Práticas discursivas e produção de sentidos no cotidiano: Aproximações teóricas e metodológicas**. Rio de Janeiro: Edestein, 2013. p. 22-41.

SPINK, Peter Kevin. O lugar do lugar na análise organizacional. **RAC**, Rio de Janeiro, edição especial, 2001. p. 11-34.

SPINK, Peter Kevin. O pesquisador conversador no cotidiano. **Psicologia & Sociedade**, v. 20, n. esp., 2008, p. 70-77.

SPINK, Peter Kevin. Pesquisa de campo em psicologia social: uma perspectiva pós-construcionista. **Psicologia & Sociedade**, v. 15, n. 2, 2003, p. 18-42.

SPINOZA, Baruch. **Breve Tratado de Deus, do homem e do seu bem-estar**. São Paulo: Autêntica, 2011.

SPINOZA, Baruch. **Ética demostrada según el orden geométrico**. Madrid: Tecnos, 2007.

APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA

O que você vive?

- 1) O que vem à sua mente quando você pensa em mobilidade urbana no sentido de andar/viver/transitar pela cidade?
- 2) No seu dia a dia, quando, como e porque, você exercita a mobilidade urbana? E nesta porção da cidade?
- 3) Nesse contexto, quais vetores de mobilidade você utiliza? Por quê?

O que você sente no vivenciar a cidade?

- 4) Quando você caminha nessa região, pelo entorno da Vila Olímpica de Maringá, imediações da UEM, da Zona 7, o que você sente? O que seu corpo lhe conta, aciona? O que lhe vem à memória?
- 5) E pela Av. Colombo? Qual é a sensação de estar caminhando e atravessando a avenida Colombo? Como seu corpo responde?
- 6) O que você sente (pelo corpo) ao transitar pela cidade?

O que gostaria de vivenciar a partir do que sente?

- 7) A partir do que você sente como você criaria outras formas de uso desses espaços urbanos? Você teria algo a recomendar, a partir do que você sente?
- 8) Você poderia usar esses espaços para algum outro motivo que não fosse o da mobilidade? O que te faz não usar de outra forma esse espaço?