

Bicicletas Blancas - uma performance, artística, pelas ruas primaveris de Buenos Aires

Lucas Garcia

Resumo: O presente texto reflete as possibilidades que emergem de uma performance artística e urbana chamada “*Bicicletas Blancas*”. A proposta de arte híbrida que, com um aporte teórico, reivindicou um espaço do encontro, na cidade de Buenos Aires, no ano de 2017, é essencialmente encaminhada pela prática do pedalar, estabelecendo a dimensão humana do movimento pelo trajeto praticado em deambulação. O sentido do texto “pega carona” na pedagogia crítica de Paulo Freire e bell hooks para questionar, com aporte dos Estudos Culturais, a dinâmica urbana e provocar uma tensão na estrutura solidificada da urbe: restrita e desigual.

Palavras-chave: bicicleta; performance artística; narrativa; corpo.

White Bicycles - an art performance in the streets, springlike, of Buenos Aires

Abstract: The following paper discusses the emerging possibilities of an artistic and urban performance called “*Bicicletas Blancas*” (White Bicycles). This hybrid art proposal that, with a theoretical contribution, has claimed a place of encounter, in the city of Buenos Aires, in 2017, is essentially directed by the practice of biking, by setting the human dimension of movement by the path performed in deambulation. The meaning of the text “hitchhikes” on the critical pedagogy of Paulo Freire and bell hooks to discuss, with the support of Cultural Studies, the urban dynamics and provokes a strain on the solidified structure of the urbe: restricted and unequal.

Keywords: bicycle; performance art; narrative; body.

Bicicletas Blancas - una performance artistica por las calles, primavera, de Buenos Aires

Resumen: El presente texto refleja las posibilidades que surgen de una actuación artística y urbana denominada "Bicicletas Blancas". La propuesta de arte híbrido, que con un aporte teórico reivindicó un espacio de encuentro, en la ciudad de Buenos Aires, en el año 2017, está enrutada esencialmente por la práctica del pedaleo, estableciendo la dimensión humana del movimiento por el camino practicado en la deambulacion. El significado del texto "a dedo" sobre la pedagogía crítica de Paulo Freire y bell hooks para cuestionar, con contribución de los Estudios Culturales, las dinámicas urbanas y provocar una tensión en la estructura solidificada de la urbe: restringida y desigual.

Palabras clave: bicicleta; performance artística; narrativa; corpo.

Introdução

Este texto tem o objetivo de refletir uma performance artística urbana, desenvolvida na Argentina no mês de novembro de 2017 pelo artista Fabian Wagmaster. A proposta é tensionar uma discussão a partir das insurgências que são o resultado da interação do performer com as pessoas e com o espaço urbano da capital portenha.

Inicialmente, são apresentadas as referências que embasaram a proposta artística. Em seguida, é exposta a condição da dinâmica do trânsito e como o automóvel assume um papel de protagonismo no planejamento das cidades, desconsiderando a necessidade de um plano que contemple as pessoas, o uso de bicicletas e a lentidão. Feita essa reflexão, passaremos para o relato da proposta em si, e para alguns detalhes que demonstrarão as tensões que são estimuladas por meio da ação do artista.

Nesse sentido, a proposição de Certeau é salientada, pois trata da perspectiva que alude a uma “invenção do cotidiano”.

Todo relato é um relato de viagem - uma prática do espaço. A este título, tem a ver com as táticas cotidianas, faz parte delas, desde o abecedário da indicação espacial (‘dobre à direita’, ‘siga à esquerda’), esboço de um relato cuja sequência é escrita pelos passos, até ao “noticiário” de cada dia (‘Adivinhe quem eu encontrei na padaria?’), ao ‘jornal’ televisionado (‘Teherã: Khomeiny sempre mais isolado...’), aos contos lendários (as Gatas Borracheiras nas choupanas) e às histórias contadas (lembranças e romances de países estrangeiros ou de passados mais ou menos remotos). (CERTEAU, 2014, p. 183)

Há de se destacar, inicialmente, a utilização da bicicleta como um veículo, como técnica e também como utopia (AUGE, 2009) para compor o debate e as reflexões, sendo, portanto, um suporte técnico para possíveis mudanças. A possibilidade de humanização do movimento, por meio da energia limpa, de uma relação mais próxima e da condição de vulnerabilidade diante da agressividade de automóveis, está diretamente ligada ao pedalar. Existe, ademais, uma condição múltipla na utilização da bicicleta como aporte artístico e que está, também, atrelada aos efeitos educativos durante o movimento que é produzido de modo autônomo: força e equilíbrio.

Estes são alguns dos elementos que instituem uma forma consolidada na prática do pedalar e que serão valorizados aqui. O objetivo não é evidenciar a bicicleta em si, e sim a ação conforme seu uso, ou seja, o aporte fornecido pela ação do pedalar e as variantes que o ato de pedalar viabiliza.

O que está sendo considerado é que, por meio da utilização de um veículo-bicicleta, é possível despertar uma infinidade de questões para discutir a organização, a estrutura e o planejamento dos agrupamentos urbanos, tendo em vista seu modelo restrito e excludente. Para isso, destaca-se a dinâmica onde “o tempo da leitura implica o de reflexão, uma desaceleração que destrói a eficiência dinâmica da massa” (VIRILIO, 1996, p.21). E é, justamente, com essa “desaceleração” que a performance foi sendo construída.

A arte é apontada a partir da performance para garantir um olhar sensível ao assimilarmos as possibilidades de instituir mudanças, mesmo que de maneira micro, em uma metrópole. Contudo veremos que a arte alcança fissuras e

penetra em espaços vazios¹ para repaginá-los e para motivar inúmeras reflexões críticas.

A noção sociológica do corpo (BRETON, 2012) é muito útil neste sentido, pois estipula os limites do que pode ser definido como corpo e as possíveis consequências que o ato de pedalar carrega (neste e em outros corpos que encontra). O corpo que pedala se transforma em potência na prática do educar. Prática, inclusive, que instigou a concepção desta obra de arte em sua totalidade. Há, neste sentido, um tipo de educação específica e extraclasse: a educação não formal; que se apresenta ao nos apropriarmos de uma potência encontrada mediante a experiência assumida pelo corpo em movimento, refratando a propulsão que o pedalar assume como ato político (e pedagógico).

De modo a questionar tipos específicos de resistências que os territórios prezenciam na insurgência do trânsito, tidos como não comuns dentro da lógica cotidiana capitalista, observamos que o debate é provocado pela viabilidade da escuta, do ensinar e do aprender, enquanto obra performática. Ali, é estabelecido em movimento/pausa, o que remete, por exemplo, à leitura de mundo de Paulo Freire, tendo em vista a prática da emancipação dos sujeitos (FREIRE, 2011, p. 29). Ao percorrer, por exemplo, as ruas da cidade, de madrugada, projetar um mapa, inserir palavras, cores e frequência cardíaca, não há dúvidas que existe nessa performance uma provocação que caminhe ao lado de uma tentativa de diminuir as velocidades, de desarmar o trânsito, de parar e, principalmente, refletir de maneira crítica. Inclusive, o objetivo essencial da proposta (da performance artística) era (re)fazer a dinâmica instituída e encontrar outras utilidades e usos da organização urbana, levando em consideração o período noturno da cidade, como veremos.

O cunho artístico, e político, da performance foi incorporado pelas inspirações que acionaram o devir bicicleta. As principais influências, sem ordem hierárquica, são identificadas nas propostas abaixo e, também, foram apresentadas no instante da produção artística e performática.

- **Internacional Situacionista** foi um movimento de crítica socioeconômica e cultural proposto por poetas, artistas e arquitetos, na Europa a partir de 1957. Estabeleceu uma metodologia para provocar novos estímulos nas pessoas e fomentar novos tipos de leitura e de crítica ao que se tinha de planejamento urbano (CARERI, 2013). Incentivando a deriva através da deambulação urbana o grupo produziu uma revista² para disponibilizar as ideias e os pensamentos que surgiam. Sobretudo, o movimento corporificava uma crítica ao que se estruturava no meio urbano.

- **White Bicycle Plan** foi uma proposta de solução aos problemas urbanos causados pela utilização maciça do carro como ação prática da mobilidade urbana na Holanda, na década de 1960, proposto pelo Provos, movimento anarquista holandês que inspirava a desobediência civil, principalmente, através de transgressões. Essa palavra (Provos) é o nome do movimento -

¹ Não considero o **não-lugar** por expor a ideia de negar as possibilidades, o que não é o caso; o melhor, nesse caso, é pensar o entre-lugar.

² Disponível em: <https://www.cddc.vt.edu/sionline/presitu/li.html>; Acessado em 05/01/2021.

uma possível alquimia que transformou algumas técnicas não só na Holanda como em boa parte da Europa e do mundo ocidental. Uma das ações do movimento foi distribuir pela capital holandesa 50 bicicletas com o código dos cadeados e, dessa forma, as pessoas que tinham ganas transitavam com as bicicletas “públicas” dispostas estrategicamente na cidade (GUARNACCIA, 2001, p.70).

- *La bicicleta blanca*, composição de Horácio Ferrer, tango interpretado por Piazzolla na Argentina durante a década de 1970. Narra a saga de uma pessoa ciclista, um personagem de barba branca que assobiava, levando uma carriola em sua bicicleta, com suas aparições se torna figura pública, utilizando uma bicicleta branca e gritando ao pedalar. Ao passar, as pessoas aplaudiam e sorriam. Repetidamente, a bicicleta do velho senhor começa a brilhar e como em uma espécie de mágica alguns problemas eram solucionados, o da fome era um deles.

- *Ghost Bike* traduzida como Bicicleta Branca (em espanhol *Bicicleta Blanca*) é uma ação realizada por cicloativistas na América Latina e em boa parte do mundo. Esta ação visa criar um pequeno memorial de vítimas do trânsito onde são colocadas bicicletas brancas no local da morte para registrar o óbito da pessoa atropelada. A primeira bicicleta posta foi nos EUA em 2003 e, na Argentina, em 2014.

- **Canções** com a temática da bicicleta também foram, de certo modo, inspiração para a formatação do projeto. Através da música, outra possibilidade foi incorporada à performance, o que permitia uma maior interação com o público pelas ruas.

Tendo em vista o embasamento teórico e as referências da proposta, o projeto dispôs uma obra híbrida de performance, intervenção, arte e tecnologia. Uma realização concreta e multifacetada, devido ao emprego da bicicleta como meio de fruição entre os corpos, os códigos e as informações. Ao ato de pedalar é conferido um papel de mediador entre os corpos da cidade (pedra) e o corpo da pessoa (carne) que se move (SENNETT, 2014), um suporte para a produção de afetos e de sentimentos (correspondente ao movimento da ação de territorialização do fazer artístico urbano). A prática traz, além do mais, a humanização para pensar o deslocamento, instigando, dessa maneira, a alteridade de quem presencia a performance artística. A arte está inserida nesse pedalar e na produção de fenômenos, rastros, imagens e músicas que acionam a expressão do território (DELEUZE, GUATTARI, 2012). A arte se enquadra na territorialização, pois é um dos resultados obtidos na expressão entre os meios e os ritmos.

A deambulação, enquanto prática estética, não limita o deslocamento para um espaço exclusivo, mas estabelece no corpo do artista uma capacidade de utilizar os espaços de margem, espaços (sub) urbanos, não somente balizados na região central do mapa de Buenos Aires. Confronta-se um vínculo com a cidade, considerando seu todo, suas sutilezas, seus frisos e, assumindo uma resistência e uma ruptura com o tipo de uso engendrado das cidades.

Importante ressaltar que tendo em vista a ideia da hierarquia dos espaços, a gentrificação, e o emprego de acessos em Buenos Aires, o percurso foi realizado de maneira a sobrepor as costumeiras utilizações do espaço urbano, na ciência de que a hierarquia existente entre as disputas da margem da cidade e do centro que estão postas e definidas. Jogar com essas disputas foi uma prática recorrente dentro do itinerário traçado pela errância das pedaladas. Como aludido por Careri:

A errância construída produz novos territórios a ser explorados, novos espaços a ser habitados, novas rotas a ser percorridas. Como fora anunciado pelos letristas, o andar sem rumo levará à construção consciente e coletiva de uma nova cultura. (CARERI, 2013, p. 97)

A referência das deambulações aponta a riqueza na produção artística e performática, pois é possível criar conteúdo e jogar com as criações ao passo que o trajeto é posto e construído. Não se trata de um percurso pronto, pré-estabelecido, e sim, sentido durante o movimento.

Antes de apresentar a obra, em si, é necessário analisar, mesmo que de forma pontual, a condição de muitas cidades latino-americanas e como a dinâmica instituída dentro das movimentações diárias (não) influencia a promoção de usos diversos do espaço urbano. Para isso, os fundamentos de Renato Ortiz sobre a mundialização da cultura podem nos auxiliar a compreender algumas características da cidade, que, em suma, carregam, pela América Latina, semelhanças.

Ortiz (2011), em uma de suas obras, nos apresenta um episódio divisor de águas, refletindo a respeito da dimensão da cultura por meio do alimento, do espaço e das consequências da modernidade. Na década de 1940, próximo a Los Angeles (EUA), foi criado um restaurante com uma forma diferenciada de serviço. Esse tipo de restaurante floresceu por conta de rodovias e estradas que, no momento, estavam sendo construídas e/ou expandidas pelo país, além do potencial que a indústria automobilística já demonstrava perante a economia estadunidense e a composição capitalista potencializada no pós-guerra. O cardápio do restaurante, ao longo da década, se modificou e com auxílio de estudos no serviço, simplificaram as ofertas. Em 1948, o restaurante fechou as portas e os proprietários planejaram uma obra de modificação na estrutura do estabelecimento para atender às principais demandas apontadas pelos estudos que faziam parte do empreendedorismo administrativo.

De forma rápida, prática e dinâmica serviram o menu, com o nome de *speed*, fazendo parte deste cardápio: refrigerante, hambúrguer, batata frita, leite, café e bolo. Inaugurando assim o *fast food*. Os irmãos McDonald's atribuíram outra dinâmica e influenciaram a mudança na forma da alimentação do norte americano e, posteriormente, de grande parte do mundo, através das redes de restaurantes do tipo *fast food* (ORTIZ, 2011, p. 62). Anos depois, como forma "natural" e derivada do serviço *fast*, o *drive-thru* foi concebido como modo mais rápido de serviço. Além de ser econômico para os proprietários da empresa, direcionou os efeitos do aumento da velocidade nas cidades.

No período da década de 1940, as cidades passam a ser pensadas e planejadas para os automotores. As pessoas protagonizam o ato da condução e são consumidoras em potencial da nova dinâmica estrutural da sociedade

urbana. Ou seja, pouco a pouco as pessoas perdem espaço para protagonizar a cidade que respeita e viabiliza a velocidade humana, passam a individualizar seus movimentos dentro de automóveis que aumentam, a cada década, o limite de velocidade, o número de habilitações e, portanto, de acidentes.

Dentro dessa trajetória, é evidente que a facilidade em adquirir um carro, nos dias atuais, impulsiona de fato a economia e gera empregos na indústria. Contudo essa medida é refletida nas ruas com aumento de veículos automotores, particulares, que reivindicam o tráfego, com estremecidas apresentações sonoras nos horários de pico, sem contar as trágicas ocorrências. O desejo de se ter um veículo pessoal segue a lógica existente, na qual o transporte público não atende as demandas da população, por estar sempre cheio com grandes intervalos entre os veículos, limitando o atendimento coletivo nos horários de maior fluxo. Em contrapartida, a obtenção de veículo particular tem sido facilitada, visto que pode ser parcelado em muitas prestações, com quantias que não fogem da realidade financeira mesmo de moradores das zonas periféricas das cidades.

Existe, nessa estratégia, uma tendência individualista da utilização do automóvel (“bolha automotiva”): sem esbarrões, cutucões e afins, além do controle da temperatura interna. Porém, contra essa ideia individualista, há a defesa de que a cidade precisa ser analisada de maneira que a lógica dos usos de sua estrutura esteja voltada para as pessoas, sendo uma questão já abordada por urbanistas e arquitetos (JAN GEHL, 2013) que valorizam e consideram a baixa velocidade dos espaços e suas interações. Dessa maneira, o pedalar é um aliado a este novo modelo de cidade ao mesmo tempo que é um ato político, artístico, educativo e crítico. A condição humana das cidades deve fundamentar, portanto, o protagonismo do espaço (CERTEAU, 2014) e é à vista disso que o ato de pedalar questiona a utilidade das cidades.

É importante reiterar que uma das referências que embasou a proposta *Bicicletas Blancas* de Fabian Wagmaster foi, como visto anteriormente, o movimento holandês *Provos* que expõe uma perspectiva da necessidade da mudança pela qual os espaços utilizados se adequaram.

Nos anos 1960, lutar contra o automóvel era algo inédito, uma blasfêmia contra ‘as maravilhas do progresso’. Em pleno boom automobilístico, a tribo da Spui tem a clarividência de recusar o culto às quatro rodas e de propor a bicicleta como santo instrumento tribal. (GUARNACCIA, 2001, p. 74)

Nesse sentido, o “Apocalipse Motorizado” percorre as cidades, criticando a modalidade que rege os movimentos.

Sem tráfego, as cidades poderiam ter vida. Suspenso o transporte ou dele libertado, o interior do país ficaria irreconhecível. A suspensão permitiria que vastas faixas de terra pública fossem liberadas, fazendo da cidade um lugar emocionante e agradável de estar. As gigantescas rotatórias nos centros das cidades seriam transformadas em fóruns públicos novamente, com fontes gorgolejantes e árvores plantadas. (LUDD, 2005, p. 115)

Apresentada a lógica que prioriza os automóveis e não contempla a condição humana dos espaços, com baixa velocidade, calçadas largas, transporte público de qualidade, que contemplem a necessidade dos movimentos com conforto e convergindo os diferentes pontos da cidade em suas rotas, seguimos para a narrativa da performance *Bicicletas Blancas* do artista argentino Fabian Wagmaster, que demonstra uma tentativa de ruptura da relação cidade-automóveis. O pedalar do artista traz um convite para reformular a atenção, por meio de outro movimento, praticável, educativo, no ambiente urbano.

A obra

No período, entre os dias 21 e 27 de novembro de 2017, em passagem por Buenos Aires, fiquei hospedado na Residência Artística Centro Hipermediático Experimental Latinoamericano (cHela)³, onde ministrei uma roda de conversa a respeito da sensibilidade do ato de pedalar. Naquela semana, o centro cultural estava produzindo e organizando a performance artística de Fabian Wagmaster: *Bicicletas Blancas*. Aceitei o convite do artista e resolvi acompanhar o performer em sua obra, para conhecer como a urbe (argentina) se organizava durante a madrugada, já que a proposta de Fabian era começar a pedalar quando o sol se punha e parar de pedalar quando o sol nascia e, assim, foi feito durante as referidas noites.

É importante detalhar todos os componentes do veículo de Fabian e sua vestimenta durante aquelas noites. O artista trajava uma roupa branca (uma espécie de sobretudo) desde os tênis até os óculos e não poderiam faltar as meias de cano alto, descritas no tango-inspiração cantado por Piazzolla. Sua bicicleta também era branca, com exceção dos componentes, e era iluminada com uma luz tipo *led* (que trocava de cor). Também como na música cantada por Piazzolla pedalou, carregando um carrinho nessas noites, neste levava outra bicicleta branca, com uma luz *led* bem intensa posicionada no quadro da bicicleta. O carrinho era articulado com a bicicleta que Fabian pedalava, ademais levava uma outra bicicleta (possível doação) para uma pessoa desconhecida. Ou seja, ao sair durante o pôr do sol Fabian não sabia dizer se a bicicleta (carregada) seria doada e se fosse para quem seria; os encontros pela madrugada primaveril, em deambulação, iriam sinalizar o que seria feito com a bicicleta carregada.

Fabian, também, pedalava com um celular conectado ao Centro Cultural San Martín⁴ que reservou um espaço específico para que as informações produzidas pela performance fossem recebidas; um painel emitia cores luminosas, palavras, velocidade e frequência cardíaca do artista-ciclista. Assim, o performer tinha acesso a um meio de produção de conteúdos instantâneos que estavam conectados, via internet, por um aparelho de telefone celular acoplado no guidão da bicicleta que Fabian pedalava, ao lado do manete e da lanterna.

Além de todas as informações, o telefone celular, de tempo em tempo, de modo programado, enviava fotos em tempo real de onde estava Fabian. Na bicicleta, Fabian também carregava uma bateria que gerava energia para as

³ Disponível em: <http://chela.org.ar/>; Acessado em 05/01/2021.

⁴ Localizado na Rua Sarmiento, n. 1551, Buenos Aires - Argentina.

luzes de *led* (acopladas ao quadro das duas bicicletas), para o funcionamento do celular e para uma caixa de som que tocava inúmeras canções com a temática da bicicleta (vale ressaltar que a quantidade de músicas era enorme), desde tango até *rock*. Em sua bicicleta, a lâmpada trocava de cor e, ao decorrer do percurso Fabian perguntava para uma pessoa uma cor qualquer; com a resposta ele apertava na tela, *touch*, cromática em seu celular, então a mesma cor que aparecia na lâmpada da sua bicicleta aparecia no Centro Cultural San Martín.



Imagem 1 - Quincas Avelino, O artista e seu veículo, Argentina. Fonte: Acervo do Autor, 2017.

A pedalada não se dava direta, tinha muitas paradas para descansar, comer algo, tomar água ou outra bebida qualquer sem saber o caminho que seria percorrido e até mesmo a distância que duraria a madrugada. Fabian, em diferentes momentos, se atinava para uma árvore, uma planta e fazia questão de parar, registrar e permitir um tempo para aquela, que ele considerava, contemplação. Um elemento fundamental a ser relatado é o perfume que as flores da cidade emanavam na madrugada, despertando uma espécie de efeito alucinógeno ao sentir o cheiro fortíssimo da primavera florida.

Os componentes da performance apoiavam a atenção de utilizar a cidade, de cumprimentar as pessoas, conversar com elas e, no mais, estimular a ocupação dos espaços considerados públicos e ver as reações que surgem. E, geralmente ao passar por parques ou praças, a ação instantânea era percorrê-la e se debruçar sobre a utilização do espaço como resistência e crítica.

Na última noite de performance, já passava das três horas da manhã, pedalávamos em quatro pessoas, incluindo um suíço que, ao visitar a instalação no Centro Cultural no primeiro dia, comprou uma bicicleta (de segunda mão) para compor a deambulação e se unir ao artista, além de Fabian e uma ciclista que era da equipe cHela. Não muito distante do Parque Patricios, o ponto de partida e de chegada, um motoqueiro passou de forma tão imediata que não foi

possível perceber. Furtou o celular que Fabian carregava na bicicleta. Foi um susto, sendo que minutos antes conversávamos sobre medo e o tema da violência.

Em determinado momento, a ciclista que estava conosco parou para jogar uma garrafa de água em uma caçamba de lixo e deparou-se com um senhor de 70 anos e ali se cumprimentaram. Ele contou que havia se esquecido de jogar o lixo; antes de dormir precisava fazê-lo. Fabian, curioso, se aproximou e entrou na conversa. O senhor era nascido na capital Buenos Aires e ex-combatente das Malvinas. Só observei e escutei com atenção a conversa. Fabian, muito atencioso, explicou as inspirações que convergiam naquela obra de arte, ambulante, pelas ruas, de madrugada. Sem comentar a doação da bicicleta e o propósito de regalar o veículo a algum desconhecido. De repente, como muitos dos inusitados encontros que foram intensos e inéditos, o senhor contou que estava sem bicicleta. Há pouco tempo seu filho havia ido ao supermercado e foi assaltado (a mão armada), ficando sem a sua bicicleta. O inesperado de Fabian, ao escutar aquela história às três da manhã e perceber que havia encontrado um receptor, foi iluminado. O senhor se emocionou, afinal não era sempre que ele pedia ao filho para jogar o lixo, o filho (que havia esquecido não jogou o lixo na caçamba) e, para não deixar de fazê-lo, acabou ganhando uma bicicleta.

Doadada a bicicleta, seguimos até as sete horas da manhã pedalando. Fabian estava com anseio de colorir o mapa produzido através do GPS. Passamos por uma avenida que cortava uma ocupação urbana: Cidade Oculta era o nome dado à Favela 15. Fabian nos avisou que passaríamos pela favela e cruzaríamos até a ponta sudeste da cidade na região do autódromo, para, então, retornar pela margem, *Avenida 27 de Febrero* da divisa de Buenos Aires, beirada pelo Rio *Matanza Riachuelo*.

Uma das coisas mais marcantes nesses dias pedalando foi um prédio imenso que avistei ao entrar na Villa 15. Era ocupado por moradores, mas sua imensidão não dava conta de ser todo ocupado. Como já estava começando a clarear, foi possível enxergar alguns detalhes do edifício. Dias depois, pesquisando sobre o lugar, soube que aquele estrondoso edifício, abandonado no meio de uma favela, era um projeto de Hospital com o objetivo de tratar as pessoas com tuberculose, e foi abandonado na época da Ditadura Militar no país. Um ano depois de ter visto o prédio, que tinha sido iniciado em 1938 e abandonado em 1955, foi demolido pela prefeitura da cidade, em 2018.

Em seguida, o sol nasceu e a cidade novamente começou a encher, com os veículos da Grande Buenos Aires, chegando em direção ao centro, e as altas velocidades tomando novamente o corpo da cidade. Cansado e satisfeito de conhecer Buenos Aires, como nenhum estrangeiro foi capaz de incorporar.

Corpo

A condição do corpo deve ser situada para aprofundar o exercício da reflexão. A extensão dos corpos apontados é de inúmeras possibilidades, tendo em vista que o corpo que se movimenta interage com outros corpos pelo território. Todavia é interessante apontar para que tipo de corpo é referenciado: “o vetor semântico pela qual a evidência da relação com o mundo é construída” (BRETON, 2012, p. 7). É preciso considerar que ao refletir sobre o corpo sociológico, leva-se em consideração a pirâmide de privilégios que, os corpos, propriamente, assumem.

O racismo, o machismo e outros recortes estão inseridos na disposição dos usos das cidades e é preciso evidenciar esses recortes, pois existem privilégios e vantagens que compõem a ação performática relatada (do homem branco de classe média pedalando durante a madrugada). Iluminar essas características impulsiona um sentido mais específico para o objetivo da exposição da obra e das suas consequências.

Além do mais, a prática do educar envolve estabelecer uma crítica (HOOKS, 2020) à organização das estruturas que são excludentes e desiguais em formas de acesso. Logo, isso nos indica uma determinada ausência de políticas públicas (educação, cultura, mobilidade, moradia) que impõe uma posição específica e restrita a determinados indivíduos na cidade.

É necessário refletir, primeiramente, o corpo de Fabian, que é o eixo central, condutor da proposta que analisamos - o corpo que produz uma leitura e se relaciona. Em seguida, o corpo da cidade, de pedra, na sequência da interação que se dá por meio dessa ação com outros corpos em movimento, pessoas caminhando, pessoas trabalhando ou pessoas em bares. Através de um mapa mental é possível identificar o corpo da cidade: suas ruas, esquinas, afetos e, além disso, desafetos (como o caso do furto, por exemplo). As imagens geradas pela relação desses tantos corpos físicos constroem um retrato para a apresentação do corpo virtual (SANTAELLA, 2012). Nesse caso, a performance estabelece, através de uma projeção sua, a apresentação de um corpo-artístico que se desloca pela urbe, criando e experimentando situações com o “estranho” e com desconhecidos, sem que haja qualquer ímpeto de negação para o que está fora do controle do artista no pedalar.

O corpo individual, performático, que questiona, problematiza e resiste às imposições da estrutura da cidade, compõe, dessa maneira, um tipo de resistência que contorna aquele corpo, urbano, da cidade de Buenos Aires, apontando, por meio da ação artística, outras possibilidades de usos, dentre eles um ato educativo.

A cena inusitada da relação do corpo performático, o do artista, e do corpo da cidade estabelece uma dimensão utópica, do estranhamento, ao passo que consagra um tipo de aceitação, por parte das pessoas que assistem a essa passagem e aceitam a errância noturna, a música que ecoa da bicicleta, as luzes e o indivíduo “louco” que propõe relações vivas com quem esbarra durante o trajeto, na madrugada. Possivelmente porque rompe com as distâncias da cidade pelo pedalar (uma condição humana), sem um motor, em uma postura aberta, da escuta, da troca e da entrega.

A bicicleta, também, faz parte da história da emancipação do corpo feminino, seus hábitos, roupas e percursos. Inclusive, a utilização da bicicleta por mulheres é um indicativo de segurança na cidade (HARKOT, 2018, p. 54), fato interessante que reflete as desigualdades. A ideia do uso da bicicleta para além do propósito esportivo é posta para alcançarmos a reflexão sobre a potência que a coisa bicicleta agrega.

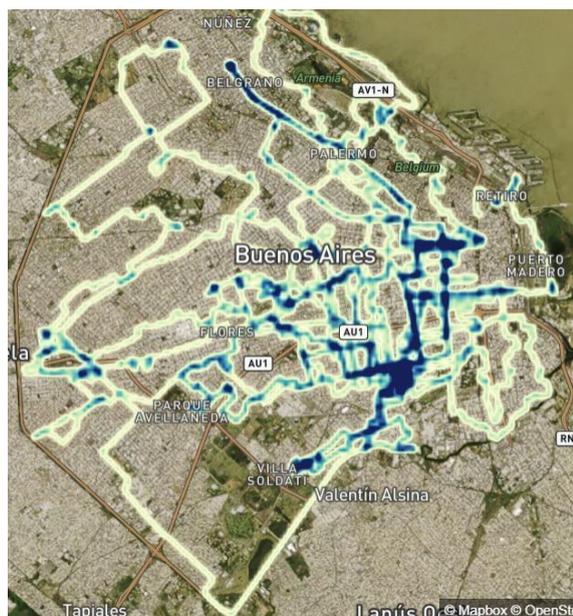


Imagem 2 - cHela. Corpo Virtual, produzido pela performance na Cidade de Buenos Aires, 2017.

Sem dúvida, a reflexão assume uma solidariedade pelas produções urbanas, ao esquema da organização do projeto de cidade e uma, mesmo que micro, tendência às possibilidades de mudanças. A partir do momento que o artista Fabian encontra e entende que uma pessoa necessita de um veículo e entrega uma bicicleta nova para essa pessoa, inspirado em um movimento anarquista, impulsiona uma ação. Um tipo de solidariedade, nesse sentido há uma compreensão de movimento alternativo, reitero, mesmo que micro, mas com potências que não podem ser mensuradas ou medidas.

Na perspectiva das mudanças é que se instaura a educação, a arte como suporte educativo de provocar outros usos, de questionar os esquemas hierárquicos da urbe e, principalmente, de criticar o tipo de cidade que é planejada para entrar em tendências de atrofia e menosprezar o sensível, as delicadezas, os olhares e as trocas.

Cabe o exemplo de Pedro, um homem branco suíço que ao visitar a instalação no Centro Cultural San Martín, compra uma bicicleta e sai para acompanhar a deriva. Esse vetor que promove uma entrega ao movimento é interessante para pensarmos o efeito educativo da arte, da provocação que institui ao identificar em uma proposta, de certa forma “simples”, por meio da prática de pedalar pela madrugada na grande cidade - a arte como educação.

Educação

Para além do caso de Pedro (o estrangeiro que compra uma bicicleta para acompanhar o artista e a obra de arte) que entende a disposição da proposta artística, podemos utilizar a letra do tango, de Piazzolla, para analisar a condição pedagógica da arte. Refazer o caminho do texto da canção nos serve para entender a inspiração (e ao mesmo tempo um atrativo) da produção de Fabian, com seu aspecto educativo, servindo de motivação para criar um

cenário alternativo de cidade: solidário, lento e aberto. A dimensão da arte estabelece um tipo de certificado, que chancela e traz uma referência de um músico “popular” (Astor Piazzolla) ao tratar a figura de um ciclista, incomum à estética da cidade e que transforma os espaços com sua ação performática.

Na alusão à narrativa do tango, Fabian de tempo em tempo parava, e se tinha alguém pela rua, ele puxava conversa e apresentava sua proposta de cidade viva e próxima, seguindo uma parte da canção que “ganhar não é chegar e, sim, prosseguir”. A dimensão dos encontros, a inspiração dentro da produção cultural, (re)existir os caminhos, apresentar as leituras que se faz, escutar as leituras que são feitas e, fundamentalmente, instigar novas leituras de mundo.

Recorrer ao pensamento de bell hooks e de Paulo Freire para sustentar a ideia da postura crítica no ensino-aprendizagem, e apontar para o teor pedagógico da ação artística vai ao encontro do cenário que identificamos como consequência de um modelo excludente de cidade.

Nesse sentido, a condição do performer indicou uma abertura para com os encontros que iam ocorrendo e se modelando em seu percurso. A magia existente na história da música que o ciclista assobiava enquanto cruzava a cidade revelou-se um tanto quanto atraente a partir da imagem do passageiro, artista-ciclista, incorporando o personagem performático, ao passar de “cometa com pedais”, do tango, gerando questões a serem refletidas.

O diálogo com as pessoas em pontos de ônibus, praças, quadras poliesportivas ou em calçadas de bares era apresentado com a releitura produzida pelas inspirações que embasaram a ação. Inclusive, inúmeras vezes, o artista-ciclista colocava canções específicas para tocar na caixinha de som, acoplada em sua bicicleta, enquanto explicava a obra híbrida de arte, gerando, dessa forma, um sentimento de empatia na relação que surgia entre ele, as pessoas e a cidade.

Prevendo uma troca, e, como visto, a condição de ciclista errante no período noturno, atraíram um tipo de curiosidade que, sem dúvidas, apresentou um convite à alteridade. Ao trazer um movimento (humano), de (e pela) bicicleta, elaborou-se uma proximidade com a performance do artista que para, conversa, provoca, questiona as práticas noturnas da cidade e estabelece uma troca próxima com quem encontra pelo caminho.

Conversa sempre envolve doação. A conversa genuína é compartilhamento de poder e conhecimento; é uma iniciativa de cooperação. Em uma conversa em grupo com Paulo Freire, há mais de trinta anos, eu o ouvi afirmar enfaticamente que “não podemos entrar na luta como objetos para depois nos tornamos sujeitos.” (HOOKS, 2020, p. 83)

É justamente nesse sentido que a conversa e o diálogo alcançaram uma capacidade pedagógica. Por meio da ação do pedalar, identificando nos encontros as necessidades e as críticas que contemplam as inúmeras leituras de mundo. Os efeitos pedagógicos podem ser apontados dentro de uma perspectiva ampla da ideia de educação que é, além disso, multidisciplinar. Assumida, intrinsecamente, na produção da obra de arte relatada.

Praticar a cidade envolve, essencialmente, um encontro. Por isso, a emancipação está presente na reflexão, uma vez que respeitar a lentidão, a

velocidade humana e a proximidade com o que ocorre é primordial para indicar as mudanças urgentes na organização das cidades. O tom pedagógico de Paulo Freire estimula e promove um olhar sensível para os acessos e para as desigualdades. Aqui percebemos que a capacidade educadora da arte não precisa estar restrita a uma galeria ou a um museu. Pelo contrário, pode contemplar novas relações, espaços, inspirações e caminhos, descosturando limites e divisas impostas por estruturas rígidas, como no caso da estrutura e do planejamento urbano que contempla a utilização excessiva do automóvel e suas características individualistas.

Conclusão

Esta reflexão buscou formas de questionar a utilização dos espaços urbanos, principalmente, em grandes cidades. Para isso, a performance artística chamada de *Bicicletas Brancas*, promovida pelo pedalar de Fabian, instigou as condições que o ato, enquanto político, dispõe dentro das relações incorporadas em itinerários e movimentos. A arte no contexto pedagógico indicou a potência do pedalar comprometido com as mudanças e transformações urgentes necessárias nas cidades, entendendo assim que é fundamental reconhecer a responsabilidade na cadeia dos privilégios para estabelecer, dentro dos encontros e do movimento dos corpos, uma mudança na estrutura socioeconômica.

Uma provocação foi demonstrada pela ação artística, pela utilização da bicicleta, no encontro vivo, sobretudo nas conversas e trocas com as pessoas de Buenos Aires. Esse encontro possibilitou que a bicicleta contemple uma ação sutil, sem motor e limpa de emissão de gases poluentes.

O texto demonstrou maneiras próximas e possíveis de alcançar algumas fissuras, por meio da arte urbana, utilizando, para isso, o embasamento teórico da pedagogia crítica e dos estudos culturais. Portanto, a conclusão estabelecida exalta os afetos (e desafetos) que produzimos ao longo dos espaços urbanos, com marcas, palavras e canções que convidam a novas leituras e possibilidades.

Referências

AUGÉ, Marc. *Elogio de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa Editorial, 2009.

BRETON, David Le. *A sociologia do corpo*. Petrópolis: Editora Vozes, 2012.

CARERI, Francisco. *Walkscapes o caminhar como prática estética*. São Paulo, GG, 2013.

CARLSSON, Chris. *Nowtopia - iniciativas que estão construindo o futuro hoje*. Porto Alegre: Editorial Tomo, 2014.

CENTRO HIPERMIDIÁTICO EXPERIMENTAL LATINOAMERICANO. Disponível em: <http://chela.org.ar> Acesso em: 05/01/2021.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano*. Petrópolis: Editora Vozes, 2014.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *Mil Platôs - capitalismo e esquizofrenia*, vol. 4. São Paulo: Editora 34, 2012.

FREIRE, Paulo. *A importância do ato de ler: em três artigos que se completam*. São Paulo: Autores Associados: Cortez, 2011.

GEHL, Jan. *Cidades para pessoas*. Curitiba: Editora Perspectiva S.A., 2013.

GUARNACCIA, Matteo. *Provos: Amsterdã e o nascimento da contracultura*. São Paulo: Baderna, 2001.

HARKOT, Marina Kohler. *A bicicleta e as mulheres: mobilidade ativa, gênero e desigualdades socioterritoriais em São Paulo*. Dissertação (mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

HOOKS, Bell. *Ensinando pensamento crítico*. São Paulo: Editora Elefante, 2020.

INTERNACIONAL LETRISTA. Disponível em:
<https://www.cddc.vt.edu/sionline/presitu/li.html>. Acesso em: 05/01/2021

LUDD, Ned. *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad Editora, 2005.

ORTIZ, Renato. *Mundialização da Cultura*. São Paulo: Editora Brasiliense, 2011.

SANTAELLA, Lucia. Figurações do corpo biológico ao virtual. *Revista Interin*, Curitiba, v. 4, n. 2, pp.1-12, ago. 2007.

SENNETT, Richard. *Carne e pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental*. Rio de Janeiro: Bestbolso, 2014.

VIRILIO, Paul. *Velocidade e Política*. São Paulo: Estação Liberdade, 1996.

Recebido em: 08/04/2021

Aceito em: 20/07/2022