



IDEADORES DE BICITÁXI

CARTOGRAFIAS DE EXPERIÊNCIAS ESTÉTICAS EM MODOS DE VIVER E FAZER BICITÁXIS NA VENEZA MARAJÓARA (AFUÁ-PA)



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA ARTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES
MESTRADO ACADÊMICO EM ARTES

VANESSA CRISTINA FERREIRA SIMÕES

**IDEADORES DE BICITAXI:
CARTOGRAFIAS DE EXPERIÊNCIAS ESTÉTICAS EM MODOS DE VIVER E FAZER BICITAXIS NA VENEZA MARAJÓARA (AFUÁ-PA)**

BELÉM
2014

VANESSA CRISTINA FERREIRA SIMÕES

**IDEADORES DE BICITAXI:
CARTOGRAFIAS DE EXPERIÊNCIAS ESTÉTICAS EM MODOS DE VIVER E FAZER BICITAXIS NA VENEZA MARAJOARA (AFUÁ-PA)**

Dissertação apresentada à banca de avaliação do Programa de Pós-Graduação em Artes (PPGArtes), da Universidade Federal do Pará (UFPA), como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Artes. Área de concentração: Artes.

Orientador: Prof. Dr. Agenor Sarraf Pacheco.

BELÉM
2014

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CPI),
Biblioteca do PPGARTES /ICA, Belém – PA.

Simões, Vanessa Cristina Ferreira, 1987.

Ideadores de bicitaxi: Cartografias de experiências estéticas em modos de viver e fazer bicitaxis na Veneza Marajoara (Afuá - pa) / Vanessa Cristina Ferreira Simões, 2014.
238 f.

Orientador: Prof. Dr. Agenor Sarraf Pacheco.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Arte, Programa de Pós-graduação em Artes, Belém, 2014.

1.Invenções – História e Geografia 2.Invenções – Aspectos Tecnológicos e Arqueológicos
3.Cartografias – Afuá (Marajó-PA) 4.Estética Moderna Séc. XXI – Marajó I.Bicitaxi II.Título

CDD. 23. Ed.609



INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA ARTE
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES

**ATA DE DEFESA PÚBLICA DE DISSERTAÇÃO DE MESTRADO DO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARTES DA UNIVERSIDADE
FEDERAL DO PARÁ.**

Aos vinte e um (21) dias do mês de Julho do ano de dois mil e quatorze (2014), as quatorze (14) horas, a Banca Examinadora instituída pelo Colegiado do Curso de Mestrado em Artes da Universidade Federal do Pará, reuniu-se em Sessão Pública, no Programa de Pós-Graduação em Artes, sob a presidência do orientador professor doutor Agenor Sarraf Pacheco ao disposto nos artigos 58 a 61 do Regimento Interno, Seção V “da Aprovação ou Reprovação da Dissertação”, presenciar a defesa oral de Dissertação de Vanessa Cristina Ferreira Simões, intitulada: Ideadores; Bicitaxis: cartografia de experiências estéticas em modos de viver e fazer bicitaxis na Veneza do Marajó (Afuá-PA) , perante a Banca Examinadora, constituída de acordo com o prescrito no parágrafo único do Artigo 59 do Regimento acima mencionado, pelos professores doutores Agenor Sarraf Pacheco, Benedita Afonso Martins e Maria Ataíde Malcher da Universidade Federal do Pará. A ausência do professor Fabiano de Souza Gontijo foi justificada pelo presidente da banca, informando que o parecer do professor foi enviado e lido nesta sessão. Dando início aos trabalhos, o professor doutor Agenor Sarraf Pacheco passou a palavra à mestranda, que apresentou a Dissertação, com duração de cinquenta minutos, seguido pelas arguições dos membros da Banca Examinadora e as respectivas defesas pelo mestrando, após o que a sessão foi interrompida para que a Banca procedesse à análise e elaborasse os pareceres e conclusões. Reiniciada a sessão, foi lido o parecer, resultando em aprovação, com o conceito Excelente , com distinção e recomendação de publicação integral da referida Dissertação. Esta aprovação do trabalho final pelos membros examinadores será homologada pelo Colegiado após a apresentação, pela mestranda, da versão definitiva do trabalho. E nada mais havendo a tratar, o professor doutor Agenor Sarraf Pacheco, agradeceu aos presentes, dando por encerrada a sessão, a presente ata foi lavrada, após lida e aprovada, vai assinada, pelos membros da Banca e pela mestranda. Belém-Pa, 21 de Julho de 2014.

Prof. Dr. Agenor Sarraf Pacheco

Profª. Dra. Benedita Afonso Martins

Prof. Dra. Maria Ataíde Malcher

Vanessa Cristina Ferreira Simões

VANESSA CRISTINA FERREIRA SIMÕES

**IDEADORES DE BICITAXI:
CARTOGRAFIAS DE EXPERIÊNCIAS ESTÉTICAS EM MODOS DE VIVER E FAZER BICITAXIS NA VENEZA MARAJÓARA (AFUÁ-PA)**

Dissertação apresentada à banca de avaliação do Programa de Pós-Graduação em Artes (PPGArtes), da Universidade Federal do Pará (UFPA), como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Artes. Área de concentração: Artes.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Agenor Sarraf Pacheco – Presidente da Banca
Programa de Pós-Graduação em Antropologia - PPGA/UFPA

Prof^a. Dr^a. Maria Ataíde Malcher – Membro Externo
Programa de Pós-Graduação em Comunicação - PPGCom/UFPA

Prof^a. Dr^a. Bene Afonso Martins – Membro Interno
Programa de Pós-Graduação em Artes - PPGArtes/UFPA

Prof. Dr. Fabiano de Souza Gontijo – Membro Externo
Programa de Pós-Graduação em Antropologia - PPGA/UFPA

BELÉM
2014

A todos os **IDEADORES**, homens e mulheres, de todos os lugares desse país, que apesar das adversidades, levam a vida com leveza pela arte de idear e, assim, fazem do mundo um lugar melhor.

GRATIDÃO

O maior aprendizado desse mergulho na pesquisa é, sem dúvida, que nada podemos sozinhos. Por isso, concluída uma primeira parte desta caminhada, quero agradecer às várias pessoas que estiveram presentes nesses dois anos de mestrado, dando-me apoio emocional e operacional para a realização deste trabalho.

Primeiramente, agradeço a Deus, por me permitir chegar até aqui e concretizar mais um sonho. Por renovar minhas forças diante de cada obstáculo e me abençoar com tantos anjos em minha vida, pessoas maravilhosas sem as quais eu nada seria.

Ao meu amor, Aislan, companheiro de todas as horas, que embarca em minhas aventuras acadêmicas e abre mão de suas férias e horas de lazer para me ajudar a concretizar meus sonhos. Por cada viagem, cada minuto sob o sol de Afuá, cada conversa sobre carros e bicicletas. Por tornar todo esse processo de pesquisa mais leve e divertido, mesmo nos momentos mais difíceis. Por ser o abraço mais calmante entre todos. Por compreender minhas ausências e acreditar em mim quando nem eu mesma acreditava. Obrigada por ressignificar a palavra Amor na minha vida e me ensinar tantas

coisas nesses sete anos, entre elas que não preciso ser forte o tempo todo e que posso contar com as outras pessoas que me cercam. Tu estás presente em cada linha deste texto, assim como em mim.

Aos meus pais, meus exemplos diários de perseverança, com quem aprendi a sonhar e a batalhar por cada um deles. Por me criarem com os pés no chão e os olhos no horizonte. Por lutarem tanto por nós, filhos, e me permitirem chegar até o mestrado. Minha vitória é a de vocês, que tanto se sacrificaram por nós três. Somos abençoados por ter vocês como pais. Obrigada por todos os cuidados, pelas palavras e gestos de incentivo diários, por encherem minha vida do amor mais bonito que existe.

Aos meus irmãos, por tudo que vivemos juntos, por estarem sempre perto quando mais preciso, por serem meu lar. Pela paciência com minhas rabugices. Vitor, obrigada por me escutar e por se dispor a ler passagens desta dissertação, tranquilizando-me com os teus típicos “menina, tá bom!” ou opinando sobre a construção do texto. Vivi, obrigada por tua constante preocupação e cuidado, pois mesmo morando em outra cidade, fazes-te presente e divides as responsabilidades da família comigo; e obrigada pelas muitas vezes ao longo da vida em que deixaste de ser a irmã do meio e assumiste

o “cargo” de mais velha, cobrando e lembrando por quem nós lutamos tanto – nossos pais.

À minha vó Marilza, mulher de extrema força e doçura, com quem compartilho tantos interesses e semelhanças, da culinária até a teimosia. Obrigada por existir na minha vida e por todo o amor que você me dá desde sempre. Obrigada por me ensinar o sentido de família e por lutar por nós todos os dias.

Às minhas tias Sônia e Tânia, pela torcida, cuidado e amor de sempre. Pelas caduquices de tias, ensinamentos e incentivos. Por estarem presente em cada momento e conquista.

Aos meus familiares de Natal, em especial minha tia Livramento e meus primos Paule e Leonardo, pelo amor que nos une e pela torcida de sempre. Vocês são exemplos de pessoas fortes que tenho sempre comigo. Obrigada por estarem perto.

À família do Aislan, meus sogros Creuza e Antônio, e genros, Thiago, Albert e Suzana, que me abrigaram em diversos momentos e fizeram tudo que podiam para tornar a fase da escrita mais leve.

Obrigada por todos os cafés, lanches, conversas, carinho e torcida. Vocês são minha família agora e eu amo cada um de vocês.

Ao meu orientador Agenor Sarraf, minha eterna gratidão por apostar em mim quando o programa questionava meu projeto e minha qualificação para compor o corpo de alunos. Obrigada por acompanhar de perto cada etapa desse mergulho que é a pesquisa, por me chamar a atenção quando precisei e por me tranquilizar em tantos momentos. Agradeço ainda por compreenderes minhas limitações, mas me desafiar a ir sempre além. Obrigada por me apresentar os Marajós por seu olhar – de quem pesquisa, vive e é esses Campos e Florestas. Por revolucionar minha compreensão de pesquisa e de ciência. Por ser inspiração de pesquisador e ser humano. Muito obrigada, professor.

Aos companheiros do Grupo de Estudos Culturais na Amazônia - GECA, meu muito obrigada pelas tantas trocas e pelos debates, por ampliarem meu olhar para inúmeras questões e por fazerem tudo isso em clima de festa e amizade. A leveza e solidariedade do grupo são o que fazem dele forte e eu não poderia ser mais grata por ter sido tão bem recebida entre vocês. Um abraço gigante em cada um.

À muito querida Ninon, minha eterna mestre e companheira de aventuras, com quem aprendi a amar os Marajós. Muito obrigada por sua infinita generosidade desde a graduação, por tudo que me ensinaste e pela amizade que temos. Tu és fonte de inspiração pra mim, nessa sua habilidade de conciliar todos esses papéis de mãe, esposa, consultora, professora e pesquisadora, cumprindo todos com competência, leveza e paixão. Obrigada por toda a força e por sempre acreditar em mim.

Aos companheiros de mestrado, com quem compartilhei momentos de profunda transformação, intelectual e humana, pela generosidade nos debates – por meio dos quais pude ampliar meu olhar na pesquisa, com indicações de leituras e sugestões de outras perspectivas; e sobretudo pela solidariedade nos momentos delicados. A força de vocês chegou até mim e foi primordial na fase final da escrita. Obrigada, guerreiros.

À Karol e ao Bruno, meus companheiros inseparáveis de orientação, com quem dividi momentos incríveis de crescimento, tanto acadêmicos quanto pessoais. Obrigada por toda a força que vocês me deram nesses dois anos juntos. Estar junto a vocês, sem dúvida, tornou tudo muito mais fácil e divertido. Contem comigo sempre.

À Bárbara Damas, com quem me identifiquei desde os primeiros momentos nas aulas e que acabou se tornando uma amiga muito querida, que admiro por sua sensibilidade, sua inteligência e seu companheirismo. Obrigada por se preocupar comigo, por todo cuidado, conversas, conselhos, ligações e mensagens. Tu enches minha vida de ludicidade.

A todos os amigos que me enchem de amor todos os dias, enviando mensagens de apoio para que eu me mantenha firme e forte em meus objetivos. O carinho de cada um foi indispensável, vocês são lindos! Obrigada por compreenderem meus furos em aniversários, festas e demais eventos (a pesquisa exige alguns sacrifícios!). Mas vocês estiveram sempre presentes em meus pensamentos, assim como o que aprendi com cada um também se faz presente neste texto.

Ao Pedrinho, meu amigo de sempre e para sempre, um irmão. Obrigada por sempre ver o melhor de mim e torcer pelos meus sonhos. Tu és parte importante de mim e, por isso, também estás aqui presente, como minha inspiração de escritor e de pessoa.

Ao Jucélio, meu outro irmão. Sempre presente em minha vida e em tudo que faço. Obrigada por me acompanhares por tantos anos e por me escutares sobre todos os assuntos. Contigo aprendi a lidar e gostar das nossas diferenças. De ti trago para este texto um pouco da rebeldia, necessária à vida e à criação.

Um abraço especial à minha amiga do coração Lyna Oikawa, que em todas as situações sempre se manteve ao meu lado, fazendo-se presente com aquilo que ela sabe que eu mais precisava nos dias difíceis: carinho e paz. Japa linda, obrigada por tudo.

Agradecimento especial também ao Raphael, que sempre incentivou minha trajetória acadêmica, contribuindo com seu olhar de professor, sempre competente, aos meus escritos, fossem eles artigos ou trabalho de conclusão de curso. Obrigada por todas as dicas de como lidar com o mestrado e seus desafios, e por sua amizade de todos os momentos.

À população de Afuá, que me recebeu de braços e sorrisos abertos. Obrigada por me conduzirem nesta pesquisa, abrindo suas casas e dividindo experiências e lembranças. Obrigada por todas as orientações quando me perdia pela cidade, pela partilha do tempo,

confiança, disposição e alegria. Sem vocês nada aqui teria o menor sentido.

E a todos os amigos que fiz nessa cidade da criação, meu muito obrigada! Pedro Jr., que tanto perturbei com minhas dúvidas, obrigada por tua disponibilidade e amizade em tantos momentos. Eu e Aislan nos divertimos muito contigo. Éder Jean, obrigada pelas muitas conversas e impressões sobre a cidade, obrigada ainda por cederes tuas fotos para que eu pudesse apresentar Afuá da melhor maneira para o mundo acadêmico. Agradeço também ao Luiz Paulino e à toda equipe do Hotel Afuá, pelo carinho com que sempre me receberam e pela paciência e compreensão quando eu gravei entrevistas no refeitório. Ao Zeca, pelos muitos caminhos que percorremos juntos em seu bicitaxi, obrigada por me apresentar os muitos lados de Afuá. Ao seu Geraldo, pelos almoços saborosos, com frango assado e açaí fresquinho, obrigada pela alegria com que sempre nos recebeu, pelas muitas conversas e momentos de diversão, e por emprestar suas preciosas bicicletas para nossas gravações. Ao Baixote e à Irê, o casal simpatia, queridos que além de entrevistas, me ajudaram com a confecção e o envio das caixas que serviram de embalagem para esta dissertação. Ao Kaos, por fazer a pintura das caixas em tempo recorde e pela força que me deu

nos momentos finais desta dissertação. Ao Valdison, pelas entrevistas e por compartilhar comigo suas experiências de criação. Por revolucionar a pesquisa quando me atentou e ajudou a compreender o que significa ser um ideador. Ao Sarito, sem o qual este trabalho não existiria, obrigada por dividir tuas lembranças comigo e me ajudar a perceber como os bicitaxis constroem Afuá e Afuá constrói bicitaxis.

Aos professores do PPArtes, por dividirem comigo seus conhecimentos e pelo incentivo nesses dois anos. Vivi momentos de profunda transformação em suas aulas. À Wlad Lima, obrigada por me ensinar a pensar a pesquisa como criação, o que revolucionou minha vida, e por todas as provocações construtivas que fizeste no momento decisivo da pesquisa, quando eu ainda lutava para construir o tão aclamado objeto. À Lia Braga sou muito grata por seus questionamentos no SPA, que me permitiram desafiar meu olhar e minha abordagem de pesquisa e, com isso, crescer imensamente. Ao Afonso Medeiros, que me ensinou a interrogar a imagem, lição que tentei aplicar ao longo de toda a pesquisa de campo e na escrita destas linhas. À Giselle Gilhon, meu muito obrigada pelos debates provocados em cada seminário e por todos os

momentos de desabafo coletivo sobre os desafios da pesquisa e do meio acadêmico.

Agradeço também à CAPES, pelo financiamento dessa pesquisa e à UFPA, por tudo que representa hoje em minha vida e por todas as possibilidades que abriu para mim, por meio das quais pude crescer, de todas as formas.

POIS QUE INVENTAR AUMENTA O MUNDO (BARROS, 2010, P. 362).

Referimo-nos aqui aos vários modos de reinvenção cotidiana da cidade, da língua, da gestualidade, dos modos de vestir e socializar, de personagens que, anonimamente, alteram traçados dominantes nas mais variadas esferas da vida, instaurando outros circuitos, erigindo cidadelas avulsas, redes sociais desprogramadas. Para considerar a potência dessas invenções anônimas, muitas vezes sem autoria definida, artes de fazer, mas também de pensar e viver, parece-nos necessário desenvolver um entendimento mais expandido do que sejam redes de criação, como não monopólio exclusivo da arte legitimada como tal, capazes de disseminar outros paradigmas éticos e estéticos (BRANDÃO E PRECIOSA, 2012, p. 39).

RESUMO

Afuá é um município localizado no Marajó das Florestas, no Estado do Pará, onde as principais vias da cidade são pontes de madeira erguidas sobre o rio, que as invade em tempos de invernada marajoara. Este fenômeno natural, ainda que provoque alagamento do território, tem sua manifestação comemorada como festa entre os moradores, remetendo a um modo de vida capaz de interconectar cultura e natureza. Diante destas especificidades, Afuá precisou recriar seu principal meio de transporte urbano, daí emergiu o *bicitaxi*. Construído da necessidade dos moradores, impedidos de utilizar veículos motorizados dada a estrutura da cidade, em um espaço onde as bicicletas imperam. O *bicitaxi* nasceu da união de duas bicicletas, fundidas por uma estrutura de metal. Neste enredo, nesta dissertação apresento cartografias de experiências de criação e uso vividas com o bicitaxi que dão existência a outras estéticas e regimes de visualidade. Em sua elaboração, caminhei no sentido de compreender de que maneira o bicitaxi está inserido no cotidiano de Afuá e entender seus diálogos com os modos de vida construídos ali; analisar as novas sensibilidades e regimes de visualidades que se constituem pelo exercício de criação e uso do bicitaxi, imbricados em ecossistemas estéticos; discutir que estética é essa e de que forma ela se articula às dimensões culturais e simbólicas da vida em Afuá; e, ainda, compreender como esses criadores entendem seus processos de criação e negociam com códigos de ordem local e global no fazer do bicitaxi. Para tanto, delineei um desenho teórico-metodológico que articulou as perspectivas da *História Oral*, orientando a condução de entrevistas junto aos afuaenses acerca de suas memórias de processos de criação e uso do veículo, e da *Cartografia*, na qualidade de orientação de pesquisa descentrada para mapear cenários moventes nos quais a cultura se constrói. Também dialoguei com estudiosos dos Estudos Culturais, do Pensamento Pós-colonial e com autores contemporâneos da Arte e do Design. No diálogo com eles, desenvolvi os resultados desta pesquisa, que evidenciou ecossistemas estéticos e modos de vida traçados na cidade, por meio dos quais o bicitaxi se constitui e adquire significado próprio, sendo atravessado por afetos, memórias e disputas de poder; além de demonstrar de que modo dele emergem saberes, cunhados pela experimentação e atualizados a cada novo veículo produzido; e apontar os processos de criação na cidade enquanto exercícios de experimentação de *ideadores*, por suas peculiaridades e autorreconhecimento, caracterizando-os como processos contínuos e fragmentários, colaborativos, informais e sustentados por saberes cunhados no cotidiano. Além disso, reconheci as experiências estéticas elaboradas na cidade como *de resistência*, por subverterem padrões estéticos convencionais; *compósitas*, por serem resultado de encontros e disputas culturais; e também, do *fragmento*, já que são fruto de processos de criação em constante movimento.

Palavras-chave: Criação. Cartografia. Estéticas do Cotidiano. Memórias. Marajós.

ABSTRACT

Afuá is a municipality located in Marajó of Forestry, State of Pará, where the main roads of the city are wooden bridges built over the river, which invades in times of marajoara wintering. This natural phenomenon, still causing flooding of the territory, its manifestation is celebrated as a feast among residents, referring to a way of life capable of interconnecting culture and nature. Given these characteristics, Afuá needed to recreate their primary means of urban transport, hence emerged the bicitaxi. Built from the need of residents permitted to use motorized vehicles given the structure of the city, in an area where bicycles prevail. The bicitaxi born from the union of two bicycles, fused by a metal frame. In this scenario, in this dissertation I present cartographies of experience of creating and experienced use with bicitaxi giving existence to other aesthetic and visual schemes. In her contribution, walked towards understanding how the bicitaxi is inserted in the daily Afuá and understand their dialogues with lifestyles built there; analyze new sensibilities and visualities regimes that constitute the exercise of creating and using bicitaxi, imbricated in aesthetic ecosystems; argue that this aesthetic is and how it articulates the cultural and symbolic dimensions of life in Afuá; and also to understand how these designers understand their creative processes and negotiate with local and global codes in order to make the bicitaxi. For that, I outlined a theoretical-methodological design which articulated the perspectives of Oral History, guiding the conduct of interviews with the afuaenses about their memories of the processes of creation and use of the vehicle, and Cartography, acting orientation-center study to moving map scenarios in which culture is built. Also dialogued with scholars of Cultural Studies, Postcolonial Thought and contemporary authors of Art and Design. In dialogue with them, developing the results of this research, which showed aesthetic ecosystems and livelihoods paths in the city, through which the bicitaxi is established and acquires its own meaning, being crossed by emotions, memories and power struggles; besides demonstrating that his way emerge knowledge, coined by trial and updated with every new vehicle produced; and point processes of creation in the city while exercises instigate experimentation, and self-recognition of its peculiarities, characterizing them as continuous and fragmented, collaborative, informal and supported by knowledge minted in everyday processes. Furthermore, recognize the aesthetic experience developed in the city as of resistance, subverting conventional aesthetic standards; composite, because they are the result of cultural encounters and disputes; and also the fragment, since they are the result of creative processes in constant motion.

Keywords: Creation. Cartography. Aesthetics of Everyday Life. Memories. Marajós.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa do trajeto Belém-Macapá- Afuá.

Figura 2: Rampa do Santa Inês (Macapá - AP).

Figura 3: Mar de redes no barco.

Figura 4: Vilas e comunidades no curso do rio Afuá.

Figura 5: Barcos e suas pinturas.

Figura 6: Passageiros do Virgem da Conceição se preparam para a chegada.

Figura 7: Vista da chegada à cidade-floresta.

Figura 8: Movimentação do trapiche.

Figura 9: A “Veneza do Marajó” em espaços públicos.

Figura 10: Águas que correm sob as pontes de Afuá, sejam elas de madeira ou concreto.

Figura 11: Motivos marajoaras e releituras de urnas Maracás nos espaços da cidade: postes e esculturas.

Figura 12: Motivos marajoaras e releituras de urnas Maracás nos espaços da cidade: esculturas no Centro Cultural Lagostão e nas lixeiras públicas.

Figura 13: Bicitaxi-monumento na Praça da Bandeira.

Figura 14: Crianças brincando no bicitaxi-monumento.

Figura 15: Camarões frescos e cozidos, símbolos culturais do município.

Figura 16: Movimentação nas feiras e alguns dos produtos comercializados.

Figura 17: Espera pelo açaí do almoço.

Figura 18: Indústrias instaladas do outro lado do rio Afuá: da esquerda para a direita, EMAPA e ZAPAL.

Figura 19: Movimentação no centro comercial.

Figura 20: Movimentação no centro comercial.

Figura 21: Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição e sua imagem externa, voltada para o rio.

Figura 22: Procissões, fluvial e aérea, do Círio de Nossa Senhora da Conceição.

Figura 23: Procissão do dia 8 de dezembro do Círio de Nossa Senhora da Conceição.

Figura 24: Cemitério da cidade.

Figura 25: Fenômeno conhecido como “enchente” na área da pista de pouso, completamente coberta pela água.

Figura 26: Afuaenses aproveitando o fenômeno conhecido como “enchente”, área central da cidade e quadra.

Figura 27: Ruas de estivas.

Figura 28: Composições formais das casas, com padrões geométricos e orgânicos.

Figura 29: Composições cromáticas das casas dos afuaenses.

Figura 30: Casa “Sou Timão”.

Figura 31: Casa toda em madeira, sem pintura, de Sarito.

Figura 32: Bicicletas e seus detalhes.

Figura 33: Bicitaxis de Afuá.

Figura 34: Bicitaxis diferenciados: Bat Ferrari e Jipe.

Figura 35: Prédios e espaços públicos.

Figura 36: Beira do Cajuúna.

Figura 37: Movimento de bicicletas em frente à escola, Banco do Brasil e centro comercial.

Figura 38: Pássaros sob o pôr-do-sol à beira do rio Afuá.

Figura 39: Festival do Camarão: apresentação das candidatas a Miss Camarão e banho do público na rampa.

Figura 40: Batalha Camaroeira.

Figura 41: Camarões Convencido e Pavulagem nos espaços da cidade: em um comércio, na praça da Bandeira e no Centro Cultural Lagostão.

Figura 42: Práticas de lazer na quadra.

Figura 43: Estrutura gastronômica em torno da quadra.

Figura 44: Bicitaxis na quadra, em passeios familiares.

Figura 45: Bicitaxis na quadra, em passeios de amigos.

Figura 46: Matéria falando sobre a rápida adaptação dos moradores de Afuá a chegada do sinal de internet.

Figura 47: Desenho da primeira Igreja Matriz, construída em 1871.

Figura 48: Sarito em frente a sua casa.

Figura 49: Parte frontal e traseira do primeiro bicitaxi de Sarito.

Figura 50: Assentos do primeiro bicitaxi de Sarito, que acomoda até quatro pessoas.

Figura 51: Barra direcional do veículo.

Figura 52: Bicitaxi de Sarito, no período em que ele transportava passageiros.

Figura 53: Duas bicicletas unidas por uma estrutura de metal.

Figura 54: Bicitaxi de quatro rodas criado por Sarito.

Figura 55: Bagageiro do veículo.

Figura 56: Volante e painel do bicitaxi de Sarito.

Figura 57: Oficina do Leôncio, onde “nasceram” o bicitaxis de Sarito.

Figura 58: Oficina metalúrgica do Pelado, uma das que mais confeccionou bicitaxis na cidade.

Figura 59: Oficinas de bicicletas: Alan Peças, New Bike e N. S. da Conceição.

Figura 60: Triciclos utilizados em atividades comerciais.

Figura 61: Bicitaxi escolar de Nequinho.

Figura 62: Bicitaxi escolar do ET, em sociedade com Nequinho.

Figura 63: Bicitaxi do Zeca.

Figura 64: Bicitaxi de Maria Raimunda.

Figura 65: Crianças alugando um dos bicitaxis de Elisomar para passeio no final da tarde.

Figura 66: Bicitaxi do Velton.

Figura 67: Bicitaxi da Vovó Hilda.

Figura 68: Bicitaxi sendo utilizado por uma família afuaense.

Figura 69: Bicitaxi de Antônio Serrão.

Figura 70: Detalhes do bicitaxi de Antônio Serrão.

Figura 71: Bicitaxi do Hildo Amorim, dono da oficina New Bike.

Figura 72: Antigo bicitaxi do Maurélio, agora de propriedade da Igreja Matriz.

Figura 73: Detalhes do antigo bicitaxi do Maurélio, agora de propriedade da Igreja Matriz.

Figura 74: Bicitaxi da Igreja Universal do Reino de Deus.

Figura 75: Bicitaxi da igreja Assembleia de Deus.

Figura 76: Ciclo romaria da Festividade de Nossa Senhora da Conceição.

Figura 77: Bicitaxi da Igreja Matriz, utilizado na divulgação dos eventos da paróquia.

Figura 78: Bicilância e seus detalhes.

Figura 79: Valdison, brigadista e dono de oficina metalúrgica.

Figura 80: Bicilância confeccionada para a brigada de incêndio.

Figura 81: Área crítica do veículo, onde se notam remendos na estrutura que sustenta os assentos e a maca.

Figura 82: Doranildo e detalhes da sua Bat Ferrari.

Figura 83: Antiga versão da Ferrari de Doranildo.

Figura 84: Joy Bezerra e detalhes do seu bicitaxi.

Figura 85: Aparelhagem “F250 Viúva Negra”.

Figura 86: Cartaz do filme Tron – O Legado.

Figura 87: Rio-mar.

Figura 88: Aberturas.

Figura 89: Entrada.

Figura 90: Recepção.

Figura 91: Cor.

Figura 92: Bordados.

Figura 93: Encontros.

Figura 94: Bici+Moto.

Figura 95: Convívio.

Figura 96: Malabarismos.

Figura 97: Bico.

Figura 98: Beira.

Figura 99: Humano.

Figura 100: Prática.

Figura 101: Menina dos olhos.

Figura 102: Des-padrões.

Figura 103: Meninice.

Figura 104: Rio-rua.

Figura 105: Sombra.

Figura 106: Bici-chave.

Figura 107: 3x1.

Figura 108: Despedida-ornamento.

Figura 109: Geraldo.

Figura 110: Quietude.

Figura 111: Brilho.

Figura 112: Fluxo.

Figura 113: Aposta.

Figura 114: Redes.

Figura 115: Imbricamentos.

Figura 116: Pesquisa-vida.

MEMÓRIAS DE NAVEGAÇÃO 17

CARTOGRAFIAS AFETIVAS EM AFUÁ 37

EMBALADOS PELA VIRGEM DA CONCEIÇÃO 39

BELEZA VENEZA DO MARAJÓ 51

FRAGMENTOS DE MEMÓRIAS DE
UMA AFUÁ EM CONSTRUÇÃO 97

SUMÁRIO

BICITAXIS EM PERCURSOS COTIDIANOS 110

ISSO É COISA DO SARITO!

O PRIMEIRO A GENTE NÃO ESQUECE 111

BORA UMA CORRIDA? 129

É O CARRO DA FAMÍLIA AFUAEMSE 141

GLÓRIA A DEUS: EVANGELIZAÇÃO MÓVEL 152

SALVANDO VIDAS: BICILÂNCIA 164

NINGUÉM QUER FICAR PRA TRÁS AQUI: DISPUTAS PELO MELHOR CARRO 175

QUADROS MENTAIS DE EXPERIÊNCIAS ESTÉTICAS 187

PRIMEIRA PARADA ANTES DAS PRÓXIMAS PONTES 226

REFERÊNCIAS 233



**MEMÓRIAS DE
NAVEGAÇÃO**

Aprendo com abelhas do que com aeroplanos.
 É um olhar para baixo que nasci tendo.
 É um olhar para o ser menor, para o
 insignificante que eu me criei tendo.
 O ser que na sociedade é chutado como uma
 barata – cresce de importância para o meu olho.
 Ainda não entendi por que herdei esse olhar para
 baixo.
 Sempre imagino que venha de ancestralidades
 machucadas.
 Fui criado no mato e aprendi a gostar das
 coisinhas do chão –
 Antes que das coisas celestiais.
 Pessoas pertencidas no abandono me comovem:
 tanto quanto as soberbas coisas ínfimas
 (BARROS, 2010, p. 361).

Pesquisa é compartilhamento (...). Aprende-se,
 ao fazer, com o outro. (HISSA, 2013, p. 17).

A pesquisa que tento aqui transpor em palavras é muito
 mais do que um trabalho acadêmico para obtenção de um título. É
 minha vida em curso e transformação. Resultado de um difícil
 processo de deseducação do olhar em busca das riquezas produzidas
 na vida do homem comum (CERTEAU, 1998), da arte fora dos
 sistemas artísticos, do *design* da vida cotidiana, de produções
estéticas anticlássicas (SHOHAT e STAM, 2006), da exuberância
 do ínfimo (BARROS, 2010).

Encontradas em cada esquina, essas criações atravessam as
 vidas de todos nós, seja quando estamos na função de expectadores
 ou de criadores. O difícil é nos darmos conta, já que estamos
 apressados demais para reparar na inventividade da casa do morador
 de rua, como fez brilhantemente Gabriela Pereira (2002), em seu
 Rua dos Inventos; desatentos demais para valorizarmos a
 genialidade presente em uma *gambiarra*, como fez Rodrigo Bouffleur
 (2006); ou racionais demais para nos sensibilizarmos com as
 criações e “caquiados” de **IDEADORES DE BICITAXIS**.

O termo *ideadores* é uma proposição minha, captada a
 partir de algumas entrevistas na pesquisa de campo quando,
 interrogados sobre seus processos de criação, os narradores
 afirmaram que passavam dias “ideando” um bicitaxi. A opção pelo
 emprego deste termo se justifica também pelo meu posicionamento
 em não enquadrá-los a categorias prontas, seja de artistas, artesãos
 ou designers, uma vez que não considero que elas deem conta dos
 sentidos de experiências encontradas ali. Deste modo, considere
 mais coerente utilizar suas próprias representações do processo e
 assinalar a diferença de suas práticas.

Mesmo visualizando exemplos dessas produções cotidianas
 bem próximas, a intensidade com que o bicitaxi e seus *ideadores*
 chegaram até mim determinaram que eu fosse além da próxima

esquina, aportando minha pesquisa em Afuá, em uma parte da região marajoara que Pacheco (2006) chama de Marajó das Florestas (PA)¹. Nesta empreitada me propus a cartografar as experiências estéticas vivenciadas em processos de criação e uso de bicitaxis, os quais observo a partir da experiência social onde se constituem. Assim, pelas vozes de seus *ideadores*, percebo os afetos, memórias e disputas de poder que atravessam os processos de criação. Além disso, pelos relatos e caminhos trilhados na cidade tomo contato com as cosmologias do lugar, elaboradas por negociações e resistências entre saberes locais e globais (MIGNOLO, 2003; GARCÍA-CANCLINI, 2009), e expressas em outros regimes estéticos que denomino: *do cotidiano* (RICHTER, 2003), por estarem intensamente imbricados nos viveres construídos em Afuá; *de resistência* (SHOHAT e STAM, 2006), por subverterem padrões estéticos convencionais; e *compósitas* (GLISSANT, 2005), por serem resultado de encontros e disputas culturais.

Resultado da experimentação de Raimundo Gonçalves, popularmente conhecido como Sarito, o bicitaxi é um veículo desenvolvido como alternativa para a locomoção de maior número

de pessoas em Afuá, onde o único meio de transporte até então era a bicicleta. Por se assentar em terreno de várzea, a cidade está submetida às variações das marés dos rios que a cercam, que uma vez ao ano a invadem, provocando seu alagamento parcial. Por conta disso, sua malha urbana foi erguida sobre pontes, em sua maioria de madeira, o que tornou inviável a circulação de veículos motorizados. Diante destas dificuldades foi que, em 1995, Sarito montou o primeiro modelo de bicitaxi, com três rodas, e em 2000, desenvolveu a versão que seria recriada por toda a cidade: da união de duas bicicletas, fundidas por uma estrutura de metal, surgia um veículo com quatro rodas. Ainda movido pelo pedal, mas com aparência e *status* de carro.

“Mas afinal, porque escolher bicitaxis como objeto de estudo? Onde você encontrou isso?” Para que a pesquisa ganhe sentido preciso dizer que este trabalho é fruto de um longo período de crise de identidade acadêmica. Ou melhor, de uma pessoa inquieta e apaixonada por desafios, mesmo ciente dos limites para alcançá-los. Não poderia começar estas linhas sem dizer isto. Como explicar de outro modo minha escolha por uma temática e um “objeto” tão específicos ou, conforme apontado por alguns, incomuns? “Hã, bicitaxi?” “Mas, Afuá?” Como falar deste trabalho em esclarecer os caminhos que me trouxeram até aqui?

¹ Na próxima seção, denominada “Cartografias afetivas em Afuá”, esclareço com mais profundidade a localização e as particularidades da cidade de Afuá, bem como a denominação Marajó das Florestas, cunhada por Pacheco (2006) para destacar a diversidade natural e social encontrada na região.

As inquietações que movem este trabalho começaram a borbulhar, pouco a pouco, a partir das vivências de pesquisa nas duas graduações que fiz, primeiramente em Comunicação Social, com habilitação em Publicidade e Propaganda, e depois em *Design de Produto*. Apesar das fragilidades teóricas e pouca experiência, considero-as etapas fundamentais nas quais pude começar a perceber os caminhos científicos que gostaria de seguir e, principalmente, as maneiras de fazer pesquisa que iriam me acompanhar.

Na monografia de conclusão do curso de Comunicação² fui ao encontro de meninas anoréxicas pela leitura de seus *blogs*, onde expunham suas histórias de vida, medos e carências, mas, ao mesmo tempo, onde teciam redes de solidariedade. Convivendo com suas escritas virtuais, aprendi a importância da pesquisa com o outro (HISSA, 2013). De abrir-se ao outro. Sem essa lição, jamais teria conseguido perceber os vínculos e afetos estabelecidos nessas redes, pelas quais articulavam *pertencimentos* (HALL, 2006) e sociabilidades, discutidos na pesquisa. Nessa primeira empreitada

² Sob o título “Anorexia, Identidade e Novas Formas de Sociabilidade. Uma leitura do blog Anna Dark” (2008), a pesquisa buscou compreender os processos de identificação (HALL, 2006) e as redes de solidariedade construídas em blogs escritos por meninas com anorexia. Para tanto, realizei análise de conteúdo de um blog representativo na rede, por meio do qual adentrei em questões como representação do corpo feminino e relacionamentos na internet. Para conhecer a pesquisa, envie-me um e-mail: <vanessa.assessoria@gmail.com>.

científica, também pude começar a compreender a diversidade de formas de apropriação das tecnologias que, colocadas em prática pelas meninas com anorexia, despertaram minha atenção para a pluralidade de *maneiras de fazer* (CERTEAU, 1998), ou seja, para a produção e criação que existe em toda experiência de consumo e sua potência para subverter estruturas dominantes.

Esses estilos de ação intervêm num campo que os regula num primeiro nível (por exemplo, o sistema da indústria), mas introduzem aí uma maneira de tirar partido dele, que obedece a outras regras e constitui como que um segundo nível imbricado no primeiro (é o que acontece com a sucata) (IDEM, p. 92).

Assim, tomou forma o interesse por pensar os processos de *apropriação* (IDEM) pelos quais os indivíduos articulam astúcias e a própria potência criadora para se apropriarem e intervirem dentro de instituições sociais ou de uma dada “ordem”, entendidos aqui como sistemas de poder e dominação.

Com estas primeiras inquietações de pesquisa, chego ao curso de *Design de Produto*, no qual segui com o interesse em pensar os objetos a partir das pessoas e suas *maneiras de fazer*, refletindo sobre como produtos são (res)significados em histórias de vida e memórias coletivas (NORMAN, 2008). Por conta disso, me envolvi

mais intensamente com disciplinas e atividades de extensão que trabalhavam diretamente com comunidades artesãs, nas quais pude tomar contato tanto com as histórias desses grupos, atravessadas pelos fazeres do artesanato e pela diversidade de saberes locais que lhe dão forma, quanto com as particularidades da região amazônica. Apesar de nascer e crescer no Pará, conhecia muito pouco a imensidão sociocultural deste estado e da Amazônia brasileira.

Nesse percurso, influenciada pela professora, e depois minha orientadora, Ninon Jardim, optei por desenvolver a pesquisa de conclusão de curso de *Design*³ em pequenas vilas e comunidades localizadas no município de São Sebastião da Boa Vista, também no Marajó das Florestas, onde encontramos mulheres artesãs que há muitas gerações vêm trabalhando com a fibra de jupati⁴. Tradição

³ Com o título de “Design de superfícies e tradição artesanal. Produtos inspirados no artesanato em fibra do jupati de São Sebastião da Boa Vista”, o trabalho, de 2011, debruçou-se sobre o universo simbólico e estético do saber-fazer do artesanato em fibra, com intuito de reconhecer a riqueza estética da visualidade da iconografia presente nos trançados, mas também os sentidos e valores embutidos nesse saber. O resultado destes mergulhos foi transposto no projeto de duas linhas de produtos, com foco no design de superfície. Para conhecer a pesquisa, envie-me um e-mail: <vanessa.assessoria@gmail.com>.

⁴ Segundo Jardim (2013, p. 18): “A matéria prima utilizada pelos artesãos do município de São Sebastião da Boa Vista é o jupati (*RaphiaTaedigera*), palmeira nativa da flora amazônica em aspecto de touceira, com aproximadamente 2 a 3m de altura, mas com folhas compridas que podem atingir até 15 metros. É usada de diversas formas pelos ribeirinhos: da tala grossa faz-se o matapi, utensílio [...] usado para a pesca artesanal do camarão; da tala mais fina fazem-se objetos

cultivada por meio de uma *pedagogia do cotidiano*, “isto é, um processo de ensino-aprendizagem da memória social, das tradições culturais, dos saberes, imaginários e representações produzidas e comunicadas oralmente nas práticas cotidianas sociais” (OLIVEIRA, 2008, p. 128). Assim, Manoela Costa, minha companheira neste mergulho de vida e pesquisa, e eu nos encantamos. Tanto pela riqueza visual da arte tecida em fibra do jupati, como pelas memórias compartilhadas conosco pelas artesãs e pelos *modos de vida*⁵ erigidos ali com os quais convivemos intensamente. Como comenta Pacheco (2006, p. 17), ao se referir ao município de Melgaço, também marajoara, são vidas construídas no intenso diálogo com rios e florestas:

Localizado nas margens de rios e matas, na fronteira das Ilhas dos Marajós, na boca da baía de água doce, seus traçados urbanos foram pintados com tons de culturas de homens, mulheres e crianças que, em contato intenso com sensibilidades da floresta, vêm constituindo modos de viver, trabalhar, lutar pela sobrevivência e pela atualização de hábitos,

utilitários como cestos e baús e do pecíolo das folhas é retirada uma fibra longa e grossa, branca e leve que é usada na confecção de chapéus de diversos tamanhos, variados enfeites e no trabalho de encapar diferentes objetos”.

⁵ O conceito de *modos de vida* empregado aqui segue a compreensão de Raymond Williams (1979, p. 25), quando explicita seu entendimento de cultura como “um processo social constitutivo, que cria modos de vida específicos e diferentes”.

costumes, manifestações religiosas, curtindo perdas e ganhos, experimentando sensações diversas nas ambiguidades de seus viveres.

Nesta primeira experiência no Marajó das Florestas, pude amadurecer meu olhar para esses cenários empíricos amazônicos, percebendo-os a partir das vozes dos que ali vivem e dos significados atribuídos por eles às experiências nesses territórios. Com eles, encontrei relatos de dificuldades e sofrimentos, mas também de lutas e alegrias, desconstruindo alguns preconceitos meus acerca de suas condições de vida, antes pensadas somente a partir de misérias pela ausência de serviços públicos de qualidade. Assim, observei, na prática, os limites das interpretações elaboradas com base somente em dados estatísticos acerca do cotidiano de vida dessas comunidades amazônicas, a exemplo do recente Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o qual classificou oito municípios marajoaras como os piores lugares para se viver no país. Certamente não estou defendendo os problemas sociais que historicamente contam a trajetória dessas populações, por outro lado não se pode esquecer que a matriz avaliativa das políticas públicas no Brasil sustentada pela lógica eurocentrada, urbana, letrada e globalizadora,

não leva em consideração a diversidade geohistórica e sociocultural da região.⁶

Compreendi como eles podem oferecer uma leitura enviesada dessas realidades por imporem padrões comparativos alinhados aos modos de vida urbanos, fruto de um projeto historicamente estabelecido visando a *modernização* das cidades, e assim, ignorarem as cosmologias desses lugares, onde natureza e cultura estão imbricadas. Isso significa desconsiderar que nestas sociedades a cura para doenças não provém apenas dos postos de saúde, mas combina-se com as sabedorias construídas na manipulação de produtos da floresta e sedimentadas por meio da oralidade⁷; a renda muda conforme o tempo da natureza, que determina a época de pescar o camarão ou coletar o açaí para venda; bem como, esquecer que nesses contextos as crianças ajudam no sustento e nas atividades da casa, seja trabalhando na extração dos produtos da floresta⁸ ou na confecção de instrumentos de pesca, o que provoca, em alguns casos, baixo rendimento ou evasão escolar;

⁶ Para uma leitura crítica da realidade marajoara e do IDH, ler a entrevista concedida por Agenor Sarraf Pacheco ao jornal Diário do Pará, em 11/08/2013, intitulada “Professor defende mudança na política de desenvolvimento”.

⁷ Para saber mais sobre práticas de cura, articuladas por *rezadeiras*, ver: MAUÉS (1995) e SILVA e PACHECO (2011).

⁸ Para a retirada de alguns produtos da floresta é preciso subir em palmeiras, cuja estrutura suporta pouco peso. Por isso, essas atividades são, em grande parte, desenvolvidas pelas crianças.

assim como, desprezar os conflitos que emergem nos processos de letramento da escola, já que muitas vezes na prática de ensino criam-se hierarquias entre os dialetos utilizados e a norma padrão, estigmatizando as variações linguísticas empregadas no cotidiano desses grupos e que são base de tradições orais sob as quais se sustentam não apenas transmissão de informações, mas todo um modo de pensar e agir sobre o mundo. Em relação a isso, observando os processos educacionais nas escolas de Melgaço (Marajó- PA), Pacheco (2009c) propõe a revisão das práticas de ensino, de modo a alinhá-las com os contextos culturais dos alunos, valorizando suas diferenças e aumentando o interesse dos mesmos pelas aulas.

Acreditamos que a sociedade cria/recria historicamente formas específicas de ensinar, seja com novos métodos, seja com novas tecnologias. Precisamos, contudo, atualmente, dadas às necessidades das novas demandas, estabelecer critérios específicos para nossas práticas educativas. Valorizar potencialidades e riquezas culturais dos alunos que provêm de diferentes realidades sociais, sem impor estratégias que visem homogeneizar suas ações, é ação necessária para se fazer educação no século XXI. As metodologias de trabalho precisam ser pensadas dentro de uma dimensão em que as diferenças não sejam apagadas, mas exploradas, a fim de produzirem situações de aprendizagens que possibilitem práticas de cidadania, atendendo

desejos, necessidades e interesses dos alunos. Acompanhando o movimento da história da educação de Melgaço pelos meandros das memórias dos moradores é possível dizer que poucos moradores tiveram oportunidade de estudar. Não por acaso, quando questionados sobre a educação desenvolvida na vila do passado, trazem em seus relatos angústias por não terem experimentado esse tipo de atividade quando crianças (PACHECO, 2009, p. 07-08).

Ainda que observando as ambiguidades presentes nos viveres das comunidades de São Sebastião da Boa Vista, detive minha atenção principalmente na rica cultura visual e material da região, expressa nas casas, barcos e instrumentos de trabalho, por onde se revelavam *estéticas do cotidiano* (RICHTER, 2003), pelas quais antevi não apenas objetos dotados de valor estético, mas principalmente as subjetividades em movimento de seus criadores. Produtos de múltiplas linguagens e técnicas apreendidas no próprio fazer do cotidiano, essas práticas de criação são muitas vezes marcadas por demandas específicas e pela limitação de recursos materiais disponíveis para sua execução.

Assim, mergulhada no dia a dia dessas comunidades e de suas criações, despertei para processos potencialmente artísticos e projetuais que, entre improvisos e experimentações, atendiam a necessidades práticas, estéticas e simbólicas de seus criadores e

usuários (LÖBACH, 2001). Mesmo sem uma formação especializada, os criadores encontrados ali elaboravam soluções originais em processos de criação imbricados com as atividades cotidianas, com a própria vida cultural e geografia local. A partir daí comecei a me questionar como o *design* e a arte poderiam contribuir para compreender estas experiências de criação praticadas por pessoas comuns, respeitando suas próprias *maneiras de fazer*, suas metodologias não convencionais e ritmos alinhados a outros referenciais. Ou seja, como essas disciplinas poderiam dialogar com essas práticas sem, contudo, se impor sobre elas com suas categorias e padrões, colocando-se, deste modo, em consonância com os valores humanos e significados culturais presentes nestes artefatos e em seus processos de confecção. Estava aí uma inquietação que viria a ser um dos pontos de partida desta pesquisa e cerne de sua relevância acadêmica.

Quando entrei para o mestrado em Artes, todavia, essas questões ainda não estavam tão claras para mim. Por isso, o projeto aprovado visou dar continuidade ao trabalho de conclusão do curso de *Design*, mas com o objetivo de analisar o papel do artesanato produzido pelas comunidades ribeirinhas do município de São Sebastião da Boa Vista enquanto mediador das relações familiares e em comunidade, bem como sua participação como componente do

processo de identificação dos membros da comunidade, de construção de laços comunitários e de uma memória social compartilhada.

Não demorou muito para abandonar o projeto. A despeito do forte vínculo afetivo com as comunidades em questão, e apesar de ainda considerar importante dar continuidade à pesquisa iniciada no trabalho de conclusão de curso, eu tinha inquietações mais fortes. O problema era que eu não tinha um objeto a partir do qual pudesse trabalhar as questões que eu já vinha amadurecendo desde a graduação. Permaneci quase seis meses nessa busca. Metaforicamente minhas memórias de navegação estavam à deriva, perdidas na imensidão das águas de um arquipélago. Era um tempo de profundas crises e rumações. Ainda assim, o trabalho continuava com levantamentos e leituras sobre práticas de *design* e arte fora dos cânones.

Foi em um desses levantamentos que encontrei o bicitaxi. Em uma matéria no portal de notícias G1⁹, na seção de tecnologia e games, sob a chamada “Equipamento 'high tech' faz bicicleta valer até R\$ 10 mil em Afuá” e subtítulos “Município paraense das

⁹Para ler a matéria, acesse:

<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2011/05/equipamento-high-tech-faz-bicicleta-valer-ate-r-10-mil-em-afua.html>

palafitas não permite carros e motos.” e “Moradores 'turbinam' os chamados bicitaxis com tocador de DVD”. O conteúdo da reportagem apresentava brevemente a história da criação do veículo por Raimundo Gonçalves, dando destaque aos processos de aperfeiçoamento e customização realizados pelos moradores de Afuá, que recriavam aquele *sui generis* meio de transporte, conforme suas necessidades e gostos. Partindo dessa matéria, encontrei várias outras na internet por meio das quais fui me aproximando da cidade e de seus moradores. Entre os discursos mais recorrentes, percebi a ênfase na imagem de “cidade sustentável” – por conta da inviabilidade do tráfego de veículos motorizados e da presença marcante da bicicleta – e a exaltação da inovação tecnológica observada nas criações locais. Ser afuaense no discurso da mídia, assim, é ser sustentável, exótico, ousado, inovador.

Entretanto, diante dessas matérias as questões que me chamavam a atenção eram, sobretudo, da ordem da criação e do exercício estético. Mesmo à distância, visualizava nos bicitaxis de Afuá e nas práticas de seus *ideadores* as *apropriações* (CERTEAU, 1998) que se articulavam nas experimentações e subversões do objeto industrial bicicleta em uma forma nova, *híbrida*¹⁰ (GARCÍA-

¹⁰ Por hibridação, García-Canclini (2008, p. 19) entende: “(...) processos socioculturais nos quais estruturas ou práticas discretas, que existiam de forma

CANCLINI, 2008), elaborada por processos de confecção artesanais, mas ainda preservando a matriz industrial. Como explica Pereira (2002, p. 25), discutindo as criações de moradores de rua: “Esses engenhos levam à transformação de um objeto em outro que não o previsto no momento da produção industrial. O novo assume outra função, outro conceito, outro significado, mesmo que mantenha a forma original, transfigurando-a”.

Em relação a isso, também pude perceber, já na primeira viagem à cidade, que o caráter *híbrido* do bicitaxi diz respeito ainda aos encontros e negociações culturais que seu processo de criação e uso atravessa. Da união de duas bicicletas, surge um veículo de quatro rodas que, entre os moradores locais, ganha status de carro. Mas não é um, nem outro. Ainda é parte da bicicleta, porque continua a seguir o tempo do pedal e suas pedaladas. A aparência, todavia, se refere à tecnologia do automóvel, símbolo da sociedade de consumo urbana, de velocidade, conforto, prestígio social. Do entrelaçamento dessas linguagens e sentidos, sob uma perspectiva *intercultural*¹¹, resulta um veículo completamente original, que

separada, se combinam para gerar novas estruturas, objetos e práticas. Cabe esclarecer que as estruturas chamadas discretas foram resultado de hibridações, razão pela qual não podem ser consideradas fontes puras”.

¹¹ A compreensão sobre interculturalidade utilizada aqui foi elaborada por García-Canclini (2009, p. 17): “[...] a interculturalidade remete à confrontação e ao

continua a se modificar e agregar novos usos, influências estéticas e significados.

Após 13 anos de histórias e desdobramentos tecnológicos e estéticos, o modelo inicial desenvolvido por Sarito, já quase não pode ser reconhecido, tamanhas são as mudanças. Passando por um processo de recriação popular, de ordem coletiva e informal, o veículo atravessa até hoje diversas transformações: seja na estrutura, que hoje não depende mais do suporte da bicicleta, podendo ser inteiramente tubular; nos processos de montagem; nas formas da carroceria; nas possibilidades de acessórios; nas cores; nos acabamentos; e principalmente nos usos feitos dele, que vão desde a prestação de serviços públicos, como se observa na *bicilância* (ambulância de Afuá) e no bicitaxi da Rede Celpa¹²; no comércio, servindo como *taxi*, transporte escolar ou carro-som (utilizado na veiculação de propaganda); ou mesmo na política e nos projetos de evangelização das igrejas (bicitaxis das igrejas Assembleia de Deus, Universal do Reino de Deus, Igreja de N. Sr.^a da Conceição).

Nesse sentido, a criação do bicitaxi não está dada. Ela continua pelas mãos de homens e mulheres comuns, que sem uma

entrelaçamento, àquilo que sucede quando os grupos entram em relações e trocas.”.

¹² Centrais Elétricas do Pará S.A.

formação específica, reinventam o veículo a seu modo, segundo suas preferências e interesses. Um saber que se renova e se estende pela cidade, entrelaçando criação e vida. Entre professores, comerciantes, aposentados, pescadores, todos têm algo a acrescentar, uma ideia nova para o seu bicitaxi ou para o do vizinho.

Esse saber, mesmo não normativo, é de certo modo especializado, já que envolve conhecimentos técnicos e expressões estéticas, adquiridas na experiência, na tentativa e no erro do próprio fazer, e que estão ligadas ao cotidiano local, sendo construídos e vividos coletivamente. Nem artistas, nem *designers*, mas criadores, sem dúvida. Os saberes e práticas que envolvem o bicitaxi talvez tangenciem estes campos em muitos aspectos, mas são descritos, nas palavras dos afuaenses, como “invenção”, “criatividade”, “idear”.

Tais saberes gestam novas relações sociais em espaços de criação, produção e uso do bicitaxi. Estes espaços atravessam toda a cidade, sem fronteiras de classe, idade ou instituições sociais. São lugares de fala, expressão de desejos e afetos, dos quais emergem *políticas de identidade*¹³ (HALL, 2006) e *estéticas de resistência*¹⁴

¹³ As políticas de identidade, que abarcam processos de identificação e posições de identidade, serão debatidas mais à frente, nas seções Cartografias Afetivas em Afuá e Bicitaxis em Percursos Cotidianos.

¹⁴ As estéticas de resistência elaboradas em Afuá serão apresentadas nas próximas seções.

(SHOHAT e STAM, 2006), em diálogos interculturais. Deste modo, estes veículos não apenas refletem a cultura em movimento e as identidades processuais de seus criadores, mas também intervêm nestes sistemas e sujeitos (MILLER, 2013).

Assim, visualizando nos bicitaxis de Afuá uma potência artística e de projeto de *design* que, produzida às margens destas disciplinas, instauram um outro regime estético a partir do qual os afuaenses constroem suas sensibilidades e modos de vida, percebo a relevância científica de discutir essas práticas dentro da academia, problematizando os limites entre disciplinas, o alcance e os interesses que moldam suas categorizações. Também considero fundamental neste trabalho sua proposição da desconstrução do olhar, no sentido de visibilizar outros *regimes de visualidades*¹⁵ (CATALÀ DOMÈNECH, 2011), estéticas e tecnologias, elaboradas à margem das convenções.

Quem inventa é quem transforma, quem mora,
quem trabalha, quem passa, quem observa. Os
catadores, os vendedores, os artesãos, eu ou você.
Há um vão na sociedade. Nesse espaço de

¹⁵ Os regimes de visualidades, discutidos por Català Domènech (2011), são construções imagéticas que mudam conforme tempo e lugar onde se constroem, configurando-se como fruto do jogo entre imaginação e padrões sociais. Esses regimes conferem as “condições de visibilidade” de um dado contexto e refletem a “cristalização de uma série de parâmetros culturais e estilísticos” (p. 20)

exclusão se desenvolve, persistente, a produção informal, marginal, subvertendo o uso de objetos industriais e inventando moda para sobreviver no mundo “capetalista”¹⁶ (PEREIRA, 2002, p. 28).

Nas palavras de Shohat e Stam, (2006), a cultura eurocentrada construiu suas estratégias de dominação também a partir do uso de imagens, pelas quais afirmou um modelo estético pautado na valorização de seus códigos e na inferiorização de outras formas de expressão. Daí a importância em evidenciar essas outras estéticas elaboradas em negociação e resistência com esses modelos, como os percebo no bicitaxi.

Deste modo, este estudo se propôs a analisar a experiência social em Afuá com o objetivo de cartografar os processos de criação e uso vividos com o bicitaxi que dão existência a outras estéticas. Para isso, foram necessários: entender como o bicitaxi está inserido no cotidiano da cidade e como dialoga com os modos de vida construídos ali; analisar como no exercício de criação e uso do bicitaxi novas sensibilidades e regimes de visualidades são construídos, imbricados em *ecossistemas estéticos*¹⁷ (MEDEIROS,

¹⁶ Segundo Pereira (2002, p. 28): “‘Capetalista’ é um termo criado pelo profeta Gentileza”, um de seus entrevistados na pesquisa.

¹⁷ O conceito de ecossistemas estéticos, desenvolvido por Afonso Medeiros (2013), em diálogo com Gilles Deleuze, Félix Guattari (1992) e Josep Domènech (2011), nos propõe pensar o estatuto da imagem e das artes nas suas relações de

2013); discutir que estética é essa e como ela se articula às dimensões culturais e simbólicas da vida em Afuá; assim como, analisar de que maneira esses criadores entendem seus processos de criação e como negociam com códigos de ordem local e global no fazer do bicitaxi.

Nesse curso, os Estudos Culturais Britânicos e Latino Americanos, bem como o Pensamento Pós-colonial somaram-se à pesquisa como principal solo epistemológico, contribuindo com conceitos e perspectivas de análise que me permitiram interpretar, a partir dos trânsitos da cultura, os processos de significação que emergem das experiências estéticas vividas em Afuá, expressas tanto no bicitaxi quanto no contexto de sua cultura material. Nesse sentido, foram fundamentais as contribuições de Raymond Williams (1979), Stuart Hall (2006, 2009), Néstor García Canclini (2009), Édouard Glissant (2005), Mary Louise Pratt (1999), Walter D. Mignolo (2003) e Boaventura de Sousa Santos (2010), para a compreensão da cultura como dimensão da vida social em contínuo movimento, por onde se constituem *modos de vida e de lutas*, processos de perdas e

interdependência com os (meios) ambientes (em sua apreensão mais ampla: natural, social e cultural) em que se inserem, percebendo como se constroem a partir deles e como o modificam, sempre no processo, em movimento. Nas palavras de Medeiros (2013, p. 10): “conceber a arte como elemento dependente dessa rede; como elemento alimentício e, ao mesmo tempo, componente devorador nessa tessitura sistêmica.”

ganhos, deslocamentos e ressignificações, elaborados entre apropriações, resistências e negociações, e sempre atravessados por relações desiguais de poder. Perceber as reelaborações da cultura frente aos fluxos de informações globais, nesse sentido, foi fundamental para o entendimento do bicitaxi intercultural.

Nesse sentido, estes autores me despertaram ainda para a necessidade de um desenho metodológico interdisciplinar, pelo qual pudesse perceber a cultura e, mais especificamente, o bicitaxi em suas processualidades. Assim, busquei uma postura de pesquisa em sintonia com a especificidade destes saberes e fazeres locais, a qual encontrei na orientação *teoricometodológica* traçada por Pacheco (2013) acerca de uma *cartografia de memórias*, que propõe a construção de mapas de sentidos, qualificados como abertos e descontínuos, onde as fronteiras são apagadas e as múltiplas vozes emergem pelos caminhos sugeridos pelas reminiscências daqueles que vivem e produzem saberes e práticas culturais locais. Segundo o próprio Pacheco (2013, p. 4), trata-se de um trabalho com repertórios de foco interdisciplinar:

[...] cartografia de memórias como aporte teórico e ao mesmo tempo metodológico de pesquisas preocupadas em captar processos, discursos, experiências e sentidos de vivências interculturais arquitetadas nos imbricamentos

rural & urbano, tradição & modernidade, oralidade & escrita, passado & presente.

A proposta de Pacheco (2013) parte principalmente das proposições de Martín-Barbero (2004), sobre cartografia, de Édouard Glissant (2005), a respeito do pensamento arquipélago, e de Boaventura de Sousa Santos (2010), quanto à crítica ao pensamento abissal. Em todos os autores encontra-se o convite ao deslocamento do olhar do pesquisador, para a construção de saberes em diálogo, a partir de vozes subalternizadas, plurais, que surgem pelas margens e cujas fronteiras são moventes. Sobre a crítica ao entendimento de mapas como reduções e simplificações da realidade, impedimentos à descoberta de novos itinerários, Martín-Barbero defende sua posição com uma questão (1994, p. 12): “Mas quem disse que a cartografia só pode representar fronteiras e não construir imagens das relações e dos entrelaçamentos, dos caminhos em fuga e dos labirintos?”.

Além disso, somo à orientação *teoricometodologica* cunhada por Pacheco (2013), a de uma *cartografia movente*, proposta por Fernanda Miranda (2013) a partir da observação da trajetória de vida e pesquisa de Martín-Barbero, articulada as suas experiências em cenários empíricos paraenses. Miranda entende a cartografia como mais do que um método ou metodologia de pesquisa, reconhecendo-a como uma postura de *pesquisa-vida*, em

que o pesquisador se permite afetar pelo que estuda, abrindo-se às solicitações do objeto no curso da investigação, e permitindo a elaboração de um desenho teórico e metodológico afinado com as realidades encontradas. Segundo ela:

A cartografia movente é uma conduta de pesquisa-vida, em que o investigador, ao fazer uma pesquisa científica não prevê a simples aplicação de teorias e de métodos, e muito menos o enquadramento de determinado cenário empírico dentro de um esquema/modelo pronto. Essa postura pressupõe acima de tudo compromisso e respeito do pesquisador para o envolvimento em uma tessitura científica que coloca em diálogo “de igual para igual” os aspectos teórico↔metodológicos e empíricos do investigado e do investigador, assumindo a elaboração de um desenho metodológico (SCHMITZ, 2008) que se constrói, posteriormente à adoção da postura, a partir das solicitações do objeto. Por essa postura, acaba-se coibindo qualquer movimento de aplicação de métodos ou teorias que não permitam que o objeto fale e revele que não cabe na “caixinha”. (MIRANDA, 2013, p. 14)

Deste modo, no diálogo com Pacheco (2013), Miranda (2013) e Martín-Barbero (2004), procurei manter ao longo de toda a pesquisa, um olhar atento para os processos que cercavam os objetivos levantados, mas também um olhar difuso, permitindo que

outras questões, até então ignoradas, aflorassem, interrogando minhas bases conceituais e desmontando aparentes certezas.

Ademais, por entender a cartografia como uma *pesquisa-intervenção* (PASSOS; BARROS, 2009), na qual pesquisador e sujeitos se transformam no caminhar da investigação, optei aqui por uma escrita em primeira pessoa, que me permite relatar com mais sensibilidade os desafios e mudanças experimentados. Apesar disso, reconheço que no curso de tantos caminhos trilhados, inúmeros encontros e desencontros, tanto chão, tanta água, tantas vozes e cheiros, este olhar já não é só meu. Por isso, atravessada por todos estes momentos vividos com entrega assumo ser esta uma escrita *polifônica* (BAKHTIN, 2009). Por aqui falam muitos homens e mulheres de diferentes classes sociais e idades que encontrei por Afuá, juntamente com suas produções artísticas. Pessoas que mudaram meu modo de sentir o mundo e de pensar a pesquisa, que me levaram a buscar outra possibilidade para sistematizar saberes acadêmicos necessários à compreensão da produção artística marajoara como ciência e da ciência produzida na pós-graduação na Amazônia como arte, porque é sempre criação do pensar, experimentar, aplicar, modificar, avaliar e construir humano. Nesse movimento, adentrei em um caminho em que o mundo marajoara parece interrogar a ciência eurocentrada (HISSA, 2013).

Recusei, assim, a prática de uma *ciência-técnica*, que se apresenta como razão pura e se distancia do diálogo com outros saberes, que busca explicações, que delimita ao invés de ampliar, que exige imparcialidade e que desloca o pesquisador de suas inscrições e trajetórias. Parti para a construção de uma *ciência-saber*, que entende a construção do pensamento a partir da experimentação do mundo. Ciência que se abre ao diálogo com todas as formas de conhecimento, que combate hierarquias, que valoriza a trajetória e suas curvas, que incentiva engajamentos do pesquisador, rejeitando a categoria de *sujeito do conhecimento* para adotar a de *sujeito do mundo* (HISSA, 2013).

A ciência moderna é feita da negação da arte, da desqualificação da emoção. Pode-se até refletir acerca da imprescindibilidade da emoção que, negada, concede origem à ciência que se imagina apenas feita de razão. Não são apenas distantes, arte e ciência – e, aqui, diz-se da ciência técnica que se expressa através do conhecimento científico. Diz-se, também, da arte que se expressa, forte, através da *ciência-saber*. A ciência-técnica é hegemônica, enquanto a ciência-saber é fronteira. A ciência-técnica cultua a velocidade à luz da racionalidade. A ciência-saber é vagar, é paciência, é lentidão, é artesanaria. É *arte de saber o mundo*. A ciência-saber é mistura e compartilhamento, envolvimento. É presença do sujeito. É discurso

em prol de sabedoria. É discurso contra a corrupção da arte em nós e contra a corrupção da arte da ciência. É discurso em prol da ciência que interpreta, representa, afeta e se deixa afetar, que se assume como a arte da leitura do mundo desenhada pelos sujeitos que cultivavam a sua presença na sua própria leitura. (HISSA, 2013, p. 21)

Deste modo, no convívio estabelecido com os moradores de Afuá, registrei inúmeros depoimentos pelos quais pude compreender como o bicitaxi atravessava suas histórias de vida e memórias coletivas, individualizadas no modo peculiar como cada narrador socializou suas experiências (PORTELLI, 1997b). Essas *reminiscências* foram narradas por pessoas comuns, em suas casas, lugares de trabalho ou lazer, e estão atravessadas por minhas próprias memórias no processo de pesquisa e descoberta da cidade. Em determinados momentos elas se entrelaçam, se reforçam, adicionam detalhes à releitura da história da produção de um dado *bicitaxi*; em outros, se contradizem, geram conflitos. Isto demonstra a riqueza de vivências possíveis de uma mesma experiência social e o caráter construtivo da memória.

Para entender esta dimensão da memória, utilizei a apreensão de Bosi (1999) que, atualizando Halbwachs, a entende como um processo de construção contínua, e não como algo dado,

como produto acabado e disponível para quem se propõe a recuperá-lo. Desta forma, ela se *reconstrói* a cada vez que é acionada, processo que não leva em conta apenas o passado, mas principalmente o contexto vivido no presente e também as pretensões futuras. Lembrar constitui, assim, um processo mediado por múltiplos interesses, intenções e representações sociais, determinantes ao que o sujeito quer retomar do passado.

Na maior parte das vezes, lembrar não é reviver, mas refazer, reconstruir, repensar, com imagens e ideias de hoje, as experiências do passado. A memória não é sonho, é trabalho. Se assim é, deve-se duvidar da sobrevivência do passado, ‘tal como foi’, e que se daria no inconsciente de cada sujeito. A lembrança é uma imagem construída pelos materiais que estão, agora, à nossa disposição, no conjunto de representações que povoam nossa consciência atual (BOSI, 1999, p. 55).

Assim, na concepção de Bosi (1999), não é possível resgatar acontecimentos passados, uma vez que estes se perdem no momento em que passam, de modo que a *composição*¹⁸ destas memórias torna-se o único meio de esboçar este passado, e de forma

¹⁸ A noção de composição de memórias também parte de meu contato com a obra de Alistair Thomson (1997, p. 56), que defende o processo de reminiscências como composição de fragmentos de lembranças, de modo a “dar sentido a nossa vida passada e presente”.

parcial, uma vez que estas terão sempre a marca do sujeito que lembra e de sua condição atual. Com isso, a autora desconstrói a ilusão de uma História legítima, verdadeira e imparcial, uma vez que ela se alimenta de memórias – orais, escritas ou imagéticas – para retomar acontecimentos e estas não são livres de intenção.

A experiência da releitura é apenas um exemplo, entre muitos, da dificuldade, senão da impossibilidade, de reviver o passado tal e qual; impossibilidade que todo sujeito que lembra tem em comum com o historiador. [...] Posto o limite fatal que o tempo impõe ao historiador, não lhe resta senão reconstruir, no que lhe for possível, a fisionomia dos acontecimentos. Nesse esforço exerce um papel condicionante todo o conjunto de noções presentes que, involuntariamente, nos obriga a avaliar (logo, a alterar) o conteúdo das memórias (BOSI, 1999, p.59).

Ciente destes limites próprios do tempo e da memória, não pretendo caminhar em direção a uma “História oficial da invenção do *bicitaxi*”, mas sim, a uma cartografia aberta e movente de memórias em processos diversos de criação. A pluralidade de versões, a pessoalidade das experiências relatadas, os silêncios e táticas adotadas em cada narração constituem a maior riqueza deste exercício aqui proposto e a chave para começar a entender os caminhos da memória que partem do *bicitaxi* e àqueles outros

itinerários que ele nos aponta. De uma história *continente* a uma história *arquipélago*, partindo dos conceitos de Glissant (2005) de *pensamento continente* e *pensamento arquipélago*, procurei, na pesquisa de campo, espriar meu olhar e interesse para alcançar uma rede de narrativas em abertura à proporção que novas indagações foram sendo elaboradas.

Nesse sentido faz-se importante refletir ainda acerca da relação entre *memória coletiva* e *memória individual*. Michael Pollak (1989, p. 4) aborda as contradições presentes nas construções de “memórias oficiais”, no caso de exemplos analisados pelo autor, de memórias nacionais, na visão dele de “caráter destruidor, uniformizador e opressor”. O autor argumenta que elas servem como dispositivos de reforço de identidades coletivas e de coesão em grupos sociais. Para tanto se utilizam de “quadros de referência”, com os quais balizam as memórias individuais dentro de pontos comuns fornecidos por um discurso totalizador, daí a terminologia apresentada por Pollak (1989, p. 9) de “memória enquadrada” no lugar de memória coletiva, uma vez que a primeira revela mais claramente seu processo de construção. No entanto, o autor ressalva que o enquadramento se dá dentro dos limites da justificação e da coerência de discursos, não sendo imune à emergência de “memórias subterrâneas”.

Pollak (1989, p.4) aponta como alternativa para subverter a lógica de poder das “memórias oficiais” a análise dos “processos e atores que intervêm no trabalho de constituição e de formalização das memórias”, de modo a problematizar suas intenções e mecanismos. Mas o autor também propõe o exercício de conferir visibilidade às “memórias subterrâneas” das minorias excluídas da construção do discurso oficial, como formas de resistência, colocando-as em posição de questionar os limites do enquadramento.

Se a análise do trabalho de enquadramento de seus agentes e seus traços materiais é uma chave para estudar, de cima para baixo, como as memórias coletivas são construídas, desconstruídas e reconstruídas, o procedimento inverso, aquele que, com instrumentos da história oral, parte das memórias individuais, faz aparecerem os limites desse trabalho de enquadramento e, ao mesmo tempo, revela um trabalho psicológico do indivíduo que tende a controlar as feridas, as tensões e contradições entre a imagem oficial do passado e suas lembranças pessoais (POLLAK, 1989, p.12).

Conforme apontado por Pollak (1989), o papel desempenhado pelos pesquisadores orientados teórica e metodologicamente pela História Oral no trato das memórias silenciadas vêm contribuindo de modo decisivo no questionamento dos discursos oficiais da História. E nesse curso, seus apontamentos

somaram-se aqui oferecendo ferramentas aplicadas na preparação, condução e interpretação das entrevistas, bem como na reflexão e problematização da relação entre pesquisador e pesquisado. Entre os autores desse campo, destaco os trabalhos de Alistair Thomson (1997) e Alessandro Portelli (1997a, 1997b), que nos propõem a pensar na memória não apenas como “depositário passivo de fatos, mas também um processo ativo de criação de significações” (PORTELLI, 1997a, p.33)

Segundo Portelli (1997a), o que faz a história oral diferente de outras metodologias de pesquisa é o potencial de se trabalhar com narrativas orais. Estas são capazes de revelar não apenas novas facetas de acontecimentos inscritos na história de uma localidade, mas principalmente os significados e afetos atribuídos a eles na experiência individual dos sujeitos envolvidos. Aspectos psicológicos, dores e emoções que surgem não apenas no conteúdo das narrativas, mas também na entonação, ritmo, silêncios e tom de voz do narrador, aspectos de difícil tradução na escrita, mas cheios de sentido a serem explorados pelo entrevistador.

Entrevistas sempre revelam eventos desconhecidos ou aspectos desconhecidos de eventos conhecidos: elas sempre lançam nova luz sobre áreas inexploradas da vida diária de classes não hegemônicas. [...] Fontes orais contam-nos

não apenas o que o povo fez, mas o que queria fazer, o que acreditava estar fazendo e o que agora pensa o que fez. Fontes orais podem não adicionar muito ao que sabemos, por exemplo, o custo material de uma greve para os trabalhadores envolvidos; mas contam-nos bastante sobre seus custos psicológicos (THOMSON, 1997a, p. 31).

O autor (1997a, 1997b), também nos lembra da importância em pensar a relação entre pesquisador e narrador na condução das entrevistas, construindo-a na direção de uma igualdade entre as partes, que embora inalcançável, haja vista as diferenças dos lugares de fala dos envolvidos, deve-se sempre buscar a fim de minimizar as distorções calcadas no que o narrador pensa que o entrevistador quer ouvir e aquilo que se sente à vontade para abordar. Deste modo, é preciso buscar pontos em comuns, sejam eles interesses, experiências ou posições que os aproximem e criem laços de confiança.

Conforme argumenta Portelli (1997b, p. 9) “Uma entrevista é uma troca entre dois sujeitos: literalmente uma visão mútua. Uma parte não pode realmente ver a outra a menos que a outra possa vê-lo ou vê-la na troca.” Com isso, ele enfatiza a fluidez dos papéis na relação pesquisador e entrevistado, uma vez que não só o entrevistador observa, mas é também avaliado pelo narrador, que o

estuda a fim de decidir aquilo que pode relatar ou o que é esperado dele. Daí a importância em entender a discussão das memórias que cercam o *bicitaxi* como lugar de diálogo, em que pesquisadora e entrevistados são ambos agentes na construção destas memórias.

Afim de ampliar o olhar para os modos de vida traçados em Afuá, dialoguei com estudiosos que ao longo de suas trajetórias de pesquisa contribuem significativamente para a construção de um pensamento sólido sobre as variedades socioculturais amazônicas, elaborando suas escritas de dentro da própria região. Entre eles, Agenor Pacheco (2006, 2009a, 2009b), Denise Schaan (2012), Ninon Jardim (2013), Márcia Bezerra (2011), Vanda Pantoja (2008), Philippe Razeira (2008), Raymundo Heraldo Maués (1995) e Ivanilde Oliveira (2008). Apresentaram-me cosmologias, saberes locais, dores e alegrias em experiências socioculturalmente vivenciadas e sustentados em tradições orais. Com a ajuda desses pesquisadores pude compreender, por exemplo, os motivos que levam os afuaenses a comemorar a enchente da cidade.

Para discutir a dimensão estética dos bicitaxis, recorri a autores dos campos da arte, do design, da história e da crítica literária em cujas abordagens encontrei abertura para o diálogo com regimes estéticos produzidos à margem dos sistemas da arte. Entre eles, Ivone Mendes Richter (2003), Josep Català Domènech (2011),

Ella Shohat e Robert Stam (2006), Édouard Glissant (2005), Evelise Rüthschilling (2008), Bernd Löbach (2001), Michel de Certeau (1998) e Afonso Medeiros (2013).

Além disso, para embasar meu olhar para essas experiências de criação não legitimadas dentro dos cânones da arte e do *design*, busquei pesquisas realizadas no Brasil com enfoque para essas produções da cultura material. Não tive nesse processo a intenção de montar um vasto mapa quantitativo delas, mas me propus a entender os caminhos e abordagens utilizados nesses trabalhos, valorizando suas discussões e proposições conceituais, bem como as contribuições epistemológicas. Destaco assim, as pesquisas de Gabriela Pereira (2002), Rodrigo Bouffleur (2006), Fernanda Martins (2008) e Laila da Rocha Loddi (2010), com as quais partilho inquietações de pesquisa, e a partir das quais aguicei meu olhar para as subversões presentes nas criações dos bicitaxis.

Organizei o registro da pesquisa sobre três **PONTES** que, na ordem em que estão dispostas, considero recomporem os caminhos que percorri durante a aproximação com o bicitaxi e seus *ideadores*. Aqui, elas figuram em movência, como os mapas de sentidos propostos por MARTÍN-BARBERO (2004), e se constituem como lugares de passagem e contaminações, na direção do encontro de outros modos de pensar e sentir o mundo.

Deste modo, inicio com **CARTOGRAFIAS AFETIVAS EM AFUÁ**, para recompor meus passos desde a saída de Macapá até a chegada em Afuá, bem como revelar meu processo de descoberta da cidade e suas particularidades. Porque “‘só investigamos de verdade o que nos afeta’, e afetar vem de afeto” (MARTÍN-BARBERO, 2004, p. 25), esta seção é movida pelos afetos tecidos no caminhar pela cidade. Elas resultam de memórias visuais e orais, registradas em fotografias, vídeos, arquivos de áudio e diários de bordo. Abordam a paisagem, a estrutura da cidade, as questões socioeconômicas e históricas, e, sobretudo, modos de vida e suas sensibilidades. Destas, emergem cosmologias que se expressam em poéticas e estéticas do cotidiano (RICHTER, 2003), vistas nas casas, nos muros, nas beiras, nos barcos, nos corpos transeuntes e nos primeiros bicitaxis encontrados.

A seguir, convido o leitor a embarcar comigo em **BICITAXIS EM PERCURSOS COTIDIANOS**. Sobre esta **PONTE**, relaciono uma variedade de experiências de criação e uso de bicitaxis que encontrei em Afuá, contando-as a partir dos depoimentos dos sujeitos envolvidos em suas confecções. Nesse curso, evidencio a pluralidade de apropriações e reinvenções do bicitaxi, bem como os diferentes processos e atores que atravessam a

elaboração desses veículos, reunidas nos tópicos: “Isso é coisa do Sarito! O primeiro a gente não esquece.”, em que abordo as memórias da criação do primeiro bicitaxi e do impacto inicial dele sobre a cidade; “Bora uma corrida?”, no qual *trabalhadores do bicitaxi* me falam sobre como constroem suas sobrevivências a partir da renda obtida no transporte de passageiros; “É o carro da família afuaense”, onde surgem os veículos utilizados em práticas de lazer com a família; “Glória a Deus: evangelização móvel”, em que os líderes das igrejas relatam as funções assumidas pelos bicitaxis no cotidiano evangelístico; “Salvando vidas: Bicilância” no qual emergem histórias de salvamentos antes e depois da criação do veículo, utilizado no transporte de acidentados; e por fim, “Ninguém quer ficar pra trás aqui: disputas pelo melhor carro”, que traz as memórias dos processos de criação dos bicitaxis mais equipados e diferentes da cidade, pelas quais emergem os desejos de distinção e reconhecimento social, expressos por esses criadores, bem como as disputas pelo carro mais “diferente”, “criativo”, “moderno”. Assim, destacando a grande variedade de experiências encontradas nos percursos cotidianos do bicitaxi, busco evidenciar o quanto este veículo está imbricado na vida dos afuaenses e a complexidade de papéis que assume.

Em seguida, aproximo mais o olhar para discutir os *regimes de visualidade* instaurados na cidade no diálogo com processos de criação e uso de bicitaxis. Para isso construo **QUADROS MENTAIS DE EXPERIÊNCIAS ESTÉTICAS**, por meio dos quais, apresento a experiência estética de Afuá como uma *estética anti-clássica* e de *resistência* (SHOHAT e STAM, 2006), no sentido de que reconfigura e subverte modelos eurocentrados; bem como *compósita* (GLISSANT, 2005), uma vez que se constrói no diálogo e na negociação entre saberes locais e globais; e também, do *fragmento* (JACQUES, 2001; LODDI, 2010), já que é fruto de processos de criação em constante movimento. Além disso, deixo esta **PONTE** com um ensaio visual, no qual transponho em imagens os quadros mentais de viveres estéticos que compus ao longo destas cartografias, revelando ao leitor um pouco de como esses *ecossistemas estéticos* (MEDEIROS, 2013) reverberaram em mim no processo de pesquisa.

Por fim, realizo uma releitura das experiências vividas em Afuá e proponho, a partir delas, uma **PRIMEIRA PARADA ANTES DAS PRÓXIMAS PONTES**, como um tempo do pensar e acomodar os aprendizados, para, então, voltar a me desafiar sobre outras pontes.



**CARTOGRAFIAS AFETIVAS
EM AFUÁ**

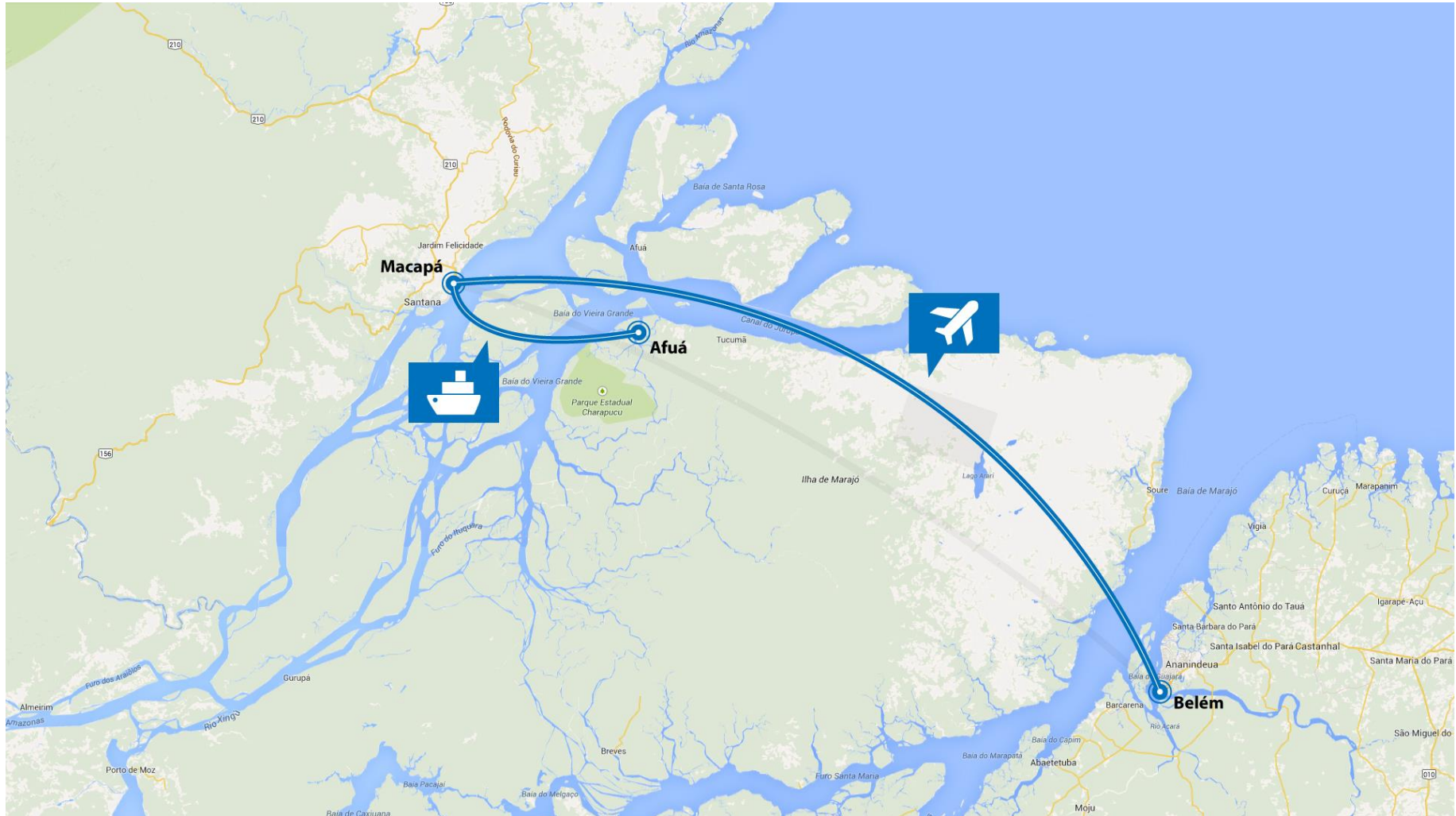


Fig. 1: Mapa do trajeto Belém-Macapá- Afuá.
Fonte: Vanessa Simões, arquivo pessoal, 2014.

EMBALADOS PELA VIRGEM DA CONCEIÇÃO

Não se pode dizer que chegar até Afuá foi fácil. Além do meu percurso pessoal de “descoberta” da cidade como lugar de inquietação e futuro lugar de pesquisa, já relatado em minhas *memórias de navegação*, tive também o desafio do processo de deslocamento, saindo de Belém (PA). Nem tão simples, mas tão prazeroso e revelador. O município, que pertence ao Estado brasileiro do Pará, instituído nas *Amazônias*¹, está localizado ao norte do arquipélago dos *Marajós*², na microrregião do Furo de

¹ A rejeição do termo “Amazônia”, no singular, provém da minha inquietação acerca de discursos homogeneizantes da região. Sobre isso, compartilho da reflexão de Neto e Rodrigues (2008, p. 26): “Muitas vezes se analisa o espaço amazônico de forma homogênea, desconsiderando-se a sua multiculturalidade e sócio-biodiversidade, desconsiderando-se, inclusive, a identidade de cada povo que *vive e convive* nesse espaço amplo e diverso, que pode ser caracterizado não como Amazônia, mas como *Amazônias*. Cada uma dessas ‘Amazônias’ representa um *lugar* de determinados atores e grupos sociais, que produzem e reproduzem suas práticas sociais cotidianas, imprimindo assim características próprias a cada um desses lugares.”

² Utilizo o termo *Marajós* em substituição a sua forma no singular, Marajó, a partir da problematização levantada por Pacheco (2006, p. 17), que busca desmontar a visão restrita e homogênea do arquipélago – que invisibiliza os 16 municípios que o constituem – e com isso revelar em sua análise a pluralidade e complexidade da região em sua diversidade de “práticas sociais”, “riquezas e pobreza”. No mesmo sentido, também utilizarei aqui *Amazônia Marajoara* (PACHECO 2009b, 2012) para enfatizar estas especificidades da região sem, contudo, perder de vista sua inscrição nas *Amazônias*, também plurais.

Breves, e faz parte do *Marajó das Florestas*³. Ele está geograficamente muito mais próximo da capital do Amapá – com o qual estabelece comunicação por meio do Canal do Norte – e, como muitas cidades da região amazônica, a ele não se tem acesso por vias terrestres, por suas características naturais.

Diante desse contexto, três opções se abriram em minha frente quando comecei a planejar a primeira viagem: avião fretado direto para a cidade (com aproximadamente uma hora e dez minutos de voo); avião para Macapá (cinquenta minutos), seguido de travessia em barco (de três a cinco horas, dependendo do tipo de embarcação e da maré); ou, ainda, barco saindo de Belém rumo à Afuá (trinta e seis horas de viagem).

Apesar da tentação em realizar as três opções de percurso até a cidade, o que me permitiria contemplar tanto a paisagem aérea, quanto os caminhos de rios em diferentes sentidos, tornou-se

³ Ainda trabalhando no sentido de demarcar a diversidade natural, social e cultural dos *Marajós*, adoto também os termos *Marajó dos Campos* e *Marajós das Florestas*, a partir das reflexões de Pacheco (2009b, p. 20): “A chamada ilha de Marajó, na foz do rio Amazonas, maior ilha flúvio-marinha do mundo, com mais de 50 mil quilômetros quadrados, distribuídas em regiões de campos naturais, zonas de matas, praias, rios e mar, é conformada, geográfica e culturalmente, pelo *Marajó dos Campos*, na parte oriental, que compreende os municípios de Soure, Salvaterra, Cachoeira do Arari, Santa Cruz do Arari, Ponta de Pedras, Muaná e Chaves e o *Marajó das Florestas*, no lado ocidental, o qual abarca os municípios de São Sebastião da Boa Vista, Currálinho, Bagre, Breves, Melgaço, Portel, Anajás, Gurupá e Afuá.”

inviável passar trinta e seis horas dentro do barco – por questões de administração do tempo da pesquisa –, e também não fui capaz de reunir coragem suficiente para a viagem em um monomotor após tantos relatos de problemas técnicos com o mesmo. Deste modo, em todas as viagens até aqui, cheguei a Afuá por meio de dupla viagem, que começa em avião de linha comercial (Belém-Macapá) e segue nos barcos da companhia Virgem da Conceição (Macapá-Afuá).

A aparente simplicidade da opção realizada logo revelou suas dificuldades. Submetida ao amazônico *regime das águas* (PACHECO, 2009a), tive que adaptar meus planejamentos aos horários da maré, que me eram informados pela companhia de navegação com apenas 24h de antecedência da viagem, resultando em muitas horas de espera em Macapá. Era o tempo da natureza e da vida em desacordo com o tempo da pesquisa (HISSA, 2013). Era Afuá desde os primeiros momentos de nosso contato me convidando a desarmar cronogramas e me abrir ao *imprevisível* (GLISSANT, 2005) de suas cosmologias e da própria pesquisa cartográfica.

Em virtude de seus estranhamentos quanto à cartografia física e cultural da terra das Amazonas, não foram raras as vezes em que cronistas, viajantes, outros escritores ou mesmo curiosos tiveram viagens canceladas, projetos tolhidos, destinos sucumbidos, assim como

precisaram readaptar seus tempos, calendários e planejamentos para conseguirem se colocar num mundo onde as águas imperam e podem decretar tempos de ficar e viajar, trabalhar e rezar, plantar e colher, viver e morrer (PACHECO, 2009a, p. 410).

Assim, chegando à rampa do Santa Inês⁴ em vários horários⁵, tomo contato logo de imediato com o rio Amazonas, ainda baixo, e, à sua espera, um mar de redes atadas no Virgem da Conceição muitas horas antes pelos mais prevenidos que chegam cedo para garantir lugar de descanso durante a viagem. Entre muitas cores e elementos compositivos, as redes me falam de uma paisagem conhecida pelos transeuntes dos rios das *Amazônias*, como comenta Jardim (2013, p. 59): “Uma infinidade de formas geométricas, expostas em suas varandas, revelava diversas texturas e estampas no tecido. Um ato que, de tão corriqueiro para os paraenses que transitam pelas ruas de rios, tornou-se natural ao olhar.” Elas também me levam a pensar na experiência de uma *estética do cotidiano* (RICHTER, 2003), que se constrói nas vivências e subjetividades dos sujeitos ali presentes.

⁴ Porto localizado em Macapá, de onde partem os barcos para Afuá.

⁵ Realizei viagens nos barcos da companhia Virgem da Conceição nos horários de 1h às 5h, 10h às 13h, 13h às 17h, 20h às 01h, 22h às 2h, o que resultou numa variedade de experiências com as paisagens do percurso.



Fig. 2: Rampa do Santa Inês (Macapá - AP).
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 3: Mar de redes no barco.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

A estética do cotidiano subentende, além dos objetos ou atividades presentes na vida comum, considerados como possuindo valor estético por aquela cultura, também e principalmente a subjetividade dos sujeitos que a compõe e cuja estética se organiza a partir de múltiplas facetas do seu processo de vida e de transformação (IDEM, 2003, p. 20-21).

Amazonas cheio, maré batendo na rampa do Santa Inês, chegou a hora de partir. Após despedidas e últimos embarques, seguimos no movimento das águas sob o barco que leva o nome da padroeira de Afuá. “Embalados pela Virgem”, penso enquanto me acolho na rede. Deitados ao meu lado, encontro muitos residentes de Macapá, que possuem parentes em Afuá e costumam seguir para a cidade com o intuito de desfrutar de seus “sítios”⁶, além dos próprios moradores de Afuá, retornando de tratamentos médicos, compras ou negócios na capital do Amapá.

O trânsito entre as cidades é intenso e, além das pessoas, inclui o escoamento de produtos primários de Afuá (a exemplo do açaí, madeira, palmito e camarão), a importação de materiais de consumo e equipamentos provenientes de Macapá, bem como trocas

⁶ Os sítios, como são chamados pela população dos *Marajós*, são áreas localizadas fora das sedes, nas ilhas que compõe a “área rural” dos municípios. São constituídos por comunidades onde a relação com a natureza permanece mais forte, retirando dela maior parte de seu sustento.

de conhecimentos e bens culturais. Facilitado pela existência de três empresas de navegação que realizam este trecho atualmente, a relação estabelecida entre as duas cidades pode ser pensada pela fala do secretário de cultura do município, Raimundo Carmo de Souza Chagas, que diz: “Nós somos um bairro nobre de Macapá”⁷.

Enquanto tento dormir, nos altos do barco muitos se divertem, passando o tempo com bebidas e música. Os que me acompanham na busca por descanso tem que se adaptar ao movimento do barco e das redes que, de tão próximas umas das outras, acabam por mover-se todas juntas, como um corpo único. Chegamos à Baía do Vieira Grande. Tontura, enjoo. É a maresia de setembro, mês mais difícil para os navegantes da região. Torço para que chova, o que acalma o rio. Só assim adormeço, mergulhada em cheiro, barulho, horizonte e respingos, tudo de água, redes e gente.

[...] Quando senti a brisa bater no meu rosto
Fui acordando tava pra chegar
Abri os olhos cheio de felicidade
Só pra te ver Afuá

Meu Deus do céu que tanta maresia

⁷ Exerto de entrevista concedida em 04 de julho de 2013 por Raimundo Carmo de Souza Chagas, Secretário Municipal de Turismo, Esporte, Lazer e Cultura de Afuá, conhecido como Piska.

Eu me molhava todo sem saber por quê
Era o Amazonas me banhando todo
pra eu chegar limpinho pra você [...]⁸

Acordo quando adentramos pelo rio Afuá, onde a maré se acalma definitivamente. Estamos nos aproximando da cidade e já consigo ver maior concentração de casas espalhadas nos cursos do rio e nos *furos*⁹ que passam. Casas simples, porém caprichadas, pontuam com cores vivas a paisagem verde das florestas, aparecendo em alguns momentos reunidas, formando pequenas vilas. Em frente destas, *trapiches*¹⁰ para o acesso de pessoas e pequenas embarcações, que figuram uma extensa variedade: *cascos*¹¹, *rabetas*¹², *rabudos*¹³ e *popopôs*¹⁴.

⁸ Trecho de música composta por Pedro Jr., e cantada por ele durante entrevista em sua residência, no dia 19 de setembro de 2013.

⁹ Segundo Miranda (1905, p. 45) *apud* Pacheco (2009a, p. 436): “são pequenos canais de um rio, quando este, tendo uma ilha, fica dividido em dois braços, um dos quais estreitos ao qual dão este nome.”

¹⁰ Conforme esclarece Pacheco (2009a, p. 437), trapiches são: “Pontes construídas de madeiras, árvores, miritizeiros ou palmeiras de açáí que ligam cidade, vilas ou casas isoladas às águas. São nestes espaços que meios de transportes fluviais como *cascos* e *barcos* atracam, quando chegam de suas viagens.”

¹¹ Os *cascos* são embarcações pequenas, sem cobertura, movidas a remo. É como são chamadas as canoas na região.

¹² São chamadas de *rabetas* os *cascos* maiores, que contam com um motor na proa.

¹³ Os *rabudos* são as *rabetas* que têm motor na popa.

¹⁴ *Barcos* com tolda, movidos a motor. Tolda é a cobertura da embarcação, que protege os marajoaras do sol e da chuva.

As imagens permitem perceber o cuidado do marajoara com suas propriedades, refletido nas fachadas das moradias e no tratamento visual das embarcações, onde podemos destacar



Fig. 4: Vilas e comunidades no curso do rio Afuá.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

o trabalho de pintores e letristas que, articulando saberes transmitidos pela tradição oral, recompõem em formas e cores os cenários da região. Apreendendo-as como produções artísticas, trapiches, casas e embarcações traduzem em suas superfícies palavras, estampas e desenhos que, por mãos marajoaras, passam a compor a rica cultura visual e material da região. Sobre o trabalho dos letristas, Fernanda Martins (2008) destaca o impacto visual do detalhamento das pinturas confeccionadas pelos “abridores de letras”, que na visão da autora se sobrepõem à mensagem do texto em si mesmo:

O estilo dos abridores, onde predomina o exagero, enfeites, cores, fios e sombras afeta a legibilidade e leiturabilidade do texto. Este aspecto nos permite concluir que a função semântica dos letreiros dos barcos é menos importante que a função visual, que a identificação da imagem surge em primeiro lugar e apenas em segundo momento a leitura enquanto significado do texto (MARTINS, 2008, p. 59).

Na leitura de Paes Loureiro (2000, p. 174), são objetos de apreciação estética:

São especialistas em escrever nomes nas embarcações, nas casas comerciais, nas tabuletas do comércio, trabalhando para um mercado e

apresentando intuitiva marca publicitária. Dele a letra nasce como “poiesis”, como mundo re-feito. São signos que mantêm uma configuração significativa própria em que a letra é letra como unidade de um letreiro, e é objeto estético autônomo, no sentido em que exibindo-se como signo múltiplo e aberto, condensa sobre si mesmo as atenções do receptor. São letras-telas que, feito espaço pictórico mítico podem conter dentro deste, tanto um adorno geometrizar, como uma paisagem desenhada. [...] A letra como alegoria. [...] Não é propriamente letra de escrever, mas letra em que se escreve.

A essa altura todos já estão de pé, recostados no parapeito do barco, aguardando ansiosamente pela chegada a Afuá. Em um ritual de preparação, homens e mulheres recolhem suas redes, escovam os dentes, penteiam os cabelos, perfumam-se e, alguns, até trocam de roupa. Isso porque já conhecem a calorosa recepção frequente nos portos. Sempre há alguém à espera de um convidado ou morador. E sempre há curiosos, passantes, *carreiros*¹⁵ e bicitaxis de aluguel para levar as bagagens. Um fluxo intenso de pessoas que se dispõem a receber as “gentes de fora” e os regressos da cidade.

¹⁵ Os carreiros são trabalhadores que carregam mercadorias utilizando carros de mãos, ficando geralmente concentrados nos portos. Conforme apreende Pacheco (2006, p. 210), quando analisa as vivências de carreiros em Melgaço (Marajó-PA): “Barco, rio, maré sintonizam-se com o tempo de trabalho desses carregadores de mercadorias [...]”.



Fig. 5: Barcos e suas pinturas.
 Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 6: Passageiros do Virgem da Conceição se preparam para a chegada.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Assim, avisto Afuá. Enquanto o barco se aproxima, vou retendo elementos de sua *paisagem*¹⁶: barcos atracados, uma parte de sua orla, o pequeno porto, as árvores que emolduram a cidade, a Câmara Municipal, a pontinha da torre da igreja e as torres de TV e telefonia celular, conformam com as gentes de variadas estaturas, fisionomias, tonalidades. Ali em movimento a diversidade das Amazônias. Fragmentos de uma *cidade-floresta*¹⁷, que articula cotidianos vividos imbricados ao rio e às florestas aos avanços tecnológicos e diálogos com uma suposta “modernidade” adquirida no processo de urbanização. *Modos de vida* (WILLIAMS, 1979) que se constituem no trânsito e em negociações entre saberes e práticas

¹⁶ Utilizo a apreensão de paisagem encontrada em Neto e Rodrigues (2008), que dialogam com o pensamento de Santos (1997), formulando o conceito de paisagem que irá me acompanhar nestas cartografias: “Apesar de ser vista de forma estática, a paisagem é histórica, criada e recriada por diversos acréscimos, modificações e substituições, que estão ligadas à intencionalidade dos sujeitos que nela, e com ela, se relacionam” (NETO E RODRIGUES, p. 26).

¹⁷ O conceito de cidade-floresta foi cunhado por Pacheco (2006) para caracterizar a urbanidade singular da cidade de Melgaço (Marajó - PA), onde desenvolveu sua pesquisa de mestrado. Segundo ele, esta formação urbana: “[...] se elabora pelos saberes, linguagens e experiências sociais de populações formadas dentro de uma outra lógica de cidade, onde antigos caminhos de roças cedem lugar à construção de ruas de chão batido, depois asfaltadas, assim como a permanência de práticas de viveres ribeirinhos nesses novos espaços de moradia” (PACHECO, 2006, p. 24). Pelas singularidades de Afuá, as pontes de madeira são substituídas por pontes de alvenaria.

de ordens distintas, mas que se entrelaçam e resultam na complexidade e pluralidade de viveres amazônicos.

Depois de aportados, num amplo lance de vista pela orla da cidade, chama a atenção e prende o olhar o movimento das bicicletas e a habilidade dos que deixam o barco por uma tábua de madeira instável. Enquanto todos desembarcam, permaneço observando o vai e vem na área, imaginando os desafios que estariam por vir. “Bem-vindos à Veneza Marajoara”, anuncia a “caixinha”¹⁸ da rádio poste.

¹⁸ “Caixinha” é como se referem os moradores de Afuá ao sistema de som da Rádio Afuá FM, instalado em grande parte da cidade.



Fig. 7: Vista da chegada à *cidade-floresta*.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 8: Movimentação do trapiche.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

BELEZA VENEZA DO MARAJÓ

(Refrão)
 Afuá
 Cidade beleza Veneza
 Afuá
 Beleza Veneza do Marajó
 Afuá
 Cidade beleza Veneza
 Afuá
 Veneza do Marajó

Beleza o apito da fábrica
 Beleza o sino da matriz
 Beleza cidade encantada
 E eu moro aqui
 Beleza esse rio, esse chão
 Imaculada Conceição
 Que abençoa a Vanessa chegando
 Na Terra do Camarão

Beleza esse rio que passa
 De baixo da casa da gente
 Veneza tu és batizada
 Nas águas dessa enchente [...]¹⁹

Não é preciso andar muito por Afuá para encontrar sua “Veneza”²⁰. O título está em variadas memórias arquitetônicas,

¹⁹ Trecho de música “Veneza Beleza” (sem ano), composta por Clamirson Dias de Oliveira e cantada por Pedro Jr., durante entrevista em sua residência, no dia 19 de setembro de 2013.

documentais, visuais, virtuais e orais impressas naquele tecido urbano singular. Em outras palavras, encontra-se nas fachadas dos espaços públicos e comércios, nos documentos, nas propagandas anunciadas por bicitaxis, nos sites sobre a cidade, nas músicas, nos relatos, nos informes da hora da “caixinha”. A atribuição provém de uma similaridade com a estrutura física da cidade italiana, entrecortada por rios. Localizada em terreno de várzea e suscetível à variação dos fluxos das marés, Afuá foi construída sobre *estivas*²¹, permanecendo em contínua comunicação com os rios que a cercam e

²⁰ O título de Veneza do Marajó é dividido entre Afuá e São Sebastião da Boa Vista, uma vez que ambas são cortadas por rios e pontes. A disputa se faz presente tanto em nível institucional, já que as duas prefeituras utilizam a assinatura “Veneza Marajoara” em documentos, obras públicas e meios de comunicação, como também nos discursos dos moradores. Enquanto São Sebastião afirma ter sido a primeira a reclamar o título para si, Afuá reivindica que sua estrutura urbana se aproxima mais da cidade italiana, por esta ser toda assentada sobre os rios que a cercam. A discussão sobre essa disputa entre os dois municípios é citada na pesquisa de Jardim (2013).

²¹ As estivas são pontes de madeira que interligam as casas em áreas alagadas pelo rio, presentes em vários municípios amazônicos. Em Afuá, as estivas são mais que pontes, são as próprias ruas, acesso para todas as partes da cidade, espaço por onde pessoas, bicicletas, triciclos e bicitaxis circulam e constroem redes de sociabilidades. Estes meios de transporte serão discutidos mais a frente (p. 21). Hoje 40% das vias da cidade foram substituídas por pontes de concreto.

a invadem em tempos de cheia, as *beiras*²² do Afuá, Cajuúna e Marajozinho.

O forte apelo turístico que esse título carrega, utilizado pelas administrações vigentes na prefeitura como *slogan* em suas comunicações, acompanha o discurso de um Marajó e uma Amazônia (no singular, nestes casos) exóticos, de paisagens paradisíacas e reserva de fontes inesgotáveis da natureza. Esse rótulo é denunciado por Pacheco e Silva (2013) quando falam das imagens construídas acerca de uma “Ilha de Marajó” em mídias impressas e digitais. São construções que invisibilizam a presença de relações humanas, bem como os conflitos ali presentes.

Nas representações formuladas e propaladas pelas mídias impressas e digitais, as populações marajoaras são invisibilizadas, sobressaindo a construção de uma identidade natural e única para todos os diferentes espaços. Completa esse quadro imagético, o destaque para a criação de búfalos, a produção do artesanato de cerâmica, do queijo e as apresentações de danças para-folclóricas, sem focalizar saberes e sujeitos históricos que as produzem e as reinventam (IDEM, 2013, p. 4).

²² As *beiras* são nomes dados às áreas de orla da cidade, que estão “de frente para o rio”. Por se tratar de uma ilha, as *beiras* cercam toda a margem da cidade. São lugares importantes por manterem a comunicação com as ilhas próximas e configurarem espaços de trabalho e diversão.

Apesar disso, foi importante perceber no curso de minha trajetória de pesquisadora-cartógrafa em Afuá, que esse título de Veneza não se move apenas por questões políticas e econômicas, mas surge também atravessando o processo de articulação de pertencimentos dos moradores da cidade, que celebram este “apelido” de forma afetiva na construção (sempre inacabada e em negociação) de suas identidades²³.



Fig. 9: A “Veneza do Marajó” em espaços públicos.

Fonte: Portal Prefeitura de Afuá, divulgação, 2013 / Éder Jean Furtado, arquivo pessoal, 2012.

²³ Utilizo a acepção de Stuart Hall (2006) para pensar as identidades como *processos de identificação*, sempre em curso e negociação, de modo a questionar a existência de identidades fixas, que acompanha muitos discursos e práticas relacionados às identidades nacionais ou locais, isto é, atreladas ao território.

E foi na busca destes afetos com o espaço vivido da cidade que segui pelos caminhos de ruas suspensas da Veneza Marajoara. Observando pessoas, as *beiras*, as praças, as feiras e os trapiches, identifico *espaços praticados* discutidos por Certeau (1998, p. 202): “Assim a rua geometricamente definida por um urbanismo é transformada em espaço pelos pedestres. Do mesmo modo, a leitura é o espaço produzido pela prática do lugar constituído por um sistema de signos – um escrito”. Nesse sentido, mais do que a descrição do lugar, tento buscar as práticas construídas pelos afuaenses que, em operações cotidianas, modificam-no, tornam-no seu, atribuindo-lhe novas significações.

Sendo assim, após me instalar no Hotel Afuá, sigo em direção ao centro comercial da cidade, que passa pelas *beiras* dos rios Afuá e Marajozinho, ocupando mais intensamente as ruas Barão do Rio Branco e Micaela Ferreira²⁴. Neste caminho, passo pela maior parte da porção frontal da cidade, que também é a mais antiga, concentrando as casas das primeiras famílias e os prédios públicos.

Nesse território da cidade, as vias são de concreto, o que por um momento me faz esquecer se tratarem de pontes, sob as quais correm águas com as quais os afuaenses aprenderam a lidar,

²⁴ Micaela Ferreira é uma figura importante para a história da cidade, que será contada na subseção “Fragmentos de memórias de uma Afuá em construção”.

articulando saberes construídos no viver desta região. Lembro-me nesse momento das cidades delgadas de Calvino (1990, p. 24), quando ele fala de “[...] uma paisagem invisível [que] condiciona a paisagem visível”. No caso de Afuá não percebo condicionamento, mas a recriação do espaço por meio de astúcias desenvolvidas por estas populações no trato da natureza, aproximando-me das reflexões de Pacheco (2009a, p. 410-411), quando aborda a criação de formas de vida e trabalho produzidas em consonância com os limites e potencialidades “dos reinos: humanos, vegetal, animal e mineral, garantidores do sustento de seu dia a dia”.



Fig. 10: Águas que correm sob as pontes de Afuá, sejam elas de madeira ou concreto.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Aqui também se concentra a maior parte das construções de alvenaria. Elas representam, contudo, apenas 3,19% do total, correspondendo principalmente aos prédios públicos e às casas das primeiras famílias, como é o caso da residência da família Seixas, “da Câmara Municipal, onde já funcionou como Intendência e Prefeitura; o prédio da Prefeitura, onde já funcionou como usina de energia e como prisão; finalmente o Mercado Municipal [...]”²⁵. Além destes, a Igreja de Nossa Senhora da Conceição também se soma ao pequeno percentual de construções em alvenaria.

Questionando-me sobre a distribuição das vias de concreto pela cidade, começo a perceber os interesses políticos que cercaram a substituição das palafitas especificamente nessa área frontal, indicando como o poder da modernidade urbanocêntrica chega e se adapta aos mais variados lugares, erigindo paisagens culturais compósitas. Lugar de maior concentração comercial e de espaços de lazer, contendo quatro praças²⁶ e a quadra poliesportiva, bem como os trapiches onde acontecem os desembarques das principais companhias de navegação que trazem passageiros de Macapá,

²⁵ Segundo dados do Plano Diretor Participativo do Município de Afuá, de julho de 2006, p. 53.

²⁶ Refiro-me aqui às praças da Bandeira, da Criança, da Bíblia e Albertino Baraúna.

Belém e demais localidades, essa porção da cidade apresenta intenso fluxo de pessoas e, por isso, é a mais adequada politicamente para a realização de obras dessa amplitude. Não é à toa que a área também recebe reparos e pinturas periódicas. Assim, encham os olhos dos visitantes e dos eleitores que tiram sustento por meio do turismo.

Por enquanto ressaltamos as contradições advindas da própria paisagem. A cidade que ora estudamos, fundada em área de várzea, sobreguida sobre palafitas, limpa da sinalização e da racionalidade do trânsito, é a mesma cidade que, em sua área frontal, levanta-se sobre alvenaria e destaca um conjunto de signos do governo municipal cujos significados procuram remeter (nem sempre com sucesso) à cultura (indígena) marajoara, para compor um discurso que eleva o lugar, na tentativa de torná-lo convidativo ao possível turista. O discurso que eleva subjuga ao procurar esconder o símbolo maior da cidade: a palafita. Com a presença do concreto e das obras públicas, a madeira e o chão encharcado são camuflados, escondidos e deixados para as “costas” da cidade (BARROS, GONÇALVES E BRITO, 2010, p. 35-36).

A crítica apontada por Barros, Gonçalves e Brito (2010) quanto às interferências dos governos municipais sobre a cidade, orientadas por preocupações turísticas, acentua essa questão e amplia a discussão quando questiona o uso de desenhos inspirados

em grafismos encontrados em cerâmicas marajoaras²⁷, aplicados nos espaços públicos da cidade. Os grafismos se combinam com releituras de urnas maracás²⁸ antropomorfas, e são visíveis em toda a extensão dos muros que cercam as *beiras* do rio Afuá, nos postes, nas jardineiras, no trapiche municipal e no Centro Cultural Lagostão.



Fig. 11: Motivos marajoaras e releituras de urnas Maracás nos espaços da cidade: postes e esculturas.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

²⁷ Para uma discussão sobre a civilização indígena marajoara e a pesquisa arqueológica com os vestígios de sua cultura material, ver Schaan (1996, 1997, 1999, 2001).

²⁸ As urnas Maracás foram encontradas em grutas na região do igarapé do Lago, no sudoeste do Amapá. Expedições arqueológicas encontraram três tipos delas: antropomorfas, zoomorfas e tubulares. Utilizadas em práticas funerárias secundárias (guardar os ossos), elas pertenceram a povos indígenas que, estima-se, habitaram a região contemporaneamente à colonização europeia. Para saber mais sobre as urnas Maracá, ver (GUAPINDAIA, 1999).



Fig.12: Motivos marajoaras e releituras de urnas Maracás nos espaços da cidade: esculturas no Centro Cultural Lagostão e nas lixeiras públicas.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Nesse sentido, Schaan (2012) trata do processo de difusão e apropriação dos motivos de cerâmicas marajoaras em escala regional e nacional. Segundo a autora, a divulgação das pesquisas e acervos arqueológicos por meio de livros, catálogos e internet contribuíram no reconhecimento governamental e midiático, bem como na valorização estética dos grafismos marajoaras, que passaram a ser incorporados a projetos arquitetônicos e artísticos de alcance nacional, combinados aos estilos *art déco* e *art nouveau*. Acompanhados por um discurso modernista de valorização de temas nacionais, em especial na década de 1930 e, posteriormente, por um discurso regionalista na década de 1970, estes motivos são ressignificados pelas mãos de artistas, arquitetos e artesãos. Um olhar sobre o passado que busca reforçar a construção discursiva de “identidade brasileira”, “identidade paraense” e, mais precisamente, uma “identidade marajoara”.

A utilização dos motivos marajoaras é criticada por alguns moradores que conheço pelo caminho, os quais consideram não ter estes povos indígenas pré-coloniais e a sua cultura material nenhuma relação com Afuá, rejeitando, assim, a aplicação desta referência nos espaços da cidade. É o caso de Pedro Jr., que em sua fala relembra com desagrado a existência de esculturas com essa temática na Praça

da Bandeira, hoje substituídas por um bicitaxi voltado para o rio, como que a receber os visitantes.

[...] Esse bicitaxi, ele foi colocado há uns cinco ou seis anos atrás. Foi quando, eu acho assim, que a administração abriu os olhos pra isso no Afuá, né? E colocou lá isso como referência do município. Ele era todo, todo, é... Como é que diz? Produzido lá. Tinha umas luzes, que, tinha assim uns holofotes, né? Imagino que alguns vandalismo... A roda aqui do volante não tá mais... Era pra tempo, era pra tempo! Que antes essa pracinha lá, ela tinha umas esculturas, né? Regionais, lá... Não, era marajoara, é, marajoara! E não tinha nada a ver com Afuá aquilo ali. Um negócio dumas, umas mulher feia, horrível, que tinha lá, feita de cimento. Tipo as do Lagostão... E depois que colocaram esse bicitaxi lá eu disse, égua moleque, o cara acertou. Foi ideia do Piska [secretário de cultura, esporte e lazer] isso daqui. Se eu não me engano... Era pra tá lá, né? Eu acho... A data, quem fez...²⁹

O bicitaxi, preciso esclarecer, embora retorne a ele com mais demora na próxima seção, é um veículo criado e confeccionado na sede do município, desenvolvido como alternativa de transporte aos veículos motorizados, proibidos por meio de uma lei no Código

²⁹ Exerto de entrevista concedida em 20 de setembro de 2013 por Pedro Jr., em uma sorveteria de Afuá.

de Posturas do Município³⁰. Uma vez que 70% das vias são *estivas*, estreitas e sem sinalização em sua maioria, o trânsito de carros tornou-se inviável, bem como o uso de motos, já permitido em outras épocas, mas suspenso em função de acidentes e danos às vias de madeira. Por conta disso, o principal meio de transporte na cidade é a bicicleta, que somam quase vinte mil, segundo especulam os moradores. Desde 1995 elas dividem as ruas de Afuá com triciclos³¹ e, posteriormente, em 2000, com os bicitaxis, ambos criações de Sarito³², que desenvolveu estes veículos a partir da bicicleta, possibilitando a locomoção de um número maior de pessoas, entre quatro e seis passageiros, dependendo do modelo. Hoje chamado de “carro afuaense”, o bicitaxi foi apropriado pelos moradores da cidade, que o recriam cotidianamente, atribuindo-lhe inúmeras funções: é ambulância (bicilância), é taxi, é o carro de passeio da família nos fins de tarde, é carro-som de propaganda, é o carro de se

³⁰ Na Lei Municipal nº 201/2002 GAB/PMA, Art. 82 (p.15): “Assiste ao município, o direito de impedir o trânsito de qualquer veículo ou meio de transporte que possa ocasionar danos à população ou à via pública”.

³¹ Os triciclos são veículos de três rodas. O primeiro veículo criado por Sarito para transporte de maior número de pessoas, em 1995, foi um triciclo. Embora ele chame de bicitaxi também para o triciclo, hoje convencionou-se na cidade a distinção entre triciclo e bicitaxi de acordo com o número de rodas, já que o bicitaxi tem quatro rodas, a partir da união de duas bicicletas, dispostas paralelamente e fundidas por estrutura de metal.

³² Sarito é como é conhecido na cidade Raimundo Gonçalves, o “inventor” do bicitaxi.

“exibir” entre os amigos, é veículo de evangelização das igrejas, é suporte de serviços de empresas (carro de manutenção da Rede Celpa), é carro de desfile (desfile da *biciata*³³).

A presença do bicitaxi na Praça da Bandeira atualmente assume a função de monumento, ainda que não exista nenhuma placa com tal referência no local. Apoiado em estrutura que o coloca acima dos demais elementos compositivos da praça e deslocado para um espaço isolado da circulação principal, o bicitaxi figura em posição de destaque na paisagem dos que chegam a Afuá de barco. Sua presença reforça a lembrança da criação de Sarito, que há dezoito anos modificou a maneira de circular em Afuá, o que se desdobrou em muitas possibilidades e oportunizou acesso, empregos e qualidade de vida, impulsionando a formulação de novos saberes e práticas culturais. Marca também um processo de construção de pertencimentos ligados a uma “identidade afuaense”, da cidade do “pé redondo”³⁴.

³³ A *biciata* é um desfile de bicitaxis, bicicletas e triciclos que acontece na abertura do Festival do Camarão, maior evento cultural do município, realizado no mês de julho. Todos os anos a *biciata* tem um tema gerador, a partir do qual os moradores devem enfeitar seus veículos para concorrer a prêmios.

³⁴ Como o transporte na cidade é todo em cima de bicicletas e variações movidas à pedal, os moradores começaram, em tom de brincadeira, a falar de Afuá como a “cidade do pé-redondo”.

Além disso, no dia a dia, o “bicitaxi-monumento” é suporte de outras funções. Dentre os maiores frequentadores estão as crianças que, em grupos, o ocupam e fazem dele lugar de diversão. Pedalam no ar. À noite, ele recebe a visita dos casais de namorados em busca de privacidade, aproveitando a pouca iluminação no local. Configurando, assim, *lugar de memórias* (NORA, 1993) e afetos, tecidos no cotidiano, o pedal em sua forma mais afuaense, é “patrimônio cultural”³⁵ praticado, convertido em monumento. Neste sentido, a compreensão aqui utilizada para patrimônio parte de uma reformulação deste conceito, que busca rejeitar “um discurso patrimonial referido aos grandes monumentos artísticos do passado, interpretados como fatos destacados de uma civilização, se avançou para uma concepção do patrimônio entendido como o conjunto dos bens culturais, referentes às identidades coletivas” (ZANIRATO e RIBEIRO, 2006, p.251).

³⁵ Emprego o termo entre aspas por ser um apontamento de minha autoria, de modo que institucionalmente não existe nenhuma indicação nesse sentido. Entretanto, reconheço nele um conjunto de saberes e práticas que dão materialidade ao veículo, o qual atravessa e modifica histórias de vidas em Afuá, interferindo, inclusive, na maneira como os moradores se identificam na relação com o território.



Fig. 13: *Bicitaxi-monumento* na Praça da Bandeira.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 14: Crianças brincando no bicitaxi-monumento.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Voltando ao meu destino, após a primeira parada no “bicitaxi-monumento”, acompanho o grande movimento de pessoas que se deslocam para o centro comercial, onde tomo contato com alguns indicativos econômicos do município. Passando pelas duas feiras, do Agricultor e do Açaí, conheço alguns dos produtos primários extraídos das florestas, dos quais os afuaenses tiram seu sustento: peixes de variados tipos, camarão, lagosta, açaí, cupuaçu, buriti, taperebá, babaçu, entre outros. Além destes, colheitas de pequenas roças de arroz, melancia, banana, milho e abacaxi, bem como a venda de animais, como porcos e galinhas³⁶. Entre esses, os mais procurados são o açaí e o camarão, que comidos juntos, representam a base da alimentação dos moradores. Por isso, é comum ver nos horários próximos ao almoço aglomerados de pessoas que esperam pelo açaí batido na hora, em uma das 123 bateadeiras de açaí disponíveis na cidade³⁷.



Fig. 15: Camarões frescos e cozidos, símbolos culturais do município.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

³⁶ Segundo dados do Plano Diretor Participativo do Município de Afuá, de julho de 2006, p. 33-37.

³⁷ Idem, p. 36.



Fig. 16: Movimentação nas feiras e alguns dos produtos comercializados.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 17: Espera pelo açaí do almoço.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Mais adiante, passo por uma pilha de cortes de madeira, que depois fico sabendo ser proveniente de uma das 146 serrarias que existem no espaço rural da cidade e que fornecem madeira em tora para a EMAPA (Indústria Madeireira do Pará Ltda.) e madeireiras de Macapá (AP). Já do outro lado do rio Afuá, em ilha próxima, visualizo as instalações da EMAPA, e ao seu lado, outro braço do grupo, a indústria de beneficiamento de palmito Zapal. A extração de palmito é outra importante atividade econômica da cidade, que possui ainda outras seis empresas do segmento³⁸.



Fig. 18: Indústrias instaladas do outro lado do rio Afuá: da esquerda para a direita, EMAPA e ZAPAL

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

³⁸ Idem.

Ademais, comércios varejistas de produtos alimentícios, confecções, eletrodomésticos e artigos em geral se acumulam nestas duas *beiras*, dividindo espaço com ambulantes de todo tipo de segmento, que aí se estabeleceram e compõem um aquecido mercado, formado na contramão da formalidade das empresas capitalistas. Junto a estes, temos ainda as oficinas metalúrgicas e carpintarias, responsáveis pela produção de barcos, manutenção de motores, forjamento de grades, produção de bicicletas e bicitaxis. Foi me aventurando nestas oficinas que conheci muitos criadores de mecanismos, soluções de projeto e composições visuais, aplicadas a todo tipo de invenção³⁹.

Como é comum nos espaços de comércio, não espere por silêncio. Além do barulho das pessoas, que falam, gritam, negociam, andam, correm, essa área ainda conta com caixas de som das lojas, dos camelôs, das bicicletas, dos bicitaxis, do sistema de som da rádio fixado nos postes. Entre as mais tocadas: brega, tecnobrega, melody,

³⁹ Voltarei a estes espaços de oficinas mais adiante, na seção “Quadros mentais de experiências estéticas”.

*passado*⁴⁰, regional. Somados a isso, os motores dos barcos, o barulho do raio das bicicletas, do corte da madeira, dos porcos, das galinhas, da buzina dos bicitaxis. São os sons da Afuá do trabalho, do *espaço praticado* (CERTEAU, 1998) por homens e mulheres que constroem suas sobrevivências e sociabilidades em um diálogo que articula o vai e vem de pessoas por entre rios e florestas com tecnologias importadas, colocadas a serviço de suas demandas específicas.



Fig. 19: Movimentação no centro comercial.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

⁴⁰ *Passado*, segundo Raimundo Gonçalves, o Sarito, são as músicas antigas, de estilos variados, como o bolero e o brega paraense antigo.



Fig. 20: Movimentação no centro comercial.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Na movimentação desta área da cidade, as bicicletas detêm especialmente minha atenção. Não exatamente pelo objeto em si, mas porque aqui começo a perceber a maneira como os afuaenses a manipulam, demonstrando uma profunda intimidade com seu objeto, fruto de uma relação diária que a cada momento articula novas maneiras de uso, de modo a adequar a tecnologia da bicicleta à rotina sociocultural do lugar. Observando as mães que carregam seus bebês no colo, ao mesmo tempo em que pedalam, por exemplo, percebo o trabalho corporal desenvolvido: apoiado na perna da mãe,

eles sobem e descem a cada pedalada, parecendo gostar do movimento; elas, por sua vez, seguram o bebê com uma única mão, conduzindo o veículo com a outra. A naturalidade com que essa cena se repete ao meu olhar esconde uma série de habilidades impressas no corpo dos afuaenses, que criaram mecanismos e posturas, treinando, educando seus corpos no viver cotidiano, pela necessidade de locomoção.

Quando menos me dou conta, o som dos sinos me avisa: cheguei à Igreja Matriz. Novo encontro com a Virgem da Conceição, padroeira de Afuá, que surge na entrada da igreja, em uma imagem erguida de frente para o rio, a receber seus peregrinos. Sua presença reforça a devoção concedida à santa, renovada todos os anos, no período final de novembro e início de dezembro, durante a festividade em sua homenagem. Remontando ao século XIX (PANTOJA, 2008), o Círio é composto por novenas, ladainhas, procissões fluviais, *cicloromaria*⁴¹ e círio aéreo, estendendo-se por onze dias e culminando em uma grande festa.



Fig. 21: Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição e sua imagem externa, voltada para o rio.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

⁴¹ A *cicloromaria* é a procissão na qual participam bicicletas, bicitaxis e triciclos. Nela, os veículos mais decorados são premiados pela comissão da festa.



Fig. 22: Procissões, fluvial e aérea, do Círio de Nossa Senhora da Conceição.
Fonte: Éder Jean Furtado, arquivo pessoal, 2012.



Fig. 23: Procissão do dia 8 de dezembro do Círio de Nossa Senhora da Conceição.
Fonte: Éder Jean Furtado, arquivo pessoal, 2012.

Para a espera das procissões, os moradores decoram, em família, ruas, casas e altares em branco e azul, utilizando fitas de papel crepom, balões, flores de plástico, bandeiras e até mesmo luzes natalinas. Quando as procissões se iniciam, é a vez dos barcos, das bicicletas e dos triciclos que são vestidos de azul e branco para saudar a padroeira. Na *caixinha*, a música tema do Círio começa a tocar dois meses antes do início da festividade, como que a educar os moradores e visitantes para sua letra, melodia e mensagem. Escolhida todos os anos por meio de concurso, a música é sempre um anúncio para a preparação dos moradores. Sobre esse momento, converso com Pedro Jr. que, entre muitas atividades, também é músico, e me conta sobre o processo de composição de sua canção, ganhadora do concurso de 2011.

Ano retrasado eu ganhei, né? Em 2011 eu ganhei. Chorei horrores! Era porque eu tinha participado três anos, e três anos terceiro lugar. E no último ano que eu participei em terceiro lugar foi assim, foi horrível, porque a minha música era melhor, sabe? E eu não aceitei o cara ter ganho de mim, sabe? Não fiz confusão com ele, nada... Mas eu, eu, Pedro... Fiquei decepcionado com a comissão, sabe? Não vi a alusão ao tema da música do colega lá. E ixé, meu arranjo, pô! Té doido, é?! Meu arranjo foi fora do normal, sabe? Mas ele ganhou, né? Tudo bem, foi

vontade de Nossa Senhora. Aí, tá. Quando foi em 2011 eu vou. Aí fiquei pensando, sabe, quando começa a festividade... O tema era Missionário Fiel. Tinha que ter essa referência, né? Aí um dia eu acordei cedo, eu fui na panificadora, aí quando eu saí daqui a caixinha entrou no ar. Aí com a canção lá de Nossa Senhora... Que toda vez que chega dois meses antes do Círio as rádios iniciam e terminam com a música, né, do Círio. Aí chega deu aquela emoção no meu coração, assim... Caraca, velho, tá chegando o Círio! Um momento muito forte na minha vida. E aí eu comecei a pensar, né? Poxa...

[Cantando]

*Mais uma festa se aproxima
Para saldar a mãe rainha
Que conduz a nossa igreja
Com a luz do Cristo Jesus*

Escrevi essa parte.

Então todo ano a minha irmã, que... Eu tenho uma irmã de dezenove anos, né, que ela tá estudando enfermagem, lá... E ela reunia as vizinhas aqui da frente da casa, as mocinhas daqui também, e enfeitavam todinha a rua, né, pra passar a procissão. Aí, isso veio na minha cabeça...

[Cantando]

*Nossas ruas se enfeitam pra louvar
A padroeira de Afuá
Me enche de emoção*

Imaculada Conceição

Aí tem a parte do Círio aéreo, né? Que faz o percurso por volta da cidade. Aí eu lembrei, né?

[Cantando]
 (Refrão – 2x)
Benção no ar
Festa no céu
Foste escolhido
Pra ser missionário fiel

Aí foi a parte da exigência, né? Da exigência que tem que ter...

[Cantando]
Segue os passos de Maria
Que leva mensagem de amor
O mundo inteiro é a tua estrada
Supera o frio, a fome e a dor

Vai missionário
Romper fronteiras no além
Eu sou o caminho, a verdade e a vida
Vai em meu nome fazer o bem

Aí pronto. Imagina só, tá dentro do tema, né? Tava tudo... Não deu outra, moleque!⁴²

Na voz e depoimento de Pedro Jr. observo a relevância social dessa festividade e da própria padroeira, que atravessa

⁴² Depoimento concedido por Pedro Júnior, juntamente com menção à sua composição, sob o título “Missionário Fiel” (2011), cantada durante entrevista em 19 de setembro, em sua residência.

memórias em histórias de vida e memórias de relações entre os afuaenses com seu território. São lembranças de momentos em família, de provações, superações e graças alcançadas, que se desdobram no presente vivido e nos falam um pouco sobre sua fé. Além disso, conforme ressalta Pantoja (2008), estas festividades de santos figuram como importantes referências aos moradores do Marajó:

No Marajó, dadas as características ecológicas do lugar, aliadas a uma rede de transporte específica que faz com que a distância entre as cidades seja muito grande, as festas de santo constituem uma referência para a população local que, não podendo deslocar-se várias vezes por ano, aproveita para rever parentes e amigos por ocasião dessas celebrações. Assim, é muito comum que a data das festas de santo coincidam com as datas de casamentos, batizados, inícios de namoro, reencontro entre parentes e amigos e caso a celebração seja realizada na sede do município, a festa pode ainda coincidir com idas ao médico e ao comércio, entre outros serviços somente capazes de ocorrer nas sedes municipais (IDEM, 2008, p. 31).

Deixando a igreja, sigo pela rua Micaela Ferreira, onde continua boa parte do centro comercial, até chegar à pista de pouso. O aeródromo Edmundo Pinheiro delimita a porção da cidade

conhecida entre os moradores como “centro” ou “cidade antiga”, de modo que além deste considera-se o início do bairro Capim Marinho, que se formou em função do êxodo rural, principalmente a partir da década de 1970, e que se configura como periferia pela precariedade dos serviços públicos e condições de habitação.

Além do aeródromo, entre os dois bairros encontro também o cemitério, lugar de minha curiosidade antes mesmo da viagem, em função de suas peculiaridades. Localizado às margens do rio Marajozinho, o cemitério é alagado em tempos de maré alta, impossibilitando os enterros nesse período. Assim, enquanto aguardam a água baixar, os moradores sepultam provisoriamente seus mortos em um cemitério de gavetas, de modo que, como dizem na cidade, “em Afuá se morre duas vezes”. Por conta da poluição do rio, essa realidade é vista com preocupação pelo poder público.



Fig. 24: Cemitério da cidade.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

O caso observado no cemitério é apenas mais um exemplo dos desdobramentos da famosa “enchente”. Entre o final de março e início de abril, dependendo da lua, as águas dos rios que a cercam avançam sobre a cidade, provocando o alagamento das vias e de algumas casas. Entretanto, ao invés de lamento, o que se vê nas ruas é um clima de festa. Pessoas de todas as classes sociais e idades, embora com maior participação de crianças e jovens, correm para as ruas para aproveitar a chegada da enchente. “Chutam” a água, se jogam nas estivas e nas quadras, brincam nas “praias de tábua”. Para além de fenômeno natural, a enchente é vivida como evento cultural de Afuá, momento de encontro e confraternização das pessoas, integrando seu calendário festivo. Como comenta Éder Jean Furtado: “Ah aqui o pessoal já espera, já, esse momento!”⁴³.

Olha, qual é o fenômeno, né? Que acontece... A minha mãe fala que é de dois em dois anos. A amiga da minha mãe fala que é de quatro em quatro anos. Mas o mais certo mesmo é de quatro, né? Que entra na rua assim, que fica bem, bem cheio. E é uma emoção muito grande, sabe? [risos] Você não vê a rua, as ponte... E é como se fosse algo assim sobrenatural, correr em cima d'água. Acho que essa é a emoção, né? De

⁴³ Exerto da entrevista concedida por Éder Jean Furtado, em seu estúdio fotográfico no município de Afuá, em 21 de abril de 2013.

poder correr em cima d'água, assim. E aí na quadra tem uma outra, é assim uma sensação de aventura, Vanessa. Imagina tu ir correndo e pular assim, tshiiii... Se joga, né? Acho que é isso, assim. É voltar à inocência mesmo, né? Criancice da pessoa. É muito legal! Imagine só você poder correr sobre as águas, assim... É essa emoção que dá, né?! E outro, e outro, outra coisa interessante é que é algo ímpar! Não sei se no mundo... Com essa inocência, né? Porque em outros lugares a gente vê as enchentes, mas elas são destruidoras, né? Elas vem pra destruir lares, né? Casas, vidas, né? E essa enchente aqui do Afuá não, ela vem trazer alegria, emoção, que as crianças começam a correr, né? Começam a brincar... E então ela é uma enchente benéfica. É algo assim que a natureza vem, é, lavar a alma das pessoas, sei lá, né? [...] Ali na área do aeroporto é incrível a quantidade de pessoas andando de casco por lá, até em cima daquelas bacias de lavar roupa, umas, as crianças vão em cima, sabe? É como se fosse uma piscina gigante!⁴⁴

O que é aparentemente irracional na leitura de pessoas de fora da cidade, para eles é pleno de sentido. Estar em conexão com a lógica das florestas lhes permite encarar a enchente de outra forma.

⁴⁴ Depoimento concedido por Pedro Jr., em 20 de setembro, em uma sorveteria de Afuá. Nessa entrevista utilizei fotografias da cidade, neste caso, imagens que retratam a enchente, como meio para estimular o afloramento de lembranças do entrevistado. Nesse sentido, busquei valorizar as subjetividades que emergem nesse processo, ou seja, os sentidos atribuídos pelo narrador às experiências sociais e aos lugares retratados nas fotos. Para saber mais sobre essa opção da utilização de fotos como motivação de lembranças, ver Pacheco (2011).

Com diversão, retomam uma “inocência”, a “criancice”, como diz Pedro Jr., que lhes faz esquecer por algumas horas o trabalho que terão para limpar casas e vias depois que as águas baixarem. Apenas aproveitam as piscinas naturais que se formam, em especial na quadra e pista de pouso, para renovar energias e reafirmar identidades construídas no vai e vem dos rios. Constituem, assim, *identidades anfíbias*, como afirma Pacheco (2009a), quando utiliza a terminologia para discutir os *modos de vida* (WILLIAMS, 1979) “em sintonia com espaços de rios, campos e florestas” dos personagens marajoaras da obra de Dalcídio Jurandir.



Fig. 25: Fenômeno conhecido como “enchente” na área da pista de pouso, completamente coberta pela água.
Fonte: Elisomar Castro, arquivo pessoal, 2012.



Fig. 26: Afuaenses aproveitando o fenômeno conhecido como “enchente”, área central da cidade e quadra.
Fonte: Éder Jean Furtado, arquivo pessoal, 2012.

Desmontando uma visão cartesiana, que divide o mundo em categorias fixas e não percebe seus entrelaçamentos (SANTOS, 2010), natureza e cultura aparecem nos viveres marajoaras como uma experiência única. O rio como elemento de convergência é nos *Marajós* mais do que provedor de sustento: é *zona de contato* (PRATT, 1999), porque nele ocorrem encontros, disputas e negociações culturais, é espaço de construção de saberes e lutas, é lugar de festas, de crenças e sociabilidades. É também conexão espiritual, como quando Pedro Jr. fala: “É algo assim que a natureza vem, é, lavar a alma das pessoas, sei lá...”.

As águas marajoaras gestam, então, relações de extrema dependência entre seres humanos e meio ambiente, reveladas nas sociedades, cidades, vilas ou casas flutuantes ali configuradas. A água é a grande metáfora da vida, pois dela, nela ou por ela emanam, correm e podem ser concretizadas todas as necessidades humanas, intelectuais e espirituais. (PACHECO, 2009a, p. 411)

Assim, conforme interpretado por Pacheco (2009a), nessa relação de profundo imbricamento com a natureza, os moradores da cidade cunharam saberes e astúcias que os permitem compreender e lidar com o “regime das águas”. Deste modo, os afuaenses erguem

suas casas e vidas fundamentando-as em conhecimentos elaborados no cotidiano, em ressonância com as temporalidades de luas e marés, e transmitidos pela tradição oral.

Hoje as pessoas já fazem, quando vão construir as casas, já fazem 30cm acima do nível da rua, que é já pensando, né? Na enchente... E assim, quando... Os mais antigos, eles sabem quando vai encher, né? E quando vai ficar muito alto, submerso, né? Nas ruas. Eles já começam: Olha, amanhã vai entrar! Na casa! Eles falam vai entrar na casa amanhã. E as pessoas, alguns vão logo se preocupando em carregar os móveis.⁴⁵

O respeito pelos mais antigos e por seus conhecimentos sobre a região resiste ao tempo e as outras fontes de informação. Em muitos momentos, me peguei buscando referências sobre uma série de fatos da cidade em livros e registros existentes na biblioteca e órgãos públicos municipais. Como resposta, sempre me deparava com discursos de: “Isso que você quer, só com os mais antigos mesmo”. Aprendi, com isso, sobre o valor dos saberes orais nessa região e sobre as dificuldades em me desprender do “conhecimento letrado”. Entendi, no processo, o que significa falar em *tradição*

⁴⁵ Depoimento concedido por Pedro Jr., em 20 de setembro, em uma sorveteria de Afuá.

oral: estas formas outras de conhecimento, que se elaboram no próprio ato de narrar e se sustentam e difundem, apesar da aparente fragilidade da palavra oral, em sua efemeridade. Compreendi, na prática, no que consiste o trabalho dos narradores: “seu talento de narrar lhe vem da experiência, sua lição, ele extraiu da própria dor; sua dignidade é a de contá-la até o fim, sem medo” (BOSI, 1999, p.91).

No caminho de volta à quadra, cortando a cidade por dentro, paro para observar as casas dos afuaenses⁴⁶. Já nos aproximamos do fim da tarde e agora eles estão sentados em suas varandas, aproveitando o vento e a conversa com os vizinhos e passantes e renovando antigas tradições que se atualizam com conteúdos contemporâneos. A presença da varanda na maioria das casas configura um espaço de socialização, do encontro entre público e privado. Também é, muitas vezes, o espaço de paragem, na cidade sem calçadas e de ruas estreitas, onde veículos e pedestres dividem *estivas* e pontes de concreto de largura média de dois, três

ou seis metros⁴⁷. A exceção são as ruas do Capim Marinho, onde observo a presença de pontes que interligam a casa à rua principal.



Fig. 27: Ruas de estivas.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

⁴⁶ Segundo dados do Plano Diretor Participativo do Município de Afuá, de julho de 2006 (p.53): “No bairro central [...] 96,91% das residências são em madeira e apenas 3,19% de edificações em alvenaria”.

⁴⁷ Segundo dados consultados no Plano Anual de Trabalho (SEPLAN, 1981), p. 11.

Por meu olhar de designer, essas casas se revelam como fontes inesgotáveis da criatividade popular e de um desejo de expressão e distinção estética. Nelas estão estampadas *padronagens*⁴⁸ geométricas e orgânicas, algumas vezes compostas a partir de *módulos*⁴⁹ de linhas horizontais, verticais e diagonais, que em madeira ou metal ocupam suas paredes, gradis, detalhes de telhados, portas e janelas.

Também expressam a maneira própria dos afuaenses utilizarem as cores: eles brincam com elas. Abusam de cores saturadas que, combinadas em uma mesma fachada, resultam em fortes contrastes: verde com laranja, verde com vermelho, azul com vermelho, azul com laranja, azul com amarelo, roxo com amarelo, rosa com amarelo. Do encontro entre as casas, igrejas e comércios surgem composições inusitadas, que formam ruas inteiras de cores e nos encham os olhos, convidando ao exercício da ludicidade na criação e a pensar outras *estéticas*.

⁴⁸ São composições visuais, fruto da combinação de elementos (os *módulos*) que se repetem de forma diversa, mas de modo a resultar em uma unidade maior. (RÜTHSCHILLING, 2008, p. 61-70)

⁴⁹ Segundo RÜTHSCHILLING (2008, p. 64): “Módulo é a unidade da padronagem, isto é, a menor área que inclui todos os elementos visuais que constituem o desenho”.



Fig. 28: Composições formais das casas, com padrões geométricos e orgânicos.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

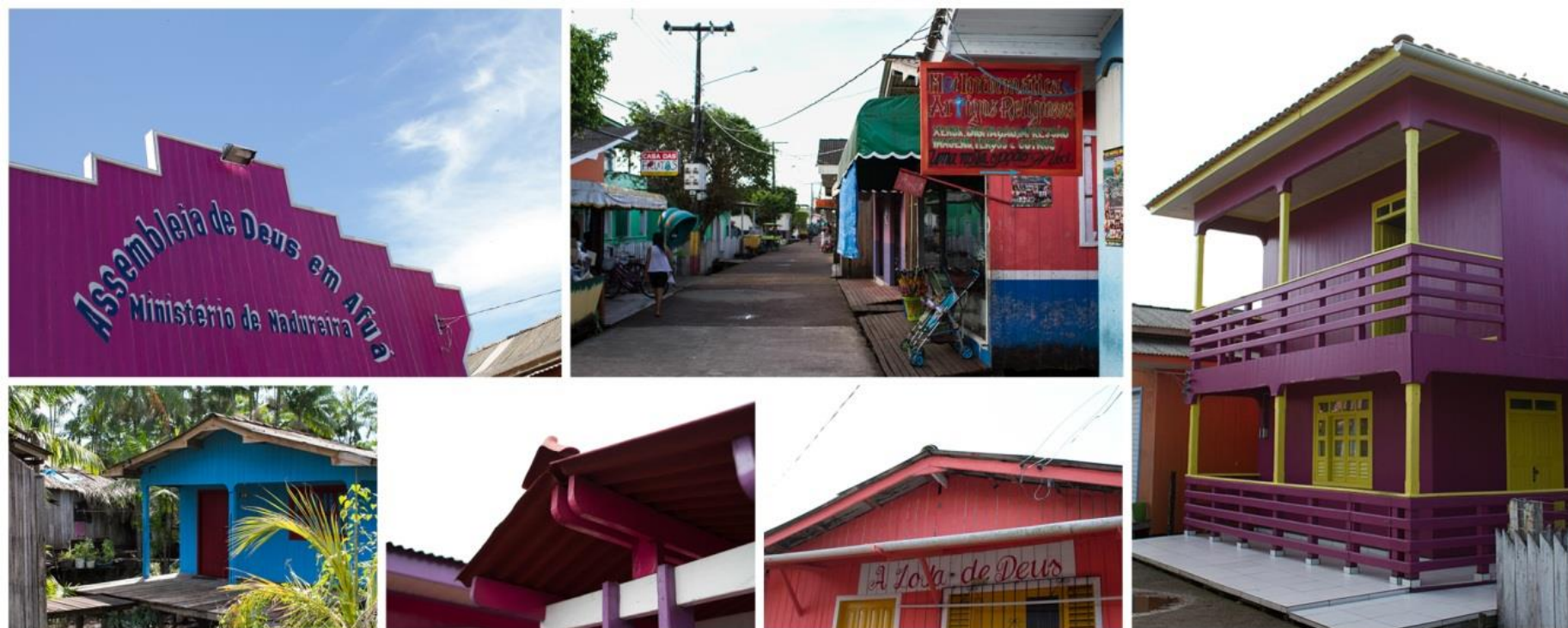


Fig. 29: Composições cromáticas das casas dos afuaenses.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

“Convulsiva e rebelde” (SHOHAT e STAM, 2006, p. 421), a beleza que se constrói nas ruas de Afuá em nada tem a ver com uma estética convencional, clássica. Ela é da ordem de uma *gramática jocosa*, “na qual a linguagem artística é liberada das normas sufocantes da correção e do decoro” (SHOHAT e STAM, 2006, p. 421). É a beleza da liberdade ao erro e da experimentação, que atravessam as práticas de criação de uma *arquitetura espontânea*⁵⁰.

Como explica Zaluar (2007, p. 134-135): “[...] a casa do homem do povo sempre conta sobre sua cultura, sobre as tradições locais, mas diz ainda mais da criatividade de seus donos, de sua liberdade na hora de criar”. Movidos por necessidades estéticas e sociais, e imersos em *ecossistemas estéticos*, estes arquitetos populares de Afuá dão materialidade a *estéticas do cotidiano* (RICHTER, 2003), por onde comunicam visualidades, sons, cheiros e texturas de viveres da floresta em diálogo com o urbano, bem como suas inscrições identitárias e engajamentos sociais.

É o caso, por exemplo, da casa “Sou Timão”, de fachada e interior decorados em preto e branco, complementados por artigos esportivos do time de futebol Corinthians, onde seu construtor e proprietário afirma sua *posição de identidade* (HALL, 2006) enquanto corintiano. Já o diálogo mais intenso com as paisagens locais aparece na casa de Sarito, confeccionada toda em madeira crua, sem pintura, intercalando linhas retas e variações orgânicas que, ao meu olhar, misturam-se aos cortes retos das estivas e aos movimentos sinuosos dos rios. Como conheço Sarito pelos caminhos traçados na cidade, sei de sua defesa ao passado, à tradição, informações que me ajudam a entender melhor as escolhas estéticas em sua casa e levam a pensar que até a ausência de pintura acentua sua aderência à madeira das pontes.

⁵⁰ Usamos o termo para falar das construções de casas operadas por homens desprovidos de um conhecimento institucionalizado, mas dotados de saberes construídos no cotidiano, em suas histórias de vida (ZALUAR, 2007).



Fig. 30: Casa “Sou Timão”.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 31: Casa toda em madeira, sem pintura, de Sarito.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Assim, as casas dos afuaenses permitem antever suas subjetividades, por leituras ora mais literais, ora mais abstratas. Com essas impressões colhidas nos caminhos por Afuá vou compondo meus quadros mentais de viveres estéticos, aos quais agora também faço parte, interferindo e sendo interpelada por essas experiências.

No diálogo com Richter (2003, p. 21): “a estética tem a ver com a maneira pela qual ‘o mundo toma sentido para nós, de acordo com a maneira pela qual nos afeta e pela qual nós o afetamos’”.

Espalhadas por toda a cidade, a enorme quantidade de bicicletas, juntamente com bicitaxis, triciclos e carrinhos de lanches, também surpreendem pela criatividade no trato de cores e formas, assumindo sua parcela de contribuição na composição visual da cidade. Somando quase vinte mil, segundo os próprios moradores, as bicicletas se dividem em dois grupos: a de trabalho ou dia a dia, e as de passeio. As de trabalho são mais surradas, menos adornadas, mas ainda assim apresentam cores fortes, que é marca registrada da cidade. Já as bicicletas “de sair” são especiais. Custam caro, recebem pinturas especiais e são cheias “dos caquiados”⁵¹. Algumas têm detalhes pintados com a técnica de aerografia, na maioria das vezes realizados por Kaos, um tatuador, desenhista e pintor da cidade. Já outras são estampadas por adesivos.

Lá em casa, na minha casa, nós somos em quatro pessoas, tem seis bicicletas, lá. Porque as minhas filhas, elas tem bicicleta pra ir pra escola e bicicleta pra sair. Tá entendendo? A bicicleta que elas vão, que elas utilizam pra ir pra escola, é

bicicleta que pode pegar chuva, eles trancam na frente da escola. Mas a bicicleta que elas saem pra dar a voltinha, é uma bicicleta que não pega chuva, que elas não deixam em qualquer lugar, é uma bicicleta cara, é uma bicicleta equipada, que custa mais de mil reais. Tá entendendo? Que eles não deixam em qualquer lugar. Então aquela bicicleta é só de sair. Existem casas aqui em Afuá que tem oito pessoas e você passa, quando você passa no pátio, você pensa que é alguma reunião que tem naquela casa lá. [...] Em outros lugares eles querem mostrar que tem um sapato bonito, uma roupa bonita... Aqui é bicicleta! Então tem, tem garotas, tem adolescentes, que ela quer chamar a atenção com uma bicicleta bonita, uma bicicleta que custa 2 mil reais! Tá entendendo? Tem bicicleta que quando chega aqui todo mundo “Ahhhh”, tá entendendo?! Parece assim, que a menina fica mais bonita! O garoto ficou mais bonito por causa da bicicleta!⁵²

Como ressalta Piska, as bicicletas de passeio são usadas como mecanismo de distinção social entre os jovens, mediando sociabilidades. Entre os detalhes especiais, encontramos quadros com pinturas de desenhos tribais, flores, borboletas, chamus, desenhos de personagens infantis e os nomes dos donos. Algumas ainda contam com luzes de *leds*, pneus com faixa colorida, raios e

⁵¹ Os “caquiados” são como os afuaenses chamam os diferenciais das bicicletas e dos bicitaxis. Podem ser componentes especiais ou uma pintura mais elaborada.

⁵² Exerto de entrevista concedida em 04 de julho de 2013 por Raimundo Carmo de Souza Chagas, Secretário Municipal de Turismo, Esporte, Lazer e Cultura, conhecido como Piska.

aro de cor, acessório para levar garrafa d'água, para-lamas e “guidão” de design diferenciado. Além destes, ainda me deparo com outra categoria de bicicletas, que são recriadas para aproximar-se esteticamente da moto. É o caso das *bicimotos* de Geraldo dos Santos e Pedro Jr, feitas a partir de adaptação de bicicletas, incorporando componentes de motos, e a de Ranildo Gonçalves (popular ET), feita a partir da adaptação da moto, que ganhou pedais, coroa e corrente para ser transformada em bicicleta.



Fig. 32: Bicicletas e seus detalhes.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Os bicitaxis, por sua vez, além dos de visual mais simples e daqueles com os enfeites mais tradicionais que incluem desenhos,

adesivos e pinturas de nomes, que podem ser do proprietário, da esposa ou dos filhos; também existem os que recebem pintura especial com referências: à fé do dono (“Deus é Fiel” e “O abençoado”), aos times de futebol (“São Paulo”), ao seu empreendimento (“ET Lanches” e “Bicitaxi da Celpa”), e a temáticas completamente inusitadas com o objetivo de “chamar atenção”⁵³. Nessa última categoria temos uma variedade bastante impressionante: a “Bat Ferrari”, o “Jipe”, a “Viúva Negra”, “O Escorpião Rei”, entre outros. Em vários deles, observo diálogos intensos com códigos culturais provenientes de produtos midiáticos, como filmes, e de bens de consumo e símbolos de uma vida urbana, com os quais negociam, em movimentos de apropriação e resistência (HALL, 2009), recriando-os em novos arranjos e com a tônica do olhar do local⁵⁴ (CERTAU, 1998).

⁵³ Em sua entrevista, do dia 19 de abril de 2013, Antônio Serrão, funcionário da Câmara Municipal, ex-vereador e dono de bicitaxi onde se lê o nome dos filhos, menciona que os “caquiados” nos bicitaxis são escolhidos com o objetivo de “chamar atenção”.

⁵⁴ Esta discussão avança nas subseções “Ninguém quer ficar pra trás aqui: disputas pelo melhor carro” e “Que estéticas são essas?”.



Fig. 33: Bicitaxis de Afuá.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 34: Bicitaxis diferenciados: Bat Ferrari e Jipe.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013

Ademais, os espaços e prédios públicos também são coloridos, seguindo, contudo, um padrão cromático que provém da bandeira da cidade. Deste modo, verde, vermelho e amarelo alegram praças, trapiches, feiras, lixeiras, postes, entre outros. O que, somado a todos os outros exercícios de ludicidade na aplicação de cores espalhados pela cidade, resulta em um transbordar das possibilidades do uso da cor.



Fig. 35: Prédios e espaços públicos.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Assim, as intensidades de cores e formas que encontro, e o efeito delas sobre mim, fazem lembrar do trecho em que Philippe Razeira (2008, p. 108), em sua descrição das *paisagens possíveis*⁵⁵ dos *Marajós*, diz: “[...] o Marajó vai nos saturando [...]”. Entendendo essa afirmação na posição de uma designer, que “lê” saturar como aumentar a intensidade, a saturação provocada por Afuá dentro de mim diz respeito a extravagância, no melhor sentido da palavra, dessa experiência estética.

Quando atravesso as beiras do rio Cajuúna o sol já se prepara para partir. Nesse horário, os postos de trabalho já encerraram atividade, permitindo-me desfrutar dos sons da natureza e aproveitar uma das vistas mais bonitas da cidade. Como *beira* mais residencial, de trânsito calmo, observo o transcorrer do tempo, que parece tão diferente nesta parte. Por aqui crianças se banham no rio, homens dormem em cima da tolda dos barcos ancorados em pequenos trapiches domiciliares, adolescentes passam rumo à quadra com bola debaixo do braço, acompanhados por outros já muito perfumados conduzindo as bicicletas de passeio.

⁵⁵ Ao optar pelo termo “paisagens possíveis”, Philippe Razeira (2008) acentua a diversidade encontrada no Marajó e a variedade de leituras possíveis de suas paisagens dependendo do observador.

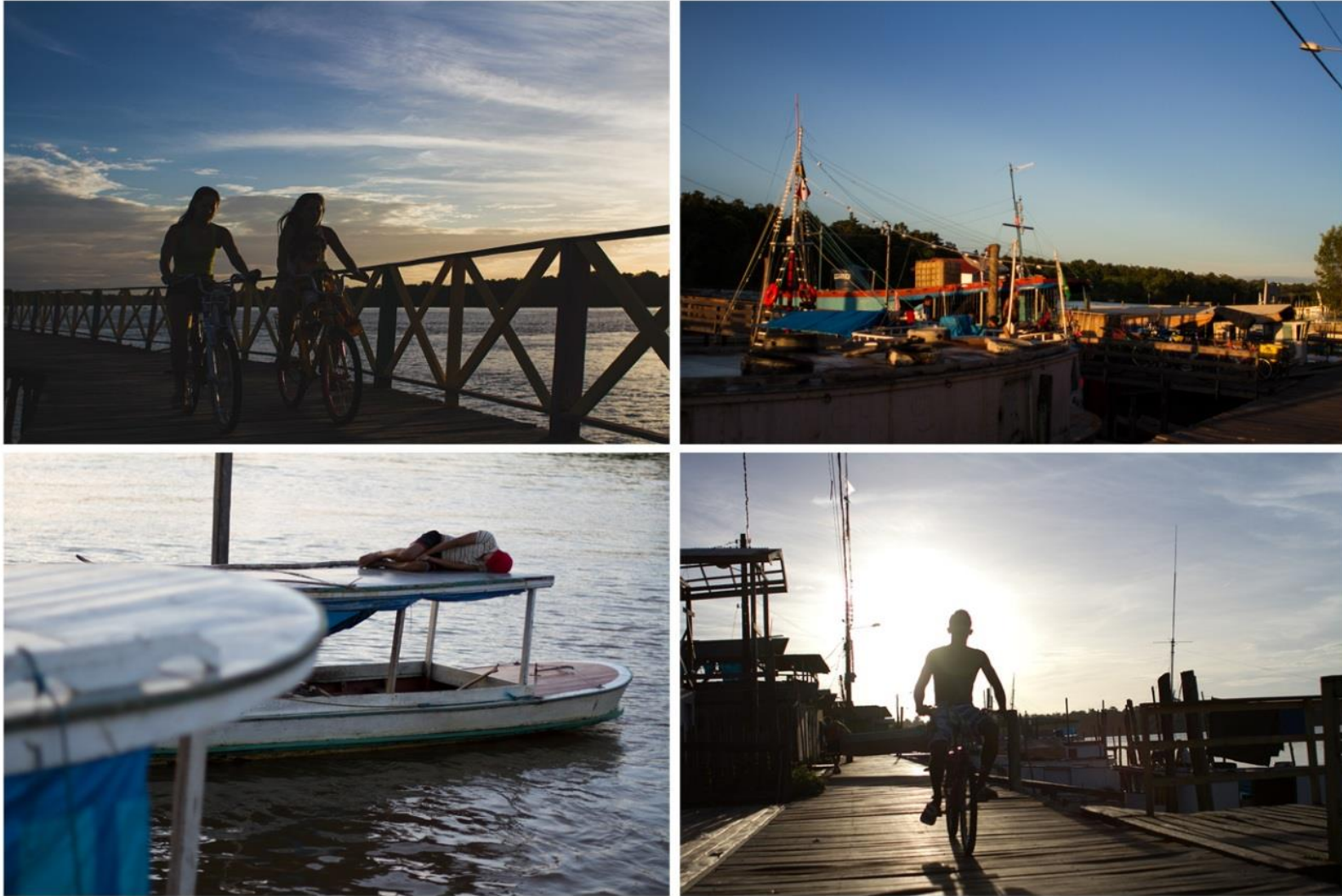


Fig. 36: Beira do Cajuúna.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Chego à quadra poliesportiva a tempo dos últimos raios do pôr-do-sol. Na escola Leopoldina Guerreiro, logo em frente, as crianças começam a sair, apanhando suas bicicletas. Minutos antes havia ali um mar delas estacionadas, como é comum a todos os espaços de maior movimento da cidade, como bancos e feiras.



Fig. 37: Movimento de bicicletas na frente à escola, Banco do Brasil e centro comercial.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Nesse momento, reservo um instante para ouvir as águas, que movidas pelo vento intercalam a força com que banham a cidade, e os pássaros, que chegam para anunciar o final do dia. Dos mais conhecidos, o canto das andorinhas proporciona um espetáculo à parte sob o pôr-do-sol, enquanto sobrevoam em grandes grupos as *beiras* do Afuá, em especial nos meses de setembro a dezembro. Não ouvimos apenas seu canto, como também o bater das asas e os encontros entre eles. Bonito demais pra mim, mas incômodo para outros, haja vista a sujeira que eles fazem nessa parte da cidade, obrigando o poder público e alguns donos de estabelecimentos a lavar ruas e mobiliário urbano quase todos os dias.

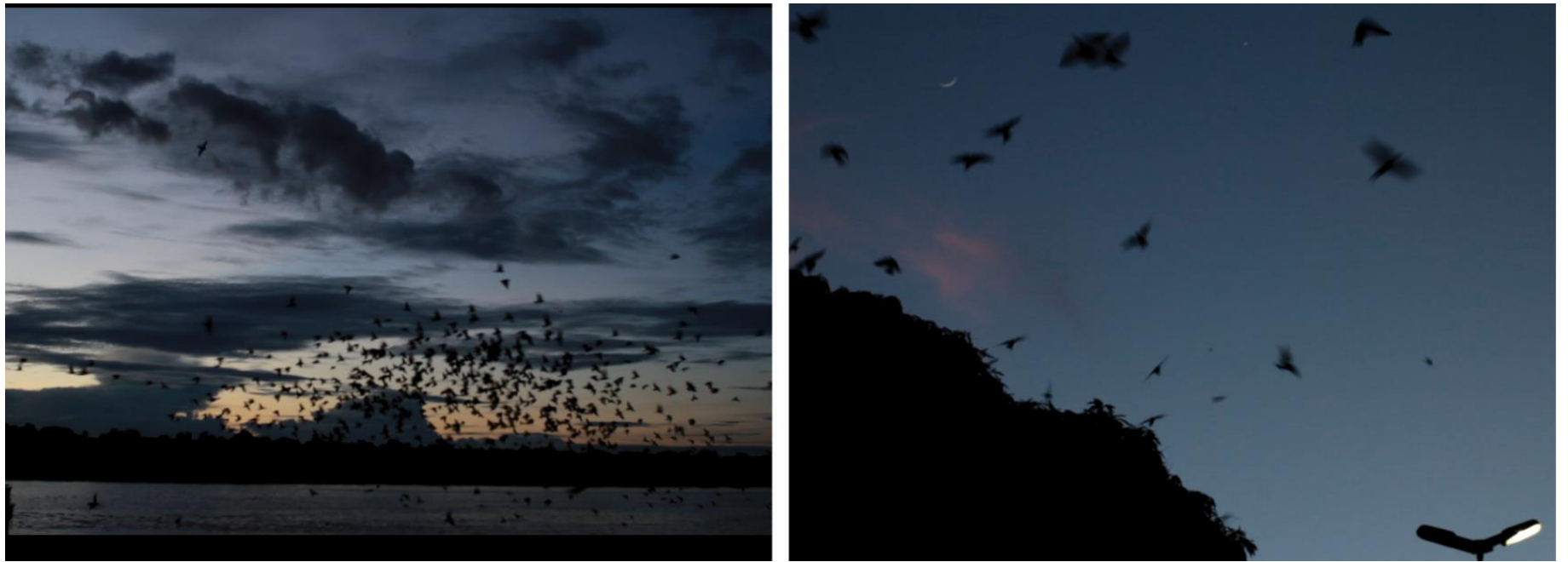


Fig. 38: Pássaros sob o pôr-do-sol à beira do rio Afuá.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Localizada à beira do Afuá, a quadra e seu entorno compõem o principal espaço de encontro e lazer da cidade. Juntamente com o palco, orla e barracas que a cercam, formam a estrutura chamada de “Camaródromo”, onde acontece, no mês de julho, o Festival do Camarão, o maior evento cultural do município. O evento existe desde 1982 e homenageia um dos principais produtos do município, que é o camarão. A programação se estende por três dias, na qual integram apresentações musicais de bandas locais e nacionais, concurso de *mister e miss* camarão, desfile da *biciata* e a batalha dos “camarões” Convencido e Pavulagem.

Na “batalha camaroeira”, que existe desde 2005, os camarões Convencido e Pavulagem se enfrentam por meio de apresentações de dança, sendo submetidos a avaliação de uma comissão que atribui o título de campeão do ano. Ambos estão organizados em forma de associação cultural e se preparam durante todo o ano para a disputa. O Convencido é o camarão verde, relacionado à forma “fresca”, crua, enquanto o Pavulagem é o vermelho, conotando o camarão “cozido”. A competição entre os camarões vai além do período do festival, uma vez que os moradores

passam a instituir vínculos com eles e, assim, estes atravessam a construção de suas identidades e sociabilidades.



Fig. 39: Festival do Camarão: apresentação das candidatas a Miss Camarão e banho do público na rampa.

Fonte: Éder Jean Furtado, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 40: Batalha Camaroeira.

Fonte: Portal Prefeitura de Afuá, divulgação, 2008.



Fig. 41: Camarões Convencido e Pavulagem nos espaços da cidade: em um comércio e no Centro Cultural Lagostão.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Diariamente, no correr do dia, a quadra recebe muitos jovens que jogam futebol, vôlei e basquete⁵⁶, enquanto outros assistem as partidas ou passeiam de bicicleta e bicitaxi. Já no final da tarde, muitos tomam banho na rampa que fica próxima dali. Mesmo com o cercamento realizado pela prefeitura, delimitando a área de banho da rampa por conta do intenso fluxo de embarcações, pessoas de todas as idades se aventuram e o ultrapassam, transgredindo normas de uma vida urbana, aquática e florestal.

Quando chega à noite, a quadra está lotada. Além dos atrativos esportivos, muitos aproveitam para passear com a família ou reunir os amigos para conversar. As crianças disputam a vez nos brinquedos infláveis e pula-pula, que são alugados por pequenos empresários. Para repor as energias, emergem nas cenas da cidade pizzaria, sorveteria, barraquinhas de sanduíche, tacacá, carrinhos de churros, pipoca e batata frita. Enquanto alguns se divertem e se alimentam das diferentes iguarias de uma vida moderna, outros garantem o sustento da família.

⁵⁶ A quantidade de pessoas sempre envolvidas em atividades esportivas chama minha atenção. Além da quadra e dos próprios meios de transporte da cidade, apoiados no pedal, ainda encontro quatro academias, sempre cheias.

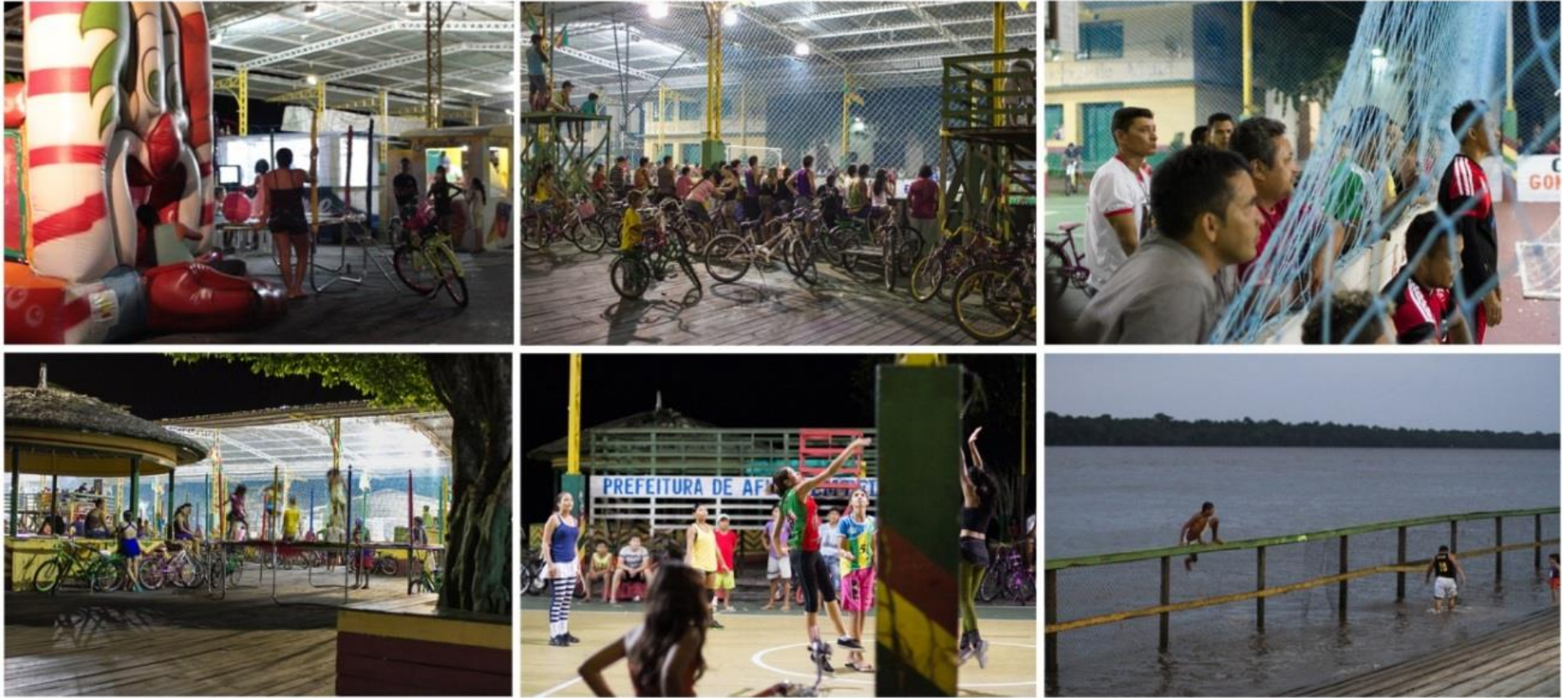


Fig. 42: Práticas de lazer na quadra.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 43: Estrutura gastronômica em torno da quadra.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

O trânsito intenso de bicicletas e bicitaxis também toma conta do espaço. Adolescentes exibem suas melhores bicicletas e usam suas melhores roupas para atrair olhares. Alguns pais passeiam com suas crianças nos bicitaxis de propriedade da família, ou alugam um para uso. Outros, porém, as deixam livres para andarem sozinhas, e estas não deixam de chamar os amigos, de modo que já vi até dez crianças em um veículo.

Além dos bicitaxis familiares, encontro aqueles cujos donos os utilizam como lazer individual. São homens que saem com os amigos para conversar e ingerir bebidas alcólicas enquanto escutam música, executada pelos potentes equipamentos de som instalados nos seus bicitaxis. Esse é, inclusive, um dos principais diferenciais destes veículos, gerando entre seus proprietários a disputa pela melhor estrutura de som. Esta prática é semelhante a outras encontradas em cidades de médio e grande porte paraense, nas quais carros de sons automotivos invadem determinados espaços dessas cidades, gerando competições e diversões.



Fig. 44: Bicitaxis na quadra, em passeios familiares.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 45: Bicitaxis na quadra, em passeios de amigos.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Nesse sentido, estes assumem importante participação no barulho produzido na quadra durante à noite, de modo que vários deles já foram advertidos pelas autoridades locais por incomodar os moradores, e um deles estampou “O fim do sossego” na frente do veículo. A intensidade do som dos aparelhos desses veículos, acompanhada do ruído de raio de bicicleta e do motor dos barcos, aliás, são os destaques na minha rica experiência sonora em Afuá.

A intimidade com a tecnologia, entretanto, não se restringe à manipulação de equipamentos de som, no sentido de ajustá-los a estrutura dos bicitaxis. Na quadra reparo os jovens portando celulares dos mais sofisticados, *smartphones*. O acesso à internet, até pouco tempo restrito a seis *lan houses*, segundo minhas próprias contas nos caminhos pela cidade, agora é gratuito na área da quadra. Com sinal de telefonia desde 2008 e internet desde 2010, a rápida adaptação e expansão do uso desses recursos chama a atenção da mídia regional, como mostra matéria no portal do G1.

12/05/2011 12:00 - Atualizado em 12/05/2011 14:03

Há 2 anos com celular e web, cidade das bicicletas se adapta à vida on-line

Cidade conta com 3 lan houses e um provedor de web via rádio. Telefonia móvel chegou ao município da Ilha do Marajó em 2008.

Laura Brentano
Do G1 em Afuá (PA)

imprimir



Cidade das palafitas tem as bicicletas como principal meio de transporte (Foto: Laura Brentano/G1)

Com 35 mil habitantes e fundada há mais de 100 anos, Afuá, cidade paraense na Ilha do Marajó, só recebeu sinal de celular e provedor de internet há cerca de dois anos. A população, no entanto, já se adaptou às novas tecnologias e não consegue mais viver desconectada.

Fig. 46: Matéria falando sobre a rápida adaptação dos moradores de Afuá a chegada do sinal de internet.

Fonte: Portal G1, matéria do dia 12 de maio de 2011.

Pensar na maneira como estas tecnologias de comunicação foram recebidas no município e os usos que lhe foram atribuídos chamam minha atenção, apesar das poucas possibilidades de

enfrentamento da questão pelo próprio recorte da pesquisa. Entretanto, o que percebi das relações estabelecidas com alguns moradores é que eles vêm descobrindo o alcance e o poder que elas podem lhes trazer. Nas redes sociais, por exemplo, além das páginas pessoais mais comuns, encontrei páginas institucionais da Rádio Afuá⁵⁷ e dos Camarões, Convencido⁵⁸ e Pavulagem⁵⁹. Utilizadas para divulgação institucional, mas também para protestar contra decisões da prefeitura, as páginas contam seguidores ativos, que comentam, interferem e replicam as postagens, articulando modos de ser e viver *on-line* e *off-line* na configuração dos novos processos de identificação dos afuaenses com tecnologias e tradições culturais.

Além destes, a iniciativa de Éder Jean Furtado, com o site Afuá Pará⁶⁰, tem um alcance notável. Com desejo inicial de criação de jornal impresso, ele optou pelo site em função da eliminação dos custos, o que lhe permite maior liberdade nas publicações por não ter compromissos com anunciantes. Nele, Éder e Tomé Gomes escrevem sobre o município, em suas características naturais e

culturais, mas também geram notícias sobre licitações e questões da administração pública. Apesar de reconhecer o pouco acesso, ainda, das pessoas do próprio município, eles já se orgulham de verificar usuários de outras partes do país. Como ele me conta:

Numa festa que teve, a Nakamura veio aqui, do Faustão. Aí lá, do nada, lá na quadra, ela disse “Olha eu conheci a cidade de vocês pelo site Afuá Pará.” Pô, olha a moral da gente! Entendeu? Então vale a pena um trabalho desse, né? [...] Então quando a pessoa vai entrar, procurar a cidade de Afuá, com certeza o nosso site vai aparecer lá. [...] Quando eu falei pro Tomé a minha ideia do site, na verdade não era um site, era jornal impresso. Ele virou tipo um site, como jornal on-line, justamente porque a gente não teve acesso ao impresso. Por que? O valor, entendeu? Então não conseguimos patrocínio, não tínhamos um editor, não é? Hoje o Tomé nem dá pra fazer porque ele tem o trabalho, né? Se a gente vivesse disso, daria, né? Só que a ideia era o jornal. [...] Eu vi custos, tudinho... Só que não dá, se não tiver patrocínio. E só se a prefeitura quisesse comprar o jornal, entraria com uma parte, a gente faria, né? Só que aí ficaria preso na mão deles, entendeu?⁶¹

A combinação, observada tanto no espaço da quadra, quanto no restante da cidade, de práticas culturais articuladas a

⁵⁷ Página do facebook da Rádio Afuá:

<<https://www.facebook.com/radioafuafm879>>

⁵⁸ Perfil do facebook do Camarão Convencido:

<<https://www.facebook.com/camarao.acsc>>

⁵⁹ Perfil do facebook do Camarão Pavulagem:

<<https://www.facebook.com/camarao.pavulagem.5>>

⁶⁰ Para acessar a página: <<http://www.afuapara.com.br>>.

⁶¹ Exerto da entrevista concedida por Éder Jean Furtado, no seu estúdio fotográfico no município de Afuá, em 21 de abril de 2013.

modos de vida (WILLIAMS, 1979) tecidos na relação com a natureza, que emergem em memórias de *rastro-resíduo* (GLISSANT, 2005) de uma herança indígena, com práticas de uma vida urbana, associada ao uso de tecnologias para desempenho de atividades de trabalho e lazer, permitem-me pensar nessa Afuá *cidade-floresta e intercultural*.

A *cidade-floresta*, encontrada por Pacheco (2006) em Melgaço (Marajó -PA), também se faz presente em Afuá quando olhamos para sua infraestrutura atravessada pela natureza e pela tecnologia urbana, vistas no rio que invade a palafita e nas antenas de TV e telefonia celular; quando nos detemos nos trânsitos entre floresta e cidade, por meio dos intercâmbios de mercadorias e conhecimentos; bem como quando observamos suas práticas do espaço, que surgem no camarão que sobe no palco (Convencido e Pavulagem) e no veículo que é pedal e Ferrari ao mesmo tempo (Batferrari). Assim, pelo “diálogo frequente de costumes tradicionais com formas renovadas para expressar a vida material e simbólica constituídas por um viver urbano” (PACHECO, 2006, p. 13), os

afuaenses articulam práticas *residuais e emergentes*⁶² que dão contornos à *cidade-floresta* Afuá.

Nesse sentido, os trânsitos culturais nos convidam também a refletir com García Canclini (2009, p. 17-25), quando ele destaca a importância de se discutir uma perspectiva *intercultural* para entender os encontros contemporâneos, nos quais fluxos globais de informação reconfiguram nossa maneira de lidar com o “diferente”. O autor defende olharmos esses contatos “em relações de negociação, conflito e empréstimos recíprocos”, abandonando um olhar estanque do processo, que simplesmente reconhece e celebra a diversidade (*multiculturalismo*), por uma perspectiva *intercultural*, que evidencia como essas culturas se colocam em movimentos de “confrontação” e “entrelaçamento”.

Sem subestimar as desigualdades e diferentes relações de poder que atravessam esses encontros de culturas, o autor nos

⁶² Pacheco (2006) utiliza os conceitos de *residual* e *emergente* no diálogo com Raymond Williams (1979). Por *residual*, Williams explica (1979, p. 125): “[...] o residual, por definição, foi efetivamente formado no passado, mas ainda está ativo no processo cultural, não só como um elemento do passado, mas como um elemento efetivo do presente. Assim, certas experiências, significados e valores que não podem se expressar, ou verificar substancialmente, em termos de cultura dominante, ainda são vividos e praticados à base do resíduo – cultural bem como social – de uma instituição ou formação social e cultural anterior.” Já por *emergente*, entende: “novos significados e valores, novas práticas, novas relações e tipos de relação que estão sendo continuamente criados”. (IDEM, 1979, p. 126)

propõe a problematizar seus processos de negociação e recriação, como os que vemos em Afuá. Trata-se de observar o *inter*:

[...] trata-se de prestar atenção às misturas e aos mal-entendidos que vinculam os grupos. Para entender cada grupo, deve-se descrever como se apropria dos produtos materiais e simbólicos alheios e os reinterpreta [...] Naturalmente, não só as misturas: também as barreiras em que se entrincheiram [...]. (GARCÍA CANCLINI, 2009, p. 25)

Deste modo, ressalto a importância de entender a cidade por seus trânsitos. Fugir dos rótulos de “cidade ribeirinha” e visibilizar os atravessamentos de códigos do global, ressignificados por um olhar local, que se fazem presentes nas práticas culturais e nas estéticas do cotidiano afuaense, traduzidas e impressas nas casas, festas, espaços de trabalho e lazer, bicicletas e bicitaxis.

Após percorrer suas *beiras* e pontes, entre caminhadas e viagens de bicitaxi, proponho ao leitor conhecer Afuá por meio de memórias que narram o processo de construção da cidade. São memórias fragmentárias, descentradas e inacabadas, vestígios de uma história *arquipélago* (GLISSANT, 2005), que entre documentos e oralidades, revelam trajetórias de seus moradores e nos permitem

ampliar o contato e entender como se construíram no processo histórico os *modos de vidas* (WILLIAMS, 1979) ali traçados.

FRAGMENTOS DE MEMÓRIAS DE UMA AFUÁ EM CONSTRUÇÃO

A história que vou contar
 Não sei se é do boto
 Que faz fuá
 Ou é a história da Terra do Fogo
 Desconhecida Arafuá
 (BIS)
 Só sei que Micaela doou essa terra
 A mãe do povão
 Ergueu uma capela a Imaculada Conceição⁶³

A história da fundação da cidade de Afuá, segundo me apontam a leitura de documentos oficiais⁶⁴ e a escuta de fontes orais, é marcada pela figura de Micaela Arcanjo Ferreira, que ocupou este território por volta de 1845, por ocasião de suas viagens recorrentes na região dos *Marajós*, utilizando-a como lugar de repouso. Em 30

⁶³ Exerto da música de composição de Pedro Jr., sob o título “Que faz Fuá” (2009), cantada durante entrevista com o mesmo em 19 de setembro, em sua residência.

⁶⁴ Conforme pesquisei nas fontes: Plano Diretor Participativo do Município de Afuá, de julho de 2006, e IBGE (1957).

de janeiro de 1854, por meio do Decreto nº 1.318, ela obteve o registro das terras sob o nome de sítio de Santo Antônio, na freguesia de Chaves⁶⁵. A partir de então, diversas outras barracas se estabeleceram em torno de suas terras “pelo fato de ser o local apropriado para um porto e ponto de paragem cômodos, para quem saía ou entrava para o grande estuário amazônico” (IBGE, 1957, p. 261).

Já no ano de 1969 se inicia o planejamento do marco inicial da cidade, a Igreja em homenagem à Virgem da Conceição, que é afetivamente lembrada entre os afuaenses. Idealizada por Mariano Candido de Almeida com o apoio de Micaela Ferreira, que doou uma porção de terras ao patrimônio da futura igreja – conforme sua declaração datada de 1º de julho de 1899. Essa instituição representou a fundação do vilarejo propriamente dito, uma vez que é em torno deste prédio que o povoado começa crescer, dada a facilidade de aquisição de lotes de sua propriedade (IDEM).

A construção da igreja entre 1870 e 1871, é marcada pela participação dos moradores da época e também pela riqueza dos materiais utilizados, já que segundo o atual secretário de cultura do município, Raimundo Carmo de Souza Chagas, “os detalhes de

acabamento da igreja vieram todos da Itália”⁶⁶ – informação partilhada com orgulho na fala do secretário.



Figura 47: Desenho da primeira Igreja Matriz, construída em 1871.
Fonte: Prefeitura de Afuá, 2013.

⁶⁵ O sítio era vinculado a essa divisão administrativa na época.

⁶⁶ Exerto de entrevista concedida em 04 de julho de 2013 por Raimundo Carmo de Souza Chagas, Secretário Municipal de Turismo, Esporte, Lazer e Cultura, conhecido como Piska.

Quem foi Micaela Ferreira, essa mulher que em 1854 era proprietária de tão grande porção de terras – “(...) mais ou menos uma extensão de meia légua” (IDEM, p. 261) – e tinha posição de autoridade nas decisões do vilarejo nascente? Nos registros oficiais nada se revela de sua história de vida, mas nos relatos dos atuais moradores da cidade algumas pistas de sua representatividade surgem aqui e ali. É o caso da música composta e interpretada por Pedro Jr., citada na abertura deste texto, em que Micaela é colocada na posição de “mãe do povão”, uma vez que sua doação de terras à igreja possibilita o “nascimento” do que viria a se tornar a cidade de Afuá.

Essa referência nos permite pensar no mito fundador, discutido tanto por Marilena Chauí (2000), quanto por Édouard Glissant (2005), que se articula para dar substância à escrita de uma “História com H maiúsculo”, a uma Gênese ou filiação que justifique a presença de um povo em um território ou narrativa capaz de resolver conflitos e silêncios do passado. Em Afuá esse mito envolve a presença da “mãe” Micaela e a “benção-legitimação” de Nossa Senhora da Conceição. Entretanto, por estar localizada em uma área de trânsitos e passagens, não se observa na experiência

social dos moradores da cidade uma visão protecionista quanto à propriedade do território, mantendo-o aberto aos passantes, abrigando gentes provenientes de outros lugares, como nordestinos e filhos de outros Estados do Norte.

O principal papel dos mitos fundadores é consagrar a presença de uma comunidade em um território, enraizando essa presença, esse presente a uma Gênese, a criação do mundo, através da filiação legítima. O mito fundador tranquiliza obscuramente a comunidade sobre a continuidade sem falhas dessa filiação e a partir daí autoriza essa comunidade a considerar como absolutamente sua essa terra tornada território (GLISSANT, 2005, p. 74).

Pouco tempo após a finalização da Igreja, Mariano Candido de Almeida obtém, em 14 de abril de 1874, o reconhecimento de freguesia para este território, que ainda passará por períodos de crise política, perdendo e retomando o título em diversos momentos de sua história. Somente em 02 de maio de 1896, com a Lei nº 403, Afuá é reconhecida como cidade, permanecendo ainda por alguns anos com reconfigurações dos seus limites geográficos (IBGE, 1957).

Em relação ao nome da cidade, “Afuá” nos registros oficiais da cidade somente consta se tratar de um topônimo indígena,

sem especificar a procedência da tribo indígena em questão⁶⁷. Nos relatos orais, entretanto, duas histórias circulam. A primeira conheço pela música de Pedro Jr., que em seus versos fala da tribo desconhecida que habitou a região, chamada Arafuá, que em tradução equivalente, significa *Terra do Fogo*. Segundo Pedro⁶⁸, eles foram os primeiros donos daquelas terras, mas nenhuma informação ou herança material deles se manteve para a escrita da história, além de sua própria influência no nome do município.

A outra história em questão quem me contou foi dona Hilda, de 78 anos, que nascida e criada em um sítio próximo, como muitos dos mais idosos da cidade, apenas passou a morar na sede do município depois de casada, mas acompanhou o início de sua construção pelos relatos de seu pai, que participou deste processo na função de vendedor de marmitas.

Agora cidade de Afuá... Sabe como é que começou essa cidade? O meu pai ele vendia muito mantimento, aí quando foi um dia era a casa do seu capitão Eugênio, coronel Guedes,

essa gente mais antiga, né? E aí eles agarraram, né? Tavam ruçando lá embaixo né? Pra fazer esta cidade, né? De lá, dali daquela rua pra lá. E aí o meu pai tava lá vendendo mantimento. Aí ele subiu lá com o pessoal e os pessoal chamaram ele pra comprar mantimento, e ele fui, né? Aí chego lá estavam lá conversando, batendo papu, né? Que ele gostava de conversar muito... E aí, eles perguntaram: Como é que vai ser o nome desta cidade? Aí o buto passou e disse AFUÁ. [risos] Pois não fui mana? Afuá verdadeiro. [...] Foi o buto que assuprou, né? Que ele assopra, né?⁶⁹

O relato de dona Hilda, muito compartilhado na cidade, expõe, além da própria cena do cotidiano desse período e de referências às primeiras famílias da cidade, o Boto, que além de animal, assume a representação de uma figura mágica, muito comum nos *Marajós*. Conforme especifica Fares (2008), em suas *cartografias poéticas*, o pesquisador nesta região deve dispensar especial atenção às narrativas acerca dos mitos que integram o imaginário local, uma vez que eles se entrelaçam a suas formas de viver e de pensar a própria vida. O que ela chama de *mito-poéticas* ou *poéticas de tradição orais* – referentes não apenas ao mito em si mesmo, mas às construções discursivas que o versificam – são,

⁶⁷ Conforme os dados do IBGE (1957) e do Plano Diretor Participativo do Município de Afuá, de julho de 2006.

⁶⁸ Além de Pedro Jr., o ex-prefeito de Afuá, Miguel Santana, também comentou sobre a existência dessa tribo pouco conhecida. Entretanto, não consta nenhuma referência a esse povo em estudos sobre a presença indígena no Marajó e na Amazônia, de modo que até o presente momento isso só aparece no imaginário local.

⁶⁹ Exerto da entrevista concedida por Hilda Batista de Sousa, em 07 de julho de 2013, em sua residência no município de Afuá.

assim, explicações legítimas conferidas pelas populações locais a suas experiências vividas.

As narrativas amazônicas são comumente reconhecidas com o nome de marmota, encantado, anedota, remorso e implicam histórias nas histórias de vidas dos narradores, sendo assim não se pode atribuir o caráter ficcional a estas, mas compreendê-la como uma construção em que os saberes simbólicos e imaginários misturam-se e sobrepõem-se (FARES, 2008, p.102).

Essas histórias quando tratam dos seres fantásticos ligados à natureza são chamadas por Fares (2008) de *narrativas mítico-lendárias* e é importante perceber como elas se misturam, por exemplo, a outras racionalidades e sensibilidades, como no caso do cristianismo. Sabe-se que as religiões cristãs não veem com bons olhos essas explicações do mundo por mitos e seres de ordem sobrenatural. Apesar disso, dona Hilda, que se assume evangélica, compartilha com muita naturalidade essa narrativa, que para ela é a origem do nome do município. Isso acontece porque em Afuá os santos e os seres mágicos da floresta não disputam espaço, compondo uma fé que agrega e articula saberes e práticas de tradições distintas, sem que isso, contudo, lhes pareça contraditório.

Conforme discute Pacheco (2009a, p. 434), em um processo de bricolagem religiosa:

(...) grupos multiculturais marajoaras de matrizes orais reposicionaram-se frente a questionamentos de instâncias de poderes políticos e eclesiásticos locais, despertaram capacidades para misturar, incorporar e reatualizar credo e crenças, linguagens e símbolos originários de outros universos culturais, visualizados em ritos, festas, danças, práticas de cura, sintonizados com o regime das águas e dinâmicas das matas. Não raramente, novas expressões ou posturas religiosas, apresentadas por estas populações marajoaras, na atualidade, aparecem como uma verdadeira bricolagem de formas sagradas diversas (Montero, 2006: 62), indicando que encontros/confrontos, capitulações/ negociações e recriações de símbolos de pertencas ainda caminham em múltiplas direções no curso da história social da Amazônia Marajoara.

Além disso, o que poderia sugerir um conflito de identidade no relato de dona Hilda é explicado por Hall (2006), que desmonta a ilusão de um “eu coerente” e trata da questão da identidade cultural como uma “celebração móvel”, em constante formação e negociação com diferentes sistemas culturais, conforme venho procurando evidenciar ao longo da pesquisa. Assim, para ele, a contradição é parte do jogo das identidades. Ademais, a presença do “boto” em sua

fala reflete a permanência de códigos do universo simbólico ribeirinho, que apesar de constante negociação com signos da ordem do urbano e da própria Indústria Cultural, ainda se faz notar nas narrativas das pessoas da cidade, em especial nas reminiscências dos mais velhos.

Com ar de saudade, dona Hilda descreve também o cotidiano daquela época, tempo em que a cidade era tranquila e sem violência, fato que, segundo ela, aumentou principalmente com a formação do bairro do Capim Marinho (de 1970 em diante⁷⁰), onde a infraestrutura é precária e a população sofre com a carência dos serviços públicos.

Quando nós chegamu aqui pra esta cidade, olha eu te digo mesmo, se tivesse vinte e poucas casas era muito. De crente tinha duze pessoas, e agora tem milhares e milhares de crente, né? E muita gente. Isso aqui era só... era só um serradar. Meu marido caçava por aqui, matava muito preguiça, paca, tatu, né? Tudo tinha, né? E agora a gente olha, tá dessa situação, né? Aí emendou Afuá com o Capim Marinho. Cresceu muito, mana. Cresceu muito e tombém, né, mudou muito. A gente tem até medo de ficar assim, né, de ficar assim, né? Muita, muita violência... O pessoal né, eles tão numa violência horrível. De primeiro

não, de primeiro a gente podia deitar, dormir que num tava nem como aquele medu, né? Mas agora não... agora eles invade mesmo. É obrigada a pessoa tá atentu, né?⁷¹

A crítica social de dona Hilda, revela sua preferência por uma Afuá antiga, menor, mais pacata. O crescimento populacional e territorial do município, com a formação do bairro do Capim Marinho, só é visto como prejuízo à qualidade de vida: aumento da criminalidade, extinção das caças e recursos naturais, aumento das pontes de palafitas e da quantidade de bicicletas, que expõem pessoas idosas, como ela, ao risco de acidentes.

Ahhh, menina... bicicleta não tem conta, bicicleta, né? Só que tem hora, né? Que quando eles batu os utro, né? Tem caído até gente, porque disconforme bicicleta, né? E fica tudo... A gente não pode nem sair na rua, né? Uma pessua idusa, né? De repente sofre um acidente, né? Eles num tão nem aí, né?⁷²

Quanto a isso, Bosi (1999) discute como a memória dos velhos trata fatos do passado por ideais do presente, o que pode nos sugerir porque o passado de dona Hilda parece aos seus olhos tão melhor do que a atual realidade de Afuá. As críticas à situação de

⁷⁰ Conforme os dados do Plano Diretor Participativo do Município de Afuá, de julho de 2006, p. 51.

⁷¹ Exerto da entrevista concedida por Hilda Batista de Sousa, em 07 de julho de 2013, no município de Afuá.

⁷² Idem.

hoje a impedem de notar as dificuldades de outrora e a levam a evidenciar apenas os aspectos positivos.

Um processo importante desse processo de reconstrução é posto em relevo por Halbwachs quando nos adverte do processo de ‘desfiguração’ que o passado sofre ao ser remanejado pelas ideias e pelos ideais presentes do velho. A ‘pressão dos preconceitos’ e as ‘preferências da sociedade dos velhos’ podem modelar seu passado e, na verdade, recompor sua biografia individual ou grupal seguindo padrões e valores que, na linguagem corrente de hoje são chamados ‘ideológicos’. (BOSI, 1999, p. 63).

Continuando minha caminhada pelas estivas de Afuá, encontro com outra memorialista da cidade, dona Raimunda, de 70 anos, que da mesma forma que dona Hilda, foi criada no interior do município, mudando-se para a sede apenas na fase adulta. Com família e vida construídas na ilha do Charapucú, ela optou por deixar sua casa para trás para oferecer melhores oportunidades de estudos para os filhos. Em sua entrevista, embalada pela rede na sala de sua casa, ela constrói memórias de sua vinda para a sede de Afuá:

Eu sou daqui, mas só que eu morava no interior, né? Quando eu era nova, né, tinha meu pai, minha mãe, nós morava no interior. Depois eu casei, fiquei morando lá, né? Criemo nossos

filho, depois deles tarem grande, a menor tava com oito ano, nós viemo pra cá... Olha, fez vinte ano dia primeiro de janeiro [2013], fui... [*E era próximo daqui onde a senhora morava?*] Não era longe daqui, era no Chirapucu [ilha], é... A gente vara Santana, lá em baixo, o Charapucu era lá pra baixo. Aí nós viemos... Aí eu acho que eu não vim pra cá nem mais pra morá, que meu filho me deu uma casinha, ali no beco. Aí eu mandei aprontá a casa pra vim pra trazer os meninos pra estuda aí, porque lá no interior era difícil nesse tempo, não tinha professor, a professora não ensinava uma semana, passava as vezes sem semana, aí as crianças não tinham estudo. Aí eu vim pra cá, diz que pra eles estudarem, né? E afinar que estou aqui até hoje, Graças a Deus!⁷³

Assim como dona Raimunda, muitos dos moradores da área rural vieram para a sede da cidade devido à precariedade dos serviços públicos e em busca de oportunidades de emprego. Desse processo de migração da floresta para a cidade surgiu o bairro do Capim Marinho, citado por dona Hilda, que devido a ocupação irregular e a ausência da ampliação da infraestrutura no bairro por parte da prefeitura, configura-se como periferia, permanecendo em expansão e aparecendo em muitos relatos como um lugar a ser evitado. Como enfatiza a pesquisa de Barros, Gonçalves e Brito

⁷³ Exerto da entrevista concedida por Raimunda Ferreira, em 20 de abril de 2013, no município de Afuá.

(2010, p. 33), o Capim Marinho “(...) existe no imaginário local como algo novo, ao mesmo tempo desconhecido, tanto que para alguns moradores da cidade antiga, Afuá propriamente dita, o bairro nunca foi motivo de visita, devido ao temor da violência, do estranho”.

Sobre o processo de construção das primeiras vias de alvenaria em substituição às pontes de madeira, dona Raimunda constrói uma narrativa que entrelaça informações compartilhadas por uma memória coletiva com cenas de sua história de vida em processo de efervescente rememoração individual.

Era muito diferente, agora tá muito mais bonita [a cidade]. Olha, antigamente era [todas as pontes de madeira]. Só que tinha já cimento quando nós viemo pra cá, né? Quando chegemo. Aí começaram a fazer essa rua aí do hospital, né? Purquê ela atravessa dali, da Sanches. Fizeram essa rua até... Um muncado, né? Aí foram trabalhar nessas outra tudo que vai assim, só até a metade da rua. Já tem um tempo, logo que nós chegemo pra cá, né? Aí começaram a trabalhar, foi... Aí fizeram essa uma aí do hospital. Aí foram fazendo essas uma dali do beco, até a metade. Aí foram fazendo... Tudo assim, até a metade. E faz tempo... Quem era o prefeito? [Pausa] Era o Barbosa, o prefeito.

Nós chegemo aqui no dia de tomar posse do prefeito.⁷⁴

Nas reminiscências de dona Raimunda, o início das construções das ruas de concreto se dá no governo do prefeito Osvaldo da Silva Barbosa, de 1993 a 1996. Já o documento consultado junto à prefeitura⁷⁵, confere ao governo de Roldão de Almeida Lobato (1983-1988) a responsabilidade desta iniciativa. A imprecisão de datas entre documentos em registro e memórias orais é própria da metodologia aqui empregada e em nenhum momento é encarada como demérito. Ela justifica-se por valorizar não apenas os fatos, mas como estes foram experimentados pelos indivíduos em suas trajetórias e, a partir disso, reconstruídos, revividos, em movimentos de deslocamento e rearticulações das narrativas, plenas de subjetividade e criação (PORTELLI, 1997; THOMSON, 1997). Assim, o relato de Dona Raimunda prestigia não apenas os momentos consagrados da história do município, como a posse do prefeito ou sua obra, mas, principalmente, como estes estão entrelaçados à sua própria vida, inaugurando uma nova fase em sua história pessoal, sua chegada à sede de Afuá.

⁷⁴ Idem.

⁷⁵ Plano Diretor Participativo do Município de Afuá, de julho de 2006, p. 10.

A importância do testemunho oral pode se situar não em sua aderência ao fato, mas de preferência em seu afastamento dele, como imaginação, simbolismo e desejo de emergir. Por isso, não há “falsas” fontes orais. [...] a diversidade da história oral consiste no fato de que afirmativas “erradas” são ainda psicologicamente “corretas”, e que esta verdade pode ser igualmente tão importante quanto registros factuais confiáveis (PORTELLI, 1997, p. 32).

Ainda buscando perceber as mudanças ocorridas na infraestrutura do município, encontrei-me com Éder Jean Furtado, nascido em Afuá, fotógrafo empenhado por documentar suas realidades. Ele reconstrói em sua narrativa momentos de lazer vividos em sua infância, na relação com o rio, à beira da casa. Relação modificada com a construção das vias de alvenaria, mas ainda presente e expressa nos saberes sobre a cidade, cunhados pela experiência com as marés e luas, com a geografia local em seus domínios e especificidades. Saberes construídos na relação direta com a natureza marajoara, mas também pelo compartilhamento de uma vida e de histórias de trabalho com seu pai.

Papai veio pra cá, ele era muleque ainda quando ele chegou aqui, o rio era estreitinho aqui. Ele conhece tudinho aqui, entendeu? Aí chega um cara aqui ‘ah, tem terra...’ Sim, mas tá aí tapado, mal tu sabe que aqui era um igarapé. Aqui, toda

essa frente aqui que passa por debaixo dessa praça que vem embora aqui pra trás de casa, era todo igarapé, a gente tomava banho aí, era fundo, fundo, fundo. Colocava as malhadeiras, você pegava muito peixe, entrava boto até aqui atrás de casa. Entrava muito boto aqui. Eu lembro que tinha uma ponte aqui atrás de casa, a gente tomava banho, quando enchia eu ficava aqui numa boiazinha, que eu não sabia nadar, eu ficava tomando banho aqui.⁷⁶

Nestas memórias surgem marcas de uma vida entrelaçada ao rio, que se configura como *lugar de memória* (POLLAK, 1992) de uma cultura *anfíbia* (PACHECO, 2009a), onde se constroem modos de trabalho e lazer, bem como espaços de convívio, concatenados às temporalidades e racionalidades que se movem junto às marés e dão forma a saberes que atravessam gerações pela tradição oral (IDEM, 2009a). Nesse sentido é que Éder, numa espécie de desabafo, revela sua insatisfação com a desvalorização destes conhecimentos construídos na experiência, em detrimento ao conhecimento letrado, representado no “diploma”.

Meu pai ele é mestre de obra, veio trabalhar pra cá na construção do aeroporto, e pra cá ele ficou, ele é de Bragança. (...) Papai fez a igreja, aquela

⁷⁶ Exerto de entrevista concedida por Éder Jean Furtado da Silva, no seu estúdio fotográfico no município de Afuá, em 21 de abril de 2013.

igreja que tava aqui, sem ser essa aqui agora. Essa escola, essa grande aí [Escola Estadual de Ensino Fundamental e Médio Leopoldina Guerreiro], a prefeitura, aquele prédio grande lá do Barbosa [comércio Casa Barbosa], todos os prédios de alvenaria que tinham aqui era o papai que fazia. Vê se algum desse caíram, né? Tipo assim, ele não é engenheiro... Ele foi lá, o cara disse “não eu quero três andar”. Ele disse “não, eu faço dois, se o senhor quiser eu faço dois, eu sei que aqui é um córrego de igarapé e vai ter que fazer uma laje aqui, senão vai afundar...” Aí o cara teimoso queria fazer mais em cima, aí pra ele não perder pro papai, ele só fez uma área em cima, né? Mas baixou um pouquinho só, porque lá era o córrego do igarapé. (...) Quando tu passar ali, passa com medo, ali naquela rua da frente, tá? Vai lá embaixo e olha lá como é. Essas rua aqui [rua de sua residência], acaba a cidade e essas ruas ficam aí, eles fazem a parte da madeira todinha de baixo, né, levantada, toda de alvenaria, de baixo, que é só pra segurar o cimento, enquanto ele endurece, depois pode estragar. Só que é cimento puro mesmo, né? Todo fechado de concreto. Lá eles fizeram... Na parte da frente aí... Lá, naquela foto que te mostrei lá, na orla da cidade [Rua Barão do Rio Branco]. Que que acontece? Eles fazem estrutura as vezes, as estruturas dos caras de fora, eles colocam um tijolo no lado do outro, vão fazendo aquelas coisa assim quadrado, vão metendo tijolo, né? E às vezes mete o isopor pelo meio, né? Aí eles fizeram... Olha lá, tá caindo tudinho os tijolo lá de baixo. Tijolo, a friadagem dá, ele vai, vai amolecendo, ele quebra fácil. Pode

passar de uma rua, pode passar dessa rua aqui pra outra rua lá da beira, de primeiro era encostado uma na outra, agora acho que já tá nessa largura aqui [gesto com as mãos]. Pode prestar atenção lá. Mas tipo assim, os caras daqui da cidade não prestam [tom de ironia], só presta gente de fora, a verdade é essa, os cara que tem empresa.⁷⁷

O reconhecimento dos saberes locais, defendido por Éder ao denunciar a inabilidade das empresas de fora do município em realizar obras de infraestrutura em conformidade com as especificidades naturais de Afuá, vai ao encontro das reflexões levantadas por Pacheco (2009a, p. 410): “Nos contatos estabelecidos com populações de tradições orais, mulheres e homens de letras perceberam que estes habitantes eram e são detentores de importantes saberes para lidar e conviver com o regime das águas e todo o universo de seres que ele sustenta e resguarda.”. Entretanto, é importante ressaltar que, com isso, não se propõe aqui a recusa ao conhecimento do outro, e sim o diálogo entre saberes, como assinala Boaventura de Souza Santos em sua *ecologia de saberes* (2010).

Por fim, neste caminhar cartográfico pelas memórias de construção da cidade e das vidas dos moradores de Afuá, é importante pontuar a dificuldade encontrada para levantar registros e

⁷⁷ Exerto de entrevista concedida por Éder Jean Furtado da Silva, no seu estúdio fotográfico no município de Afuá, em 21 de abril de 2013.

pesquisas com referências históricas. A carência de documentos que recomponham com maior detalhe as memórias da cidade e das vidas ali erigidas, para além dos registros oficiais de sua fundação, é muito recorrente no interior do Estado, e em especial nos *Marajós* (PACHECO, 2006). Essa lacuna também é apontada por Éder, que engajado em projetos sociais do município, defende a implantação de iniciativas que venham a reescrever a história local a partir de depoimentos dos moradores idosos. Em suas conversas comigo ele relembra outros momentos de infância, quando costumava encontrar artigos perdidos nas *beiras* da cidade, vestígios de um passado colonial sem registros.

Quando eu era muleque, eu andava tudo nessa berada aqui... Eu gostava de tá andando na praia aqui, que a gente chama né? Mas é a lama, né? Aqui na frente... Achava bala de canhão, arma, cabo de revólver, tudo a gente encontrava aí. Moeda... eu tinha moeda de 1877, eu tinha. É, deixei tudo em Belém, eu fui morar um tempo pra lá e acabei deixando e não sei o que, minha tia deu sumiço. Mas tem... Tem história aqui, sabe? Mas é pena que... Aí os cara começam a fazer casa em cima, começam a fazer isso e aquilo, aí pronto, vai se acabando. Aí os de certa idade já tão falecendo, que falam que não vão

virar pedra, né? Vão falecendo e levam a história com eles.⁷⁸

Situações como essa, vivida por Éder com as moedas e demais artefatos colecionados na infância, são comuns na Amazônia, já que devido à grande quantidade de sítios arqueológicos ainda inexplorados na região, muitas vezes, o tratamento a esses objetos de cunho histórico e arqueológico permanece em nível doméstico. Assim, estes passam a compor pequenas “coleções domésticas” de vestígios que, reunidos por moradores locais, recebem usos diários outros, como apresenta a pesquisa de Márcia Bezerra na Vila de Joanes, distrito do município de Salvaterra, no Marajó.

Os moradores formam pequenas coleções de louças, cerâmicas e moedas coletadas, sobretudo, pelas crianças. A formação dessas “coleções domésticas” é recorrente na Amazônia, em especial nas vilas assentadas sobre antigas aldeias. Contudo, não há pesquisas sobre o tema, que tem desdobramentos importantes para as reflexões acerca das relações entre “pessoas e coisas” (Bell e Geismar, 2009) e para a gestão do patrimônio arqueológico na região. (...) Nas comunidades de pequena escala, na Amazônia, as casas se assentam sobre sítios arqueológicos, os moradores fazem suas roças nos sítios de terra preta, armazenam água e farinha em urnas

⁷⁸ Idem.

funerárias, guardam objetos encontrados na beira de rios, igarapés, nas ruas terra e reúnem artefatos para suas coleções. (BEZERRA, 2011, p. 58)

Esses fragmentos de um passado esquecido são naturalizados em experiências diárias e, por isso, muitas vezes ignorados como fonte histórica, passando a fazer parte de um domínio afetivo onde não há espaço para o estranhamento. Este, porém, não é o caso de Éder, que embora na infância tenha brincado com as moedas encontradas nas *beiras* da cidade, agora adulto e após contato com outras regiões do Brasil onde artefatos do gênero recebem tratamento arqueológico, construiu um novo olhar para “bala de canhão, arma, cabo de revólver, moeda”, e com isso, passou a reivindicar um reconhecimento patrimonial para estes artigos e sua cidade, em uma argumentação política que se faz forte na fala dele: “Mas tem... Tem história aqui, sabe?”.

O discurso do patrimônio essencializa a sacralização do passado e seus testemunhos materiais; os moradores, por sua vez, sacralizam o passado ao ressignificar “lugares e coisas” em suas vidas cotidianas. Esse processo se dá quando os moradores transformam um fragmento de louça histórica “jogado” no meio da rua em semióforo de sua conexão com o passado. (BEZERRA, 2011, p. 68)

Assim, na tentativa de recompor memórias do processo histórico de construção da cidade de Afuá, emergiram *rastro-resíduos* (GLISSANT, 2005) de experiências cotidianas marajoaras construídas a partir de encontros culturais e ancoradas em história de vidas, trabalho, lutas e momentos de lazer. Expressas em narrativas repletas de subjetividade que apresentam trajetórias pessoais e posicionamento crítico frente às questões de ordem pública, as memórias aqui reunidas confirmam a relevância de cartografar histórias que se fazem às margens da História e nos conduzem a pensar sobre a vida que se constrói nestes *Marajós*.

São vidas de dificuldades, labor, carência de serviços públicos e políticas de desenvolvimento concatenadas às realidades locais, mas que também são atravessadas por superações, por fartura de recursos naturais, por saberes construídos na experiência, pelos encantados⁷⁹ que entre rios e matas se fazem de casa. Nesse sentido,

⁷⁹ Para nos situarmos na apreensão de encantados praticada na Amazônia, utilizamos Maués (1995). Segundo ele: “Os encantados, portanto, são seres que normalmente permanecem invisíveis aos nossos olhos, mas não se confundem com espíritos, manifestando-se de modo visível sob forma humana ou de animais e fazendo sentir sua presença através de vozes e outros sinais (como o apito do curupira, por exemplo). Além disso, incorporam-se aos pajés e nas pessoas que têm o dom para pajelança. Entre os encantados, os do fundo são muito mais significativos para os habitantes da região. Habitam nos rios e igarapés, nos

para chegar até aqui, destaco a contribuição da orientação teórico-metodológica de *cartografia de memórias* (PACHECO, 2013) na percepção dos processos de afloramento de reminiscências, nos quais passado e presente, local e global, cidade e floresta, ultrapassaram dicotomias, construindo imbricamentos que nos permitiram entrever a pluralidade e complexidade dos *modos de vidas anfíbios* (PACHECO, 2009a) construídos sobre estas palafitas.

lugares encantados onde existem pedras, águas profundas (fundões) e praias de areias, em cidades subterrâneas e subaquáticas, sendo chamado de encanto o seu lugar de morada” (MAUÉS, 1995, p. 196).



**BICITAXIS EM
PERCURSOS COTIDIANOS**

**ISSO É COISA DO SARITO!
O PRIMEIRO A GENTE NÃO ESQUECE.**

Pois que inventar aumenta o mundo (BARROS, 2010, p. 362).

A presença marcante dos bicitaxis pelas ruas de ponte de Afuá, já sentida no curso das minhas *cartografias afetivas em Afuá*, e seus desdobramentos sobre a cidade, onde assumem funções comerciais, religiosas, políticas e de saúde pública, entre outras, está atrelada a uma história difundida por toda a cidade. O fato conhecido como a “invenção do bicitaxi” e seu responsável, o famoso Sarito, é apontado desde os meus primeiros contatos com a “Veneza Marajoara”. Entre matérias jornalísticas disponíveis na internet e relatos dos afuaenses, esse episódio é sempre o primeiro a ser abordado. Daí minha curiosidade por recompor esta história sob diferentes pontos de vista e também por conhecer Sarito, o “inventor de Afuá” ou o “professor Parda”¹.

¹ A expressão se refere ao personagem dos quadrinhos, que costuma inventar objetos e tecnologias inusitadas, e foi utilizada por Raimundo Carmo de Souza Chagas, Secretário Municipal de Turismo, Esporte, Lazer e Cultura, conhecido como Piska, durante uma entrevista concedida por ele em 04 de julho de 2013. Igualmente por Miguel Santana de Castro, ex-prefeito da cidade, em entrevista concedida em 21 de setembro de 2013, em Afuá. Na reta final dessa pesquisa, tomei conhecimento que esse último entrevistado, em 23 de junho de 2014, faleceu em Macapá de parada cardíaca.

A centralidade deste evento reside não na tentativa de recuperar a escrita de uma história oficial, mas em perceber os caminhos percorridos pelas memórias que cercam este episódio e como eles nos ajudam a pensar sobre seus desdobramentos nos *modos de vida* traçados na cidade. Com isto, quero ressaltar a preocupação em perceber os objetos – e neste caso, o bicitaxi – não apenas como reflexo das necessidades e intenções de um grupo, mas também entender o papel deles na construção de trajetórias singulares e coletivas, e, assim, melhor os contextos sociais (RIBEIRO, 2010; MILLER, 2013).

Feitas essas considerações, ainda em movimento de construção durante a pesquisa de campo, segui em busca de Sarito a fim de *recompor* (Thomson, 1997) suas memórias do processo de criação e confecção do bicitaxi. Muito popular na cidade, não demorou para que eu obtivesse seu número de celular e referências da localização da sua casa. Demonstrando afinidade com a câmera e o gravador, em parte por ser radialista na cidade, em parte por já estar acostumado a conceder entrevistas para equipes de televisão, nosso encontro começou com tom formal, logo superado com meus esclarecimentos sobre os objetivos acadêmicos da nossa conversa. Assim, ele começou falando da ideia que lhe perseguia, de um novo tipo de bicicleta:

Bom, isso aí foi uma ideia que na época só tinha bicicleta de duas rodas, né? No nosso município... E o código de postura do nosso município, ele tem um regimento que ele, um artigo que, não pode ter veículos motorizados, né? Devido as ruas não são propícias pra isso, né? Então aí eu imaginei num tipo de bicicleta que desse mais conforto, né? Aí eu desenhei uma, levei pro rapaz da oficina. Só que ele não tinha ideia como era, sabe? A ideia tava na minha cabeça, na minha imaginação, mas ele nunca tinha visto nada igual, né? ²

Diante deste relato, logo me despertou a atenção o emprego e a repetição das palavras “ideia”, “imaginei”, “imaginação”. Palavras que mais adiante percebo recorrentes nas conversas pela cidade. Como conta Sarito, o primeiro bicitaxi que Afuá conheceu veio da imaginação, entretanto foi a necessidade de se locomover com mais conforto e acompanhado da família que despertou a curiosidade criativa do artista plástico e artesão, movendo-o em busca de uma solução, que teve como primeiro resultado um veículo de três rodas capaz de acomodar até quatro pessoas adultas, além do motorista.

² Excerto da entrevista concedida por Raimundo do Socorro Souza Gonçalves, ou Sarito, em 21 de abril de 2013, no entorno da quadra poliesportiva do município de Afuá.

Porque eu tenho vários sobrinhos, na época, assim, tavam tudo menor. E eles gostavam muito de passear comigo, porque eu tinha uma bicicleta. Que antes, bicicleta aqui era raro, era poucas pessoas que tinham. Eu tinha aquela Monark antiga, de varão. Eu andava com eles. Eu levava mais ou menos cinco ou seis, sabe? Tinha um que ia até no meu ombro, ia três na garupa, assim, ia dois no outro, outro no guidão... Aí eu passeava com eles. Eu disse, poxa, eu vou inventar uma bicicleta maior, que dê conforto pras crianças, né? Pra passear e tal... Aí que veio a minha ideia. E comecei a pensar numa solução. Desenhava... Eu pensei em fazer uma bicicleta comprida, mas digo não, aqui não dá porque as esquinas não tem como a gente dobrar, né? Eu disse eu vou enlarguecer, então.³

Em seu depoimento, Sarito revela fragmentos de uma Afuá desconhecida para mim, anterior ao ano de 1995, na qual a bicicleta era produto de poucos. Cena inimaginável para quem anda pela cidade hoje e precisa estar atento para não colidir com nenhuma das milhares que circulam pelas ruas e ocupam as frentes de casas, comércio e espaços públicos. Tento imaginar como era o cotidiano dessas pessoas que precisavam percorrer a cidade toda a pé, tarefa que muitas vezes me propus a fazer e por isso dimensiono suas dificuldades.

³ Idem.

Mesmo sendo sua proposta uma adaptação da bicicleta, velha conhecida dos afuaenses, a materialização da criação de Sarito foi permeada por dificuldades, estendendo-se por mais de um ano, entre idas e vindas da oficina metalúrgica de Leôncio⁴. Conforme relatado por ele, a primeira delas foi conseguir comunicar sua ideia e vencer a resistência da equipe da oficina, afinal: “a ideia tava na minha cabeça, na minha imaginação, mas ele nunca tinha visto nada igual, né?”.



Fig. 48: Sarito em frente a sua casa.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

⁴ Não consegui contato com Leôncio, dono da oficina metalúrgica onde foi confeccionado o primeiro bicitaxi, uma vez que atualmente ele trabalha no interior do município. Sua oficina ainda funciona, mas é administrada por parentes dele que não participaram desse processo.

Nesse sentido, apenas o desenho conceitual não se mostrou suficiente. Leôncio solicitou a ele medidas e proporções mais exatas para que pudesse trabalhar no projeto. Isso levou Sarito, que também tem experiência em marcenaria, a trabalhar em um modelo de madeira, em tamanho real. Sobre esse processo, ele relembra detalhes do andamento da confecção e os obstáculos encontrados:

Na verdade eu comecei com um desenho, fiz um desenho e... desse desenho eu, eu fui lá, disse que ia fazer, só que passou uns dois meses, né, ainda no papel, aí depois em seguida eu fui com o rapaz da oficina e disse que eu que tinha que fazer, eu que tinha que tá lá, por que eu... sabia mais ou menos, né, aí ele disse “tinha como tu fazer uma maquete?”, aí eu disse “Tem”, aí eu fiz uma maquete de madeira, do tamanho ideal, tudinho, fiz de ripinha, tamanho certo mesmo, e depois de pronto levei pra ele. Aí a parte de trás já era... já era feito de uma parte da bicicleta, aí se tornou mais fácil. E com a maquete, já ia tirando a medida dos ferro já, ia só cortando e soldando. Aí já foi feito assim. Depois, a primeira tentativa que nós fizemos era a... adaptar em cima, não deu certo, né? Ai nós cortamos, aí passamos pra baixo, que no qual deu certo, ficou o equilíbrio melhor.⁵

⁵ Excerto da entrevista concedida por Raimundo do Socorro Souza Gonçalves, em 10 de julho de 2013, na varanda em frente a sua casa, no município de Afuá.

Entre tentativas e erros para alcançar a estabilidade do veículo, Sarito e Leôncio conservaram o quadro, o selim e a estrutura traseira da bicicleta, somando a ela uma nova estrutura frontal, com duas rodas (Fig. 49). Sobre ambas as partes adaptaram assentos que acomodam duas pessoas cada (Fig. 50). A dificuldade maior, como relatado por Sarito, foi unir as partes frontal e traseira mantendo o equilíbrio e reforçando a estrutura para o peso que viriam a receber. A solução encontrada foi transferir a fixação para a base da bicicleta, conforme seu relato.

A lembrança de Sarito demonstra que uma característica do processo de criação dos bicitaxis em Afuá começava a se delinear. Embora a ideia inicial seja de Sarito, é com a colaboração do funcionário da oficina que o processo se completa. Ou seja, trata-se de um processo de imaginação individual, expresso no papel, e criação coletiva, vivida na oficina, onde a ideia é testada e modificada em movimento de contínuas sondagens e experimentos para o alcance do produto artístico final. Nessa dinâmica que mobiliza imaginação e criação, a ideia só se completa no fazer. Isso porque, muitas vezes, este se apoia também em um exercício de experimentação.



Fig. 49: Parte frontal e traseira do primeiro bicitaxi de Sarito.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 50: Assentos do primeiro bicitaxi de Sarito, que acomoda até quatro pessoas.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 51: Barra direcional do veículo.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Entretanto, apesar do esforço conjunto, conversando comigo, Sarito admitiu que a direção do veículo ainda era complicada, uma vez que apenas uma pessoa era responsável por pedalar e a manobra era dificultada quando haviam passageiros no banco da frente. Ainda assim, a recepção do veículo na cidade foi calorosa. Entre admiradores e questionadores, Sarito relembra a repercussão:

Aí daí, que eu montei, saí na rua, o pessoal começaram a admirar, uma coisa assim. Uns... Se

sabe que todo inventor ele é taxado como doido, maluco, né? Aí eu... tipo Santos Dumont, né, que quando disse que ia voar chamaram ele de doido, né, de maluco. E eu fui taxado também, de doido, de palhaço. “Pô, tu é doido, tu é palhaço?! Fazer um negócio desse!” Aí eu não, é pra mim, eu que quero. Aí eu comecei a passear com meus sobrinhos na rua, e tal, aí as crianças gostaram... aí daí eu comecei já uns anos de... foi em agosto, que eu comecei a praticar, né? Dez de agosto de 1995.⁶

A invenção, motivo de orgulho para Sarito e materializada no veículo, revelava a superação de um desafio criativo com data marcada em sua história pessoal – dez de agosto de 1995. A data representa não apenas a concretização de um projeto, mas uma reviravolta na trajetória de Sarito, que a partir daquele momento não era mais apenas um cidadão de Afuá, mas o inventor de um objeto que se aperfeiçoaria e redefiniria a maneira de viver nas ruas de tábua da cidade, trazendo-lhe reconhecimento enquanto artista dentro e fora do município.

Entretanto, naquela altura, Sarito não podia prever o alcance que sua ideia teria na cidade. Até aquele momento, ele só desfrutava da admiração conquistada junto a algumas pessoas, em especial com as crianças, e lidava com o espanto e gozação de outros

que o taxavam de extravagante. Foi então que, percebendo o sucesso do veículo junto às crianças, Sarito resolveu aproveitar a repercussão do mesmo para aumentar sua renda, passando a fazer passeios e transporte de pessoas, principalmente de crianças. Com isso ele deu início a uma nova atividade econômica, ainda inexistente em Afuá: o serviço de carregar passageiros.

Aí eu com essa ideia, as crianças gostando. Aí eu pensei de fazer... As pessoas disseram, poxa Sarito, porque tu não cobra pra andar com criança, passear? Aí eu disse legal. Aí eu comecei a cobrar, né? [...] Só que na hora da tarde, eu rodava das 5 às 10h da noite. Eu fazia uma diária boa na época, como se fosse hoje uma diária de 60, 70 reais, nesse horário, né? Quando era final de semana, eu andava mais tempo, ganhava mais. [...] Os pais pagavam, né? Aí vinham, por exemplo, chegavam num bar com as crianças e chamavam Sarito, vem passear com meu filho. R\$ 0,50, cada um, eu cobrava. Aí eu rodava toda a orla. Aí eles pagavam dá umas cinco voltas aí com eles enquanto a gente bebe aqui alguma coisa. Aí tinha criança que até dormia né? Eu botava uma música legal, aí quando tava dormindo eu deixava já nas casas, né? E com isso as crianças foram gostando, os adultos também.⁷

⁶ Excerto da entrevista concedida por Raimundo do Socorro Souza Gonçalves, em 21 de abril de 2013, no entorno da quadra poliesportiva do município de Afuá.

⁷ Idem.

Com o uso do veículo como táxi, a invenção de Sarito foi ganhando cada vez mais reconhecimento e simpatia social, uma vez que seu potencial utilitário foi evidenciado para a população, cada vez mais convencida de sua relevância. E foi justamente dessa atividade de passeios com crianças que surgiu a ideia do nome do veículo. Conforme relata Sarito, a transformação de bicicleta para bicitaxi foi uma tentativa de diferenciá-la pelo serviço que desempenhava, e com isso, atrair a atenção do público.

Chamava bicicleta mesmo, de três rodas. Aí eu comecei a andar, aí disse égua, vou colocar um nome, já que é uma bicicleta que tá servindo de taxi. Aí tirei as quatro letras, logo as iniciais, bicitaxi. Aí eu fiz uma plaquinha e coloquei, pintei o nome no bagageiro da bicitaxi, tudo, aí coloquei som, coloquei luz, aí ficou... Foi equipando aos poucos. Aí eu saía nessa de 1995 até os anos 2000, mais ou menos, eu pedalava cinco horas por dia, aí já foi um meio de sobrevivência pra mim.⁸

⁸ Excerto da entrevista concedida por Raimundo do Socorro Souza Gonçalves, em 21 de abril de 2013, no entorno da quadra poliesportiva do município de Afuá.



Fig. 52: Bicitaxi de Sarito, no período em que ele transportava passageiros.
Fonte: Raimundo Gonçalves, arquivo pessoal, [s.d.].

A brincadeira praticada por Sarito na criação do nome do bicitaxi se replicou na cidade, que hoje também conta com a “bicilância”, as “bicimotos” e a “biciata”. No senso de humor subversivo dos afuaenses para criar palavras, reencontro Manoel de Barros (2010, p. 399), que em sua descrição dos sintomas de disfunção lírica do poeta, aponta justamente para o que observo em Afuá: “Gostar de fazer casamentos incestuosos entre palavras”. Entretanto, nessa disfunção lírica afuaense é preciso que se

aprofunde o olhar para perceber os significados que brotam de seu exercício poético-estético. O que para Manoel significa, em sua ironia, “ter um parafuso trocado” de poeta, em Afuá significa um desejo de personalizar, de enfatizar a ordem local onde a experiência de dá. Não é simplesmente táxi, é o táxi feito de bicicleta, o “bici+táxi”; não é moto, nem bicicleta, mas sua mistura, é “bici+moto”; não é suficiente falar de um desfile de bicitaxis, precisa ser “bici+ata”, já que vem de “bici+táxi”.

Nesse sentido, a marca do local, expressa na figura da bicicleta, se sobressai no jogo com a ordem linguística imposta. Esse exercício revela as astúcias articuladas para subverter os sistemas dominantes, nos quais o popular, inscrito em relações de forças desiguais, joga dentro da ordem que se estabelece sobre ele e daí instaura novos usos, criando resultados imprevistos, marcados pela diversidade e criatividade (CERTEAU, 1998). A língua, desse modo, é marcada pelos usos que se faz dela, a partir dos quais “sistemas e representações ou os procedimentos de fabricação” tornam-se “instrumentos manipuláveis por usuários” (CERTEAU, 1998, p. 82).

No espaço tecnocraticamente construído, escrito e funcionalizado onde circulam, as suas trajetórias formam frases imprevisíveis, “trilhas”

em partes ilegíveis. Embora sejam compostas com os vocábulos de línguas recebidas e continuem submetidas a sintaxes prescritas, elas desenham as astúcias de interesses outros e de desejos que não são nem determinados nem captados pelos sistemas onde se desenvolvem (CERTEAU, 1998, p. 45).

Além do serviço com transporte de crianças, com o passar do tempo Sarito começou a ser chamado para ajudar em eventos locais, nos quais usava seu bicitaxi como carro-som – recurso que ele adaptou após o veículo estar pronto, em um processo de contínuo aperfeiçoamento –, além de ajudar no socorro de pessoas que precisavam de auxílio para chegar ao hospital. Com isso, o uso de seu bicitaxi foi se diversificando e sua popularidade aumentando, processo que começou a chamar a atenção também da imprensa de outras regiões do país. Na época em que Afuá ainda não dispunha de serviço de internet, Sarito já era assunto na rede: “Aí daí já veio uma equipe aqui de um jornal, e viu, aí bateu foto, e tudo, aí jogou na internet”⁹.

E seu reconhecimento ainda iria aumentar, já que mais de quatro anos depois da criação do primeiro bicitaxi de Afuá, Sarito começou a trabalhar em um novo projeto. A intenção era aperfeiçoar o primeiro modelo, desenvolvendo um veículo de quatro rodas, feito

⁹ Idem.

independente da bicicleta, mais estável e reforçado para transportar mais passageiros. No novo projeto, ele conta que queria um visual mais parecido com um carro.

Eu tava imaginando de fazê ela toda de ferragem mesmo, sem usar quadro de bicicleta. Eu tava imaginando de fazer uma tipo, tipo um carro mesmo, carrinho assim desses velocípede, que a gente, que a gente faz... esses carrinhos de criança. Eles pedalam assim, na verdade eles não usam o pedal, eles usam duas partes que leva pra frente pra trás, eu tava imaginando de fazer esse tipo de pedalo fixo, né, e de colocar tipo uma corrente, uma corrente bem grande, pra poder chegar, entrar, no pedalo da frente. [...] tipo assim, um carro de capota, um carrinho todo de capota, pra mim entrar e fechar a porta, fica dentro mesmo. Todo cobertinho. Colocar vidros na frente, e pra trás colocar é fazer a arte de trás a carroceria e colocar som nele.¹⁰

Apesar das investidas de Sarito, novamente, a complexidade do projeto fez com que ele ficasse parado na oficina de Leôncio. Até que em uma conversa nesse mesmo local surgiu a solução que facilitaria o processo de confecção do modelo de quatro rodas. Mesmo tendo pensado inicialmente em um veículo independente

da bicicleta, Sarito não pode deixar de experimentar aquela ideia que articulava duas bicicletas para a construção de um único carro.

Aí ele disse “Como é que tu acha? Faz um desenho”, só que na época eu fiz o desenho assim mais era diferente, aí ele disse “não, Sarito, se a gente montar... botar duas bicicletas no lado, né, fica bom, por que se, assim do fato da gente vai levando uma bicicleta, num vê que a gente dirige bem ela. Eu disse “é, realmente, é uma experiência”. Aí nós tentamos montar, esse um assim...¹¹

E, assim, da experimentação e colaboração no ambiente da oficina foi criada a solução técnica que desencadeou no novo modelo. Após testes e ajustes, Sarito pôde dar continuidade a seu projeto, que tomou como ponto de partida duas bicicletas aro 20, colocadas em paralelo e unidas por uma estrutura de metal (Fig. 53), fixa à base do veículo. Sobre esta estrutura inicial foram colocados os assentos, um à altura do selim, e outro à altura do guidão (Fig. 54), além de um bagageiro, que é apoiado na região equivalente à garupa da bicicleta original (Fig. 55), e volante para auxiliar na direção. O resultado foi um veículo mais estável e melhor de dirigir em relação ao primeiro, uma vez que o emprego de dois pares de pedais tornou o exercício de pedalar menos cansativo. Ademais, sua

¹⁰ Excerto da entrevista concedida por Raimundo do Socorro Souza Gonçalves, em 10 de julho de 2013, na varanda em frente a sua casa, no município de Afuá.

¹¹ Idem.

confecção se mostrou muito mais prática e rápida do que o anterior, já que a estrutura foi simplificada, o que permitiu produzir e equipar um veículo deste modelo em cerca de um mês.



Fig. 53: Duas bicicletas unidas por uma estrutura de metal.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 54: Bicitaxi de quatro rodas criado por Sarito.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 55: Bagageiro do veículo.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 56: Volante e painel do bicitaxi de Sarito.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Adaptado da bicicleta, utilizando seus componentes, o quadriciclo de Sarito não tardou a despertar o desejo dos afuaenses que, atraídos pela sua facilidade de produção, foram pedir a liberação do criador para confeccionarem seus próprios bicitaxis.

[...] aí daí as pessoas já viram como foi que ficou, de... de... que era só duas bicicletas soldadas, ficou mais fácil de fazer, aí todo mundo começou, começou a fazer, aí pediu pra mim... que queriam... cês quiserem fazer, vocês podem fazer. Aí então, eu não sabia que ia repercutir tanto assim, aí ficou assim, todo mundo começou a fazer o seu, de qualquer um de... qualquer jeito que eles queriam.¹²

Interessante notar é que ao invés da mera reprodução do modelo desenvolvido por Sarito, os afuaenses deram sequência ao processo de criação, introduzindo detalhes a cada novo veículo produzido nas oficinas. As primeiras inovações, de ordem utilitária, foram a cobertura para proteger do sol e da chuva e pequenos acessórios, como buzina e retrovisor. Entretanto, quanto mais conviviam com ele, mais se apropriavam do veículo, e mais originais eles se tornavam, assumindo diferentes formas e funções no município.

¹² Idem, Ibidem.

Os afuaenses foram, assim, cunhando saberes atualizados a cada nova experiência, a cada nova demanda que a vida cotidiana lhes apresentava. Com isso, instauraram em Afuá um movimento de impulso criativo, que os move pelo desafio da criação e da superação pessoal. Passaram a imprimir em cada bicitaxi, sua marca pessoal, seus gostos, afinidades, seu olhar sobre o mundo. Visualizaram nele, deste modo, um meio para colocar suas ideias em movimento e para afirmar suas existências.

Analisando processo semelhante no cotidiano dos moradores de rua do Rio de Janeiro, Gabriela Pereira explica que “[...] alguns projetos desenvolvidos informalmente acabam se tornando modelos que são reproduzidos fora de série e de forma diferenciada, constituindo peças únicas” (PEREIRA, 2002, p. 24). Nesse sentido, a diferença expressa em cada bicitaxi é ponto fundamental para perceber como esses criadores articulam, ao atualizarem a criação de Sarito, *modos de fazer* (CERTEAU, 1998) singulares, por meio dos quais expressam identidades e sensibilidades estéticas, construindo peças únicas que passam a compor a diversidade da cultura material afuaense e marajoara.

No curso dessas transformações na cidade, antigos espaços de trabalho foram ressignificados, e aquelas que eram de oficinas metalúrgicas comuns se envolveram em outras práticas criativas,

tornando-se ponto de partida da produção de bicitaxis. Lugar de encontro e troca, nestes espaços constroem-se saberes em diálogo com a experimentação da cidade e seus *ecossistemas estéticos* (MEDEIROS, 2013), bem como são desenvolvidas novas técnicas de manipulação dos materiais empregados, entre chapas de metal e componentes de bicicleta.

Entretanto, o processo de criação e confecção de bicitaxis não se esgota nestes espaços, atravessando ainda oficinas especializadas em montagem de bicicletas, que também atuam equipando e dando acabamento aos bicitaxis, e os variados espaços de convivência da cidade, como praças, ruas e beiras, onde surgem muitas das inovações levadas às oficinas. Nesse ponto, observo as redes de sociabilidade que se constroem pelo exercício de criação do bicitaxi, nas quais encontramos solidariedade e colaboração, mas também disputas pela melhor ideia.

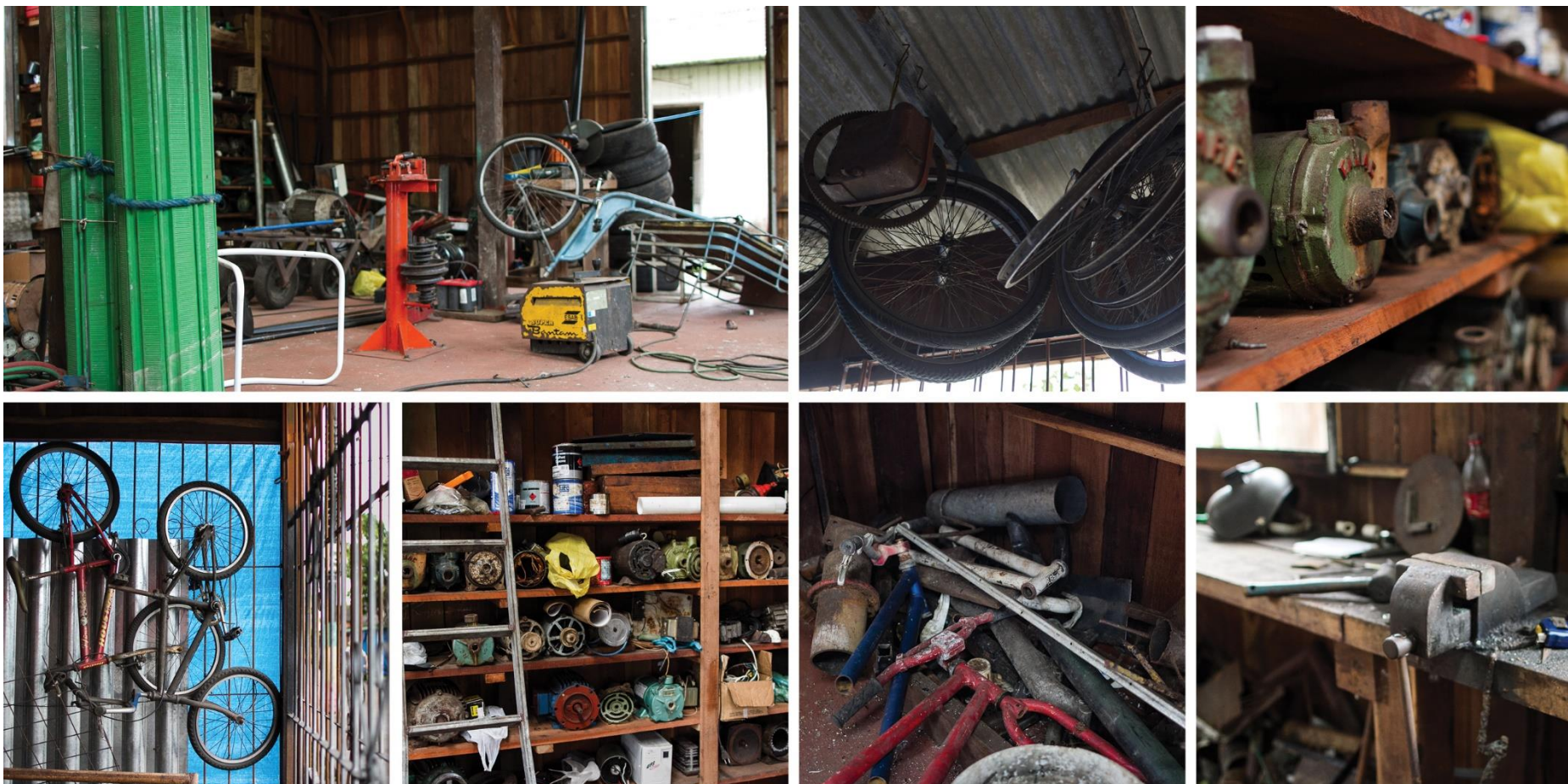


Fig. 57: Oficina do Leôncio, onde “nasceram” o bicitaxis de Sarito.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

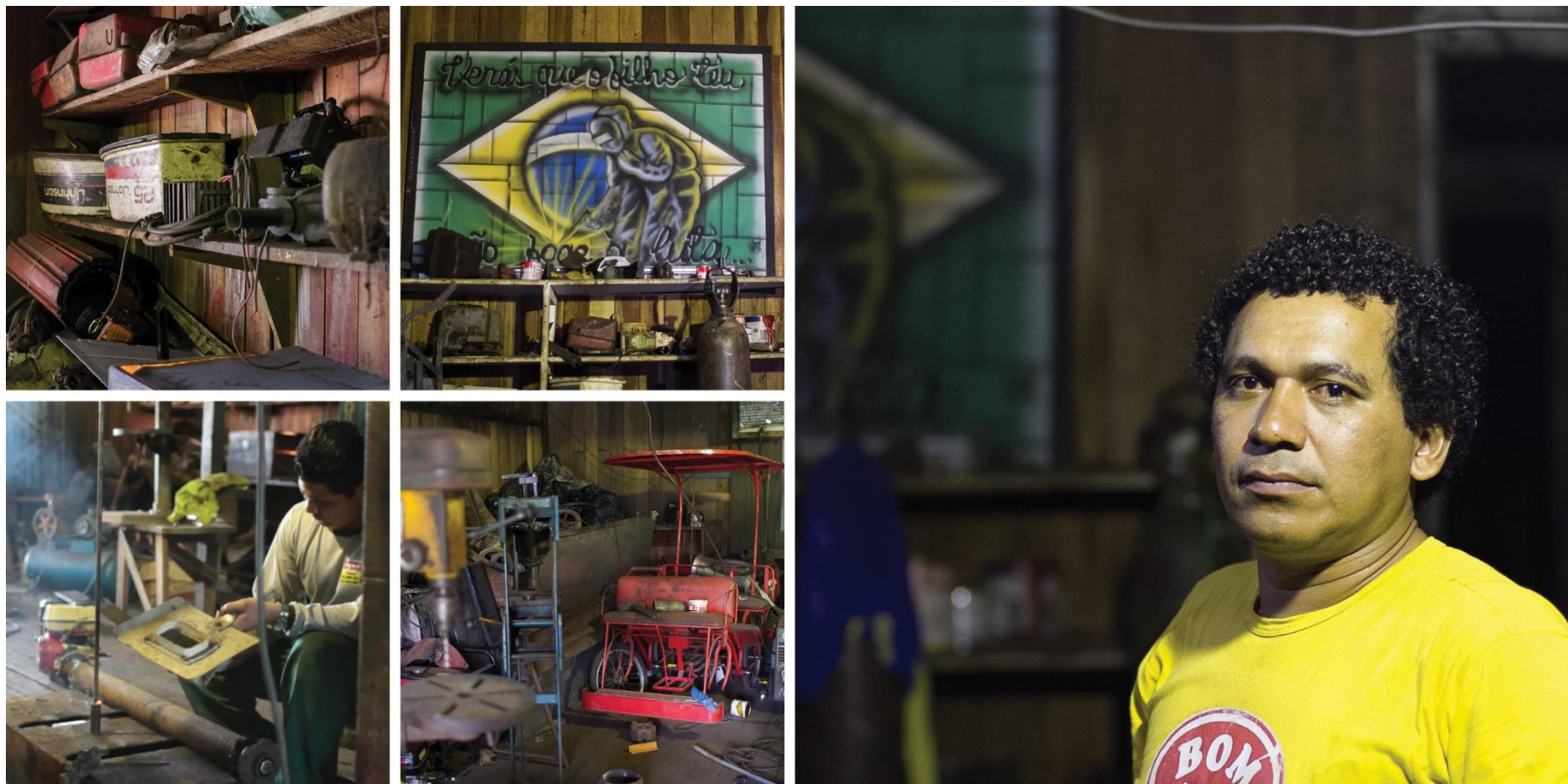


Fig. 58: Oficina metalúrgica do Pelado, uma das que mais confeccionou bicitaxis na cidade.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 59: Oficinas de bicicletas: Alan Peças, New Bike e N. S. da Conceição.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Em suas práticas criativas subvertem a bicicleta, produto industrial, impondo outras funções e significados jamais previstos pelos designers industriais envolvidos em sua concepção. Nas palavras de Rodrigo Bouffleur, em seu estudo sobre a gambiarra: “A existência de práticas como a gambiarra é o exemplo de que o ser humano possui a tendência de relativizar, subverter, questionar qualquer paradigma estabelecido – o que é na verdade uma grande virtude, pois é prova de sua contínua evolução” (BOUFLEUR, 2006, p.132).

Nesse processo desencadeado em Afuá reside um alerta aos designers, muitas vezes reclusos em suas pranchetas e alheios às diversidades de dinâmicas sociais e suas necessidades singulares. Não só é preciso olhar além da própria esquina, como também é fundamental que se reveja a concepção de que o design só é aquele feito para servir ao modelo de produção industrial.¹³ Como alerta Bouffleur (2006, p.121): “Mas, que importa e a quem interessa a

¹³ Em uma extensa bibliografia e no próprio ensino da disciplina no Brasil, ainda se reforça a concepção de design como atividade de projeto voltada ao sistema de produção industrial, embora já existam vários pesquisadores que buscam problematizar essa questão, a exemplo de Vitor Papanek (1973), no cenário internacional; e Rafael Cardoso (2005), Ivan Mizanzuk, Daniel Portugal, Marcos Beccari (2013), no Brasil. Essa abordagem está relacionada ao processo histórico no qual o termo *design* foi cunhado e ganhou relevância, que corresponde à Revolução Industrial, no século XVIII.

manutenção estrita desse paradigma frente ao contexto pós-industrial que se anuncia, vista a conjuntura de situações e a qualificação dos problemas que vivemos hoje?” É incoerente manter-se preso a paradigmas e fechar os olhos às mudanças atravessadas pela sociedade e a como elas afetam nossas práticas de projeto.

Isso sugere que uma forma de produção industrial, o modelo tradicional para desenvolver artefatos através do design, deixa lacunas, não sendo capaz de suprir todas as necessidades materiais existentes. A esse contexto, o que se procede é o desenho de produtos únicos ou em escala extremamente reduzida, com características realmente direcionadas ao usuário final. [...] Enfim, desenvolver artefatos direcionados às necessidades de cada um significa respeitar as diferenças, dando valor às características peculiares, e conseqüentemente, à diversidade (BOUFLEUR, 2006, p. 27).

Reconhecer os limites deste modelo tradicional e problematizar sua pertinência no contexto atual significa renovar o campo, permitir-se recuar e recusar delimitações de mais de cinquenta anos para ampliar seus horizontes de atuação e reflexão. A meu ver, é nesse exercício de retirar-se do eixo (industrial), que o design encontra sua verdadeira natureza epistemológica e vocação profissional, que tem muito a acrescentar no estudo da cultura material brasileira. Pelo menos para mim, o que interessa no design é

sua capacidade transformadora e sua contribuição para evidenciar diversidades, como as apontadas nas pesquisas de Bouffleur (2006) e Pereira (2002), bem como nos bicitaxis de Afuá.

É movida por essas convicções que meu olhar de designer encontra com os bicitaxis de Sarito e dos demais ideadores. Ao estar entre esses criadores percebo os espaços de diálogo entre seus saberes e suas práticas e os procedimentos do design, a partir de minhas próprias vivências com a disciplina. Entre eles, a confecção de modelos e protótipos, a consulta ao especialista que confecciona o objeto, os testes e a experiência da criação. Aproximações que se apresentam em cada encontro no curso destas cartografias.

Seguindo com Sarito, ele me explicou que, com o passar do tempo e a grande adesão dos afuaenses ao modelo de quatro rodas, convencionou-se na cidade chamar de bicitaxi apenas os quadriciclos. Já o primeiro veículo criado por ele é conhecido por todos como triciclo, e também foi incorporado ao dia a dia da cidade, mas usado principalmente para transporte de cargas e no comércio (Fig. 59).

Sobre suas duas criações, ele me fala ainda do orgulho de seus desdobramentos na cidade. Efeitos imprevistos por ele no momento da criação, mas que permitiram a melhoria de vida de muitas famílias, que hoje dispõem da bicilância para chegar ao

hospital em casos urgentes, ou usam o primeiro modelo de bicitaxi para trabalhar no comércio e garantir seu sustento.



Fig. 60: Triciclos utilizados em atividades comerciais.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

[...] uma coisa que deu certo, que veio melhorar o sistema, por exemplo assim, pra levar uma pessoa doente, hoje tem a bicilância... Teve também... hoje as pessoas ganham seu dinheiro através disso, fazem carreta, pessoas que levam pessoas, num... na época de festival todo mundo enfeita o seu bicitaxi, tem a Biciata, coisa que já virou tradição. E... hoje, é, é, através do meu triciclo, que também foi inventado já, um outro triciclo, e todo mundo vende sua fruta mesmo, vende a sua alimentação, vende o seu mingal, né, e é uma coisa que serviu muito pra nós, haja vista que a nossa cidade ela num é... num é própria pra automóvel, então é uma coisa leve, pequena, fácil de lidar e qualquer um hoje pode pedalar.¹⁴

Além dos benefícios apontados por Sarito, observo pelas ruas de Afuá outra fonte de emprego e renda potencializada pela difusão dos bicitaxis na cidade: uma grande quantidade de oficinas, tanto metalúrgicas quando de bicicletas, abertas de segunda a sábado, mas que ainda não dão conta do movimento de clientes, sempre intenso. Conversando com Hildo Amorim, dono de uma dessas oficinas de bicicleta, ele me conta suas impressões sobre a cidade antes e depois dos bicitaxis:

Mudou muita coisa, né? Veio trazer uma renda pra muitas famílias, como eu já havia falado, e

¹⁴ Excerto da entrevista concedida por Raimundo do Socorro Souza Gonçalves, em 10 de julho de 2013, na varanda em frente a sua residência, no município de Afuá.

também um meio de diversão, é um meio e turismo um pouco. A nossa cidade é reconhecida, né, é... vamos supor assim, mundial, por que já foi até no Fantástico, e o Fantástico ele, né, é o mundo todo, que sabe, então foi levado o bicitaxi, né? Pra mostrar pro mundo todo que aqui se anda sobre as pontes, as palafitas que fala, né? Pra nós é rua, pras pessoas palafitas e pontes.¹⁵

Além dos efeitos sobre a cidade, o bicitaxi também mudou Sarito. De todas as suas *posições de identidade* (HALL, 2006), entre artista plástico, marceneiro, radialista, DJ, músico, é como inventor do bicitaxi que ele se apresenta ao mundo. E o principal motivo disso é porque foi a partir deste feito que ele passou a carregar o nome de Afuá e levá-lo aos mais diversos locais. Um papel que ele assume feliz da vida.

[...] sempre trouxe coisas positivas, né? Porque assim o reconhecimento, né, a... hoje em dia todo mundo me enxerga assim como o inventor do bicitaxi, né? E foi uma coisa que foi reconhecida, tá sendo reconhecido. No... no meu... no Pará, no Brasil todo, e posso dizer no mundo, por que várias equipes de televisão já veio aqui, da Itália, do Japão, da Espanha, da França, vieram fazer... é... entrevista comigo, fotografaram, levaram, e

de vez em quando pessoas que, outro dia eu encontrei com um cidadão lá de... da França, que ele trabalha pra lá, aí ele disse que ele viu lá uma reportagem minha. Reconheceu a minha cidade, a cidade dele também que ele é daqui, eu disse “Ó pai, Afuá que tá passando”, aí passou o inventor do bicitaxi, aí ele me reconheceu aqui... me conheceu também. E isso é muito gratificante, muito bom isso.¹⁶

De todos os momentos vividos por Sarito com o reconhecimento de sua obra, pude presenciar um exemplo disso, quando em abril deste ano, após concluída minha pesquisa de campo, prestigiei sua participação em mais um evento. Dessa vez, ele foi agraciado com a comenda do Mérito Marajoara, prêmio concedido pela AMAM – Associação dos Municípios Arquipélago do Marajó – durante o Fórum Marajó Sustentável, realizado em Belém, em homenagem a cidadãos que contribuem para o desenvolvimento do arquipélago marajoara. Entre eles, parteiras, vaqueiros, poetas, intelectuais, artesãos e o artista plástico de Afuá, Sarito, por sua invenção e pela contribuição à melhoria da qualidade de vida no município.

¹⁵ Excerto da entrevista concedida por Hildo Amorim, em 07 de julho de 2013, na oficina New Bike, de sua propriedade, no município de Afuá.

¹⁶ Excerto da entrevista concedida por Raimundo do Socorro Souza Gonçalves, em 10 de julho de 2013, na varanda em frente a sua residência, no município de Afuá.

BORA UMA CORRIDA?

Trapiche cheio, é o que encontro a cada desembarque em Afuá. E entre tantos aguardando por parentes e amigos, em meio a um aglomerado de bicicletas, destacam-se os bicitaxis que trabalham com corrida, prontos para levar as bagagens dos que chegam. Entre esses, reconheço sempre um, dirigido por uma das primeiras pessoas com quem tive contato na cidade: “Olha lá, o Zeca!”, falo para Aislan, fotógrafo e companheiro de vida que me acompanhou durante toda a pesquisa de campo. Conhecido como trabalhador, Zeca é figura recorrente no trapiche, não importa a hora ou as condições do tempo. Sobre isso, Pedro Jr. me conta da batalha diária do amigo:

Eu tenho um amigo, o Zeca, né? Tu sabe quem é o Zeca, né? [...] E o Zeca, eu me recordo a última vez que nós fomos, viajamos agora, num foi amor? Eu liguei pra ele... Não, minto. Nós chegamos de Macapá tava uma chuva tão grande, tão grande. Aí, o Zeca, eu liguei ‘zeca nós estamos aqui, pega a gente’. Ele já tava lá no trapiche. Com o bicitaxi dele. Lembra, Adrielle? Tava chovendo... Aí, o Zeca ajeitou a Ana lá com

a minha esposa, e negócio, e arriou uma lona lá, lateral e de frente, né? E era tarde da noite isso.¹⁷

A cena relatada por Pedro Jr. foi presenciada por mim diversas vezes. Trabalhando diariamente no transporte de pessoas pela cidade, assim como no carregamento de cargas – para o qual utiliza o triciclo –, durante nove anos Zeca teve no bicitaxi sua principal fonte de renda. Por ter sido recentemente aprovado em um concurso da prefeitura, agora ele só “roda” no veículo no tempo livre.

Além de pequenas corridas, Zeca costuma alugar o carro por hora, oferecendo as opções *com* ou *sem* motorista que, no caso, é função desempenhada por ele mesmo. Em nossa primeira conversa, em uma rua movimentada do centro da cidade, onde aguardava por um passageiro, ele me conta – de dentro de seu bicitaxi – sobre o funcionamento do serviço e seus rendimentos.

Olha, dá uma faixa de 500 a 600 reais por mês, quase um salário, né? Pro [bairro] Capim Marinho eu cobro 10 [reais]. Lá no meio né? Já lá mais pra cima, mais pra dentro lá eu cobro a 15 [reais]. A gente aluga por hora também. Só dele é 10. Se eu for dirigindo é 15. Dá mais trabalho também... É quem vai no lado ajuda, né?

¹⁷ Excerto da entrevista concedida por Pedro Jr., em 20 de setembro de 2013, em uma sorveteria no município de Afuá, acompanhado de sua esposa.

Quem vai na frente vai de boa, lá... [risos]
Apreciando a paisagem.¹⁸

Segundo Zeca, a rotina de trabalho segue a dinâmica da própria cidade, de modo que a procura pelo serviço costuma aumentar aos fins de semana e, em especial, no período do Festival do Camarão, época de maior movimento na cidade e também de muito trabalho e lucro para os moradores. A esse respeito, ele relata algumas situações em que seu bicitaxi é chamado e como ele integra o cotidiano dos afuaenses.

Olha, é mais dia de final de semana, né? Que o pessoal alugam. Dia de semana é só corrida mesmo, que a gente faz. Tipo pra dar uma volta na cidade, conhecer o Capim Marinho, levá dum lugar pro outro, né? Quando o barco vai sair também o pessoal ligam pra levar pro barco. Bagagem, é. [...] A gente aluga mais é na época do festival, né? Que a procura é bastante. Quando um larga, o outro já tá seguro com ele. Onde dá pra ganha mais um puquinho.¹⁹

Seja para buscar familiares no trapiche, fazer compras no centro ou guiar visitantes pela cidade, o serviço oferecido pelos bicitaxis de corrida assume funções da vida prática, ajudando na

locomoção dos que não possuem, não sabem ou não podem andar de bicicleta, em situações em que se precisa carregar volumes, na hora da chuva ou do sol a pino. Nesse contexto, ele nos leva a pensar em seu papel social na cidade, como é levantado na pesquisa de Pereira (2002, p. 25): “Por outro lado, não se pode desprezar, em tais artefatos, seu aspecto social, visto que são destinados a facilitar a vida dos indivíduos, representando atuações pessoais de luta pela sobrevivência em condições reais, em meio à sociedade”.

Assim, o bicitaxi de corrida se configura aqui como instrumento de lutas cotidianas, por onde homens e mulheres, como Zeca, constroem suas sobrevivências. Além dele, encontro Velton, Saul, Maria Raimunda e Nequinho, todos eles buscando complementar a renda fazendo corridas ou alugando bicitaxis.

A história de Velton²⁰ com o bicitaxi é um exemplo disso. Acompanhei parte da confecção de seu veículo em minha segunda visita à Afuá, em julho de 2013, quando fazia cerca de três meses que ele tinha se mudado do interior do município com a família, e investia no novo negócio – uma oficina metalúrgica, chamada “Deus é Fiel”. Na época, quando conversamos, os motivos para confecção do bicitaxi eram de cunho doméstico:

¹⁸ Excerto da entrevista concedida por Luzinaldo Lobato Gomes, conhecido como Zeca, em 21 de abril de 2013, em uma das ruas do centro de Afuá.

¹⁹ Idem.

²⁰ Velton é o apelido de Erivelton Pantoja Nascimento.

Quando o pessoal da família chegam, entendeu? Aí, a gente precisa buscar no barco, aí foi isso que me incentivou mais. É... Pra... Sempre... O que me incentivou mesmo foi, a minha vó ela veio um dia aqui [...], aí ela não veio aqui em casa porque não tinha como ela vim, só se alugasse carro e aí no momento não tinha. Aí, eu prometi que quando ela voltasse eu tinha o meu. Aí, por isso que eu procurei fazer mais, por isso. A gente precisa muito, também. Às vezes, a gente quer sair com a família pra, ir lá na quadra, passear um pouco. Aí cada qual na sua bicicleta, eu achava que não ficava bom.²¹

Todavia, em minha última viagem, em abril de 2014, encontro o carro pronto e sendo usado para garantir o sustento da família. O incentivo para mudar de ramo veio de Zeca, que percebendo que a procura pelo serviço era maior que a oferta, tratou de introduzir o amigo no ramo. Trabalhando nisso há oito meses, Velton está satisfeito com o retorno financeiro e em nova conversa me conta sobre sua rotina e rentabilidade:

Agora, tô tirando uma faixa 1.200 [reais], que ele tá alugado pra prefeitura. Ele tem uma renda de 600 reais da prefeitura. É um horário de, é duas vezes ao dia, assim, o tempo mais ou menos de 1 hora cada dia, é cada a vez, sabe? Umas duas horas no dia. [...] Eles alugaram comigo ou outra

pessoa [dirigindo]. Foi pra levar uma deficiente visual na escola e dois meninos que, que precisam assim de, ajuda de escola assim, criança assim, que tava na rua. Aí, pra eles poderem vim, eles tiveram que mandar pegar. Que só por eles virem, eles não quiseram vim. Aí, por isso que a prefeitura me chamou.²²

No relato de Velton, ele aponta para uma demanda específica que surgiu na cidade, o transporte escolar. Hoje, o principal meio para a função é a bicicleta, aglomerada na frente das escolas pelos alunos que possuem suas próprias, ou pelos pais que vão deixar os filhos menores. Entretanto, existem aqueles que não possuem recursos para a compra e precisariam de transporte oferecido gratuitamente pela prefeitura. Uma lacuna que ainda é preenchida de forma bastante isolada, como na contratação de Velton, que dá suporte aos casos extremos, de menores em situação de risco ou portadores de necessidades especiais.

Enquanto a prefeitura não consegue atender a todos os alunos com transporte escolar, despontam na cidade algumas iniciativas com intuito de facilitar a rotina dos pais. É o caso do bicitaxi escolar, atualmente oferecido por Nequinho²³, primo de

²¹ Excerto da entrevista concedida por Erivelton Pantoja Nascimento, em 08 de julho de 2013, em frente à oficina Deus é Fiel, de sua propriedade.

²² Excerto da entrevista concedida por Erivelton Pantoja Nascimento, em 22 de abril de 2014, em frente à Secretaria de Meio Ambiente, no município de Afuá.

²³ Nequinho é o apelido de Sidney Arlan Souza da Silva.

Sarito. Sobre o serviço, Pedro Jr., que é conselheiro tutelar, comenta os benefícios:

Olha, hoje você pode... ajudou muito a vida das pessoas, em muitos fatores, mas um é na área da educação. Hoje a mãe ela pode pagar R\$25 pro proprietário de um bicitaxi pra levar o seu filho no colégio, né, isso ela ganhou tempo com isso, né? Pra ela fazer algumas atividades domésticas, talvez ou trabalhistas, não sei, né? Mas que hoje tem obstáculos que faz carga, né? Tenho amigos meus que vivem disso, né? De transportar alunos pra escola.²⁴

O modelo de negócio foi criado por Ranildo²⁵, que chamou o primo para a sociedade. Na época, eles tinham três bicitaxis que faziam o transporte de alunos nos três turnos de aulas, atendendo até 90 crianças. Um alcance expressivo e com potencial de crescimento. Porém, com o fim da sociedade, Nequinho continuou oferecendo o serviço no mesmo modelo, mas contando com apenas um veículo, com o qual carrega grupos com dez crianças de até cinco anos, por turno. O empreendimento já completa cinco anos e é a sua principal

²⁴ Excerto da entrevista concedida por Pedro Jr., em 20 de setembro de 2013, em uma sorveteria no município de Afuá, acompanhado de sua esposa.

²⁵ Ranildo Gonçalves é conhecido por ET e é irmão de Sarito. Ele é proprietário de uma bicimoto, criada por ele, a qual já foi mencionada em minhas *cartografias afetivas em Afuá*.

renda, com a qual sustenta a família: “Sai a trinta reais por mês [cada criança]. [...] Sai a um real uma criança por dia, né?”.



Fig. 61: Bicitaxi escolar de Nequinho.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 62: Bicitaxi escolar do ET, em sociedade com Nequinho.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Enquanto para Zeca, Velton e Nequinho o bicitaxi é a principal fonte de sustento da família, em Maria Raimunda encontro a representação dos que utilizam o veículo apenas para complementar a renda:

Nóis bate açai, somos batedores de açai. É com que nós trabalha, nossa manutenção é o açai. É disso que a gente vive. E tem os bicitaxi também, que a gente tem, né? Que a gente conseguiu, né? [...] Olha, quando a gente aluga, né? Porque a gente aluga eles pra passeio, né? O pessoa gosta de passeá, final de semana... Eles pegam pra passeá, né, e pagam 10 reais a hora, que a gente aluga. Mas não é assim afetivo [efetivo], né? Só quando eles querem passeá.²⁶

No caso dela, que pertence a uma família de batedores de açai, o aluguel de bicitaxi ajuda principalmente nos períodos de entressafra do fruto, quando a renda familiar costuma cair consideravelmente. Por conta disso, apesar do retorno incerto, este já é o segundo bicitaxi da família, usado sempre com este fim e no qual eles investiram seis mil reais.

Meio de sobrevivência desses sujeitos, os bicitaxis carregam além dos passageiros, as histórias de vida desses

²⁶ Excerto da entrevista concedida por Maria Raimunda Lobato Miranda, em 07 de julho de 2013, em frente a sua casa, no município de Afuá.

trabalhadores, entre experiências de lutas e dificuldades, mas também de superação e conquistas. Das vitórias, Zeca fala com simplicidade: “Olha, tá dando pra se manter, né? No caso dava, como diz, cume todo dia, graças a Deus. E a gente tá fazendo a casa devagazinho, com a ajuda também”. Mas o que é comentado com despreensão no depoimento de Zeca, característica de sua personalidade, é valorizado no depoimento de Pedro Jr., que conhecendo a trajetória do amigo, faz questão de enfatizar e celebrar seu sucesso.

O Zeca construiu a casa dele com o bicitaxi! O Zeca... Ele não tem vergonha de falar isso. Sabe? [...] Ele construiu, aumentou a casa legal, a casa dele. Se vocês já viram é uma casinha bem legalzinha, feitinha. Ele tem o bicitaxi dele. Tem outro carro, que é um triciclo. Que quando é carga mais pesada ele vai no triciclo. Quando é transporte de passageiro e malas, ele vai no bicitaxi, que ele até mandou fazer agora uma parte só pra bagagem.²⁷

Já Velton, fala com muito entusiasmo dos progressos na nova carreira. Animado com o volume de trabalho, ele faz planos para investir no novo negócio e aumentar a frota: “A vontade é fazer

²⁷ Excerto da entrevista concedida por Pedro Jr., em 20 de setembro de 2013, em uma sorveteria no município de Afuá, acompanhado de sua esposa.

outro, né? E ter esse um de aluguel. Que, às vezes, eu preciso de dois. Tem semana que não, tem semana que precisa. Ó, esse fim de semana agora a gente precisou de outro carro. Até de outra pessoa. Que tinha muita gente que queria.²⁸

Assim, esses veículos são inscritos em relações e percursos sociais, nos quais adquirem significados diversos (RIBEIRO, 2010). Na análise proposta por Norman (2008), autor das ciências cognitivas que lança seu olhar sobre o design, os vínculos entre homens e objetos são criados por eles no dia a dia, partindo de diferentes motivações. Uma delas, seu componente reflexivo, diz respeito às memórias e emoções evocadas em seu uso. Nesse sentido, quando observo e ouço as histórias de vida desses homens e mulheres, trabalhadores do bicitaxi, percebo o significado de resistência assumido por seus veículos no curso de suas trajetórias de vida.

Em meio a suas lutas diárias, o componente estético torna-se secundário, embora não completamente esquecido. O que se observa, em geral, é uma preocupação com o bom funcionamento, incluindo boa direção e o conforto do passageiro. Deste modo, a estética deste tipo de veículo incorporou as demandas de sua função utilitária, próprias do ofício diário, desprendendo-se de grandes

²⁸ Idem.

inovações na forma e no acabamento. Por isso, quando questionado sobre suas escolhas de cor, modelo e acessórios do bicitaxi, Zeca é pragmático:

Quando dá pra pintá um, a gente pinta os dois, né? Compraram tinta pra um, aí a gente vai, modifica um, e o que sobra pouco a gente pintamo logo o outro. É [tenho] dois [bicitaxi], da mesma cor. É mesmo modelo. [...] Olha, varia bastante... [tamanho da cobertura] Tem uns que é pequenina, né? Tem umas que já é bem grande, que nem dessa aqui. Porque é bastante grande a capota dele. A largura dele e o comprimento. As outras são bem estreitinha, assim. Esse aqui eu pedi pro menino fazê, mais, mais largo por causa do sol e da chuva, né? Pra protegê...²⁹

Apontando como diferencial do seu veículo o tamanho da “capota”, que o ajuda a proteger seus passageiros do sol e da chuva, Zeca aposta nos recursos que acredita serem os mais importantes para seus clientes. Além da cobertura, seu bicitaxi apresenta bagageiro fixo, bagageiro móvel – acoplado ao veículo quando ele vai ao trapiche esperar o barco trazer seus próximos clientes – retrovisor interno e buzina, para facilitar a direção, bem como o som, item muito recorrente.

²⁹ Excerto da entrevista concedida por Luzinaldo Lobato Gomes, conhecido como Zeca, em 21 de abril de 2013, em uma das ruas do centro de Afuá.



Fig. 63: Bicitaxi do Zeca.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Já na pintura, o único detalhe que foge ao básico é o número do celular, colocado na traseira do veículo para facilitar a comunicação com seus potenciais clientes, revelando o tino comercial de Zeca: “No caso eu alugo ele assim quando o pessoal, que eu faço a corrida, aí, quando eu deixo só, eu deixo meu número pro caso eles queiram alugar, né? Aí, eles ligam e eu só vô levar pra eles, pra pessoa, no caso”.³⁰

No carro de Maria Raimunda, de modelo semelhante ao de Zeca, além da capota grande, ela evidencia a importância do banco estofado, que é item obrigatório nos veículos: “Se a gente coloca só com a madeira não tem valor, né? O pessoal não querem alugar, né? E assim não, porque é macio pra sentá...”³¹. Além destes, o som também é componente valorizado, em especial nos casos de aluguel, já que quem aluga quer passear e, muitas vezes, ouvir música na quadra da cidade, ponto de encontro e lazer. Pensando nisso, Maria Raimunda investiu alto no seu: “Tem som, tem a bateria, tem a caixa, tudo aí, todo equipado”.



Fig. 64: Bicitaxi de Maria Raimunda.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

³⁰ Idem.

³¹ Excerto da entrevista concedida por Maria Raimunda Lobato Miranda, em 07 de julho de 2013, em frente a sua casa, no município de Afuá.

Um exemplo disso são as crianças que encontro na casa de Elisomar, alugando bicitaxi para passear. Para elas, o veículo é o lazer do final de semana, mas para isso é preciso que ele disponha do equipamento de som. Chegam já com o *pen drive* em mãos, pedindo: “Aquele lá, que tem som!”. E partem embaladas pelo “quadrado de oito”, do grupo de funk Bonde das Maravilhas, *hit* nacional e também muito popular entre as crianças da cidade.

Em relação à exigência, Hildo, que é dono da oficina de bicicletas New Bike, e também atua no ramo equipando bicitaxis, confirma minhas observações com seu depoimento, no qual enfatiza a importância do som para quem monta ou aluga bicitaxis:

É... o som é o ideal, né? Todo bicitaxi tem que ter um som, aí. As pessoas querem andar num bicitaxi, mas que tenha um som. Por que eles vão, pode curtir uma música, né? Colocar o... às vezes trás, tem pessoas que traz os próprio CD deles, aí o pen drive, que tem as música que ele gosta, e coloca e pronto.³²



Fig. 65: Crianças alugando um dos bicitaxis de Elisomar para passeio no final da tarde.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

³² Excerto da entrevista concedida por Hildo Amorim, em 07 de julho de 2013, na oficina New Bike, de sua propriedade, no município de Afuá.

Já no veículo de Velton, observo vestígios de sua antiga função no detalhe da pintura, onde se lê “Deus é Fiel”. Na época da confecção do veículo, que serviria para uso da família, ele pensava em aproveitar o bicitaxi para divulgar sua oficina, que atendia por este nome e era nova no mercado. Além da frase, que agora apenas professa sua fé, ele mantém a cor da primeira pintura – o vermelho e o preto. Nesta escolha, ele expressa sua torcida pelo Flamengo, time do coração: “Foi por causa que é da cor do Flamengo [risos]”³³. A paixão pelo time também se faz presente nos adesivos presentes no painel.

Nesse sentido, é possível perceber que ainda que o veículo sirva ao trabalho, estão impressas neles os gostos e afinidades de seus proprietários, seja pela escolha da cor ou dos acessórios; bem como os interesses e prioridades desses trabalhadores: “Não... Esse ano a gente não pintô ele. A condição não tá dando pra pintá [risos]”³⁴. Assim, por meio deles, estes sujeitos afirmam seus pertencimentos e assumem diferentes *posições de identidade* (HALL, 2006) no cotidiano da vida urbana afuaense.

Assim, impregnados da intenção de quem o faz e usa, é errôneo pensar nesses processos de criação como espontâneos, ingênuos ou primitivos, como algumas disciplinas costumam sugerir – a exemplo de algumas acepções relacionadas aos conceitos de *art naif* e *design espontâneo* –, uma vez que tudo o que se apresenta em cada veículo carrega uma história, um propósito e, por isso, é pleno de significados (PEREIRA, 2002). Entendo que o emprego desses termos sugere uma ausência de reflexão e crítica nessas práticas, entretanto, discordo desse entendimento. Penso que, na verdade, o que ocorre é um processo de reflexão e crítica diferente do que é reconhecido na academia e, neste caso, precisamente nas disciplinas da arte e do design.

No ensino das artes (inclusive de arquitetura) ainda “persiste, embora de forma velada, a velha distinção kantiana entre ‘belas artes’, ou ‘*fine arts*’, e artesanato” (Martins, 2006, p. 66), distinção que estabelece uma dualidade excludente entre arte erudita e arte popular. Este binômio marcadamente modernista impede ou dificulta a interpretação crítica da arte e do visual. As expressões estéticas não se restringem à produção legitimada pelos lugares da arte, e torna-se necessário questionar esses limites (LODDI, 2010, p. 71).

³³ Excerto da entrevista concedida por Erivelton Pantoja Nascimento, em 22 de abril de 2014, em frente à Secretaria de Meio Ambiente, no município de Afuá.

³⁴ Excerto da entrevista concedida por Maria Raimunda Lobato Miranda, em 07 de julho de 2013, em frente a sua casa, no município de Afuá.



Fig. 66: Bicitaxi do Velton.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Deste modo, é preciso levar em conta que nestes contextos aqui estudados, vida e criação estão imbricados, em um nível emocional e afetivo, configurando sistemas de organização e pensamento que operam sobre outras bases. Como coloca Brandão e Preciosa (2012, p. 46): “Pensar então é ser movido por uma espécie de força forasteira que não se interessa em refletir sobre a vida, mas nela intervir, desnaturalizando-a, revolvendo o que se cristalizou e que emperra o desabrochar de novos signos que pedem passagem”.

Nesse curso, conforme alerta Guimarães (2005, p.1), estas classificações “parecem nomenclaturas inocentes, mas revelam formas de opressão e colonização”. Ressalto que o emprego desses conceitos reforça o movimento de hierarquização e segregação de saberes, instaurado pelo pensamento moderno, que dividiu o mundo em dois lados, desqualificando e invisibilizando o outro, suas cosmologias e práticas, para afirmação de um, dotado de poder e legitimação. Inscritos nessas relações de disputa colonial, os saberes e experiências estéticas vividas fora dos cânones da arte e do design, são desconsiderados por não se enquadrarem dentro dos códigos inteligíveis do domínio colonial (SANTOS, 2010).

Sendo assim, considerando essa conjuntura de desigualdade de forças, minha intenção aqui, ao cartografar essas práticas de criação e uso, é discutir as cosmologias que se revelam nestas

memórias e experiências de modo a caminhar para uma *ecologia de saberes*, conforme defendida por Santos (2010), em que outras formas de dar sentido ao mundo sejam analisadas livres de fronteiras e hierarquias com os padrões estabelecidos pelo pensamento moderno.

É O CARRO DA FAMÍLIA AFUAENSE

Encontro dona Hilda em um final de tarde, na varanda de sua casa. Apresento-me com timidez e lhe explico que não pude deixar de notar o bicitaxi em frente a sua residência, onde se lê “Vovó Hilda”. Ela ri e me acolhe, convidando-me para sentar e prostrar. Nesse instante percebo estar diante de uma grande narradora. Seus 78 anos de vida lhe outorgam uma autoridade de memorialista de sua comunidade e ela o faz com deleite, mesmo com o peso da idade, que por vezes não dá conta da quantidade de coisas que ela tenta me contar (BOSI, 1999). Sobre o bicitaxi, ela lembra como aconteceu sua aquisição. Ao longo da narrativa, mais do que fatos, ela narra seus desejos, seu cotidiano, revela sua personalidade, sua fé:

Ah, mana, esse bicitaxi, sabe? Eu tinha tanta vontade. Tudo que eu peço pro meu Deus, ele parece que ele me uve mesmo. Aí eu tenho um subrinho. [pausa] É um neto. O José. Aí eu tava deitada numa rede, nutra cozinha, me embalando, sabe? Aí o José chegou aqui, disse “bença vó”, eu disse “Deus te abençoe meu filho”. Disse “vó, a senhora quer um bicitaxi”, eu disse “quero, meu filho, cadê?”. Ele disse “não, porque ali um amigo seu tem um que ele disse que ele vende pra senhora”. Aí eu disse “ô meu Deus, que benção!” Aí eu alevantei e disse: - “Vai dizer pra ele vir aqui comigo, o Rui”. O Rui que paga ali, luz e água, sabe? Aí ele veio aqui comigo. Chegou, perguntei. “Não dona Hilda, pra senhora eu vendo na hora”. Eu disse: - “Tá bom, quanto é?” Ele disse “duzentos e cinquenta”. Ele estava nu assim, sabe?³⁵

Nesse trecho dona Hilda entrelaça ao evento em questão as diversas práticas do seu cotidiano, como o embalar na rede e a benção concedida aos netos (sinal de respeito muito frequente entre os mais idosos, e em especial no meio rural), permitindo-me, a partir de meus próprios códigos, remontar a cena sugerida por ela. Também surgem as formas de sociabilidade, como o modo de reconhecer as pessoas da cidade (“O Rui que paga ali, luz e água,

sabe?”) e o prestígio social de dona Hilda, para quem Rui vende o bicitaxi na hora.

Além disso, marcadores de uma identidade cristã, como nos trechos “Tudo que eu peço pro meu Deus, parece que ele me uve mesmo” e “ô meu Deus, que benção!”, apresentam seu bicitaxi como uma graça concedida pela fé. Convicção esta reforçada no uso atribuído ao veículo “para ir à Igreja”.

Esses fragmentos de uma vida social e de identidades assumidas que surgem nas reminiscências, como trata Portelli (1997a, 1997b), fazem parte do processo de significação da experiência que se dá nas vias da memória. Sobre isto, Pollak (1989, p. 13) também deixa ver como as narrações que atravessam histórias de vida colocam a pessoa em posição de “reconstrução de si mesmo”, no qual “o indivíduo tende a definir seu lugar social e suas relações com os outros”.

Depois de comprado, o bicitaxi de dona Hilda ainda passou por diversas adaptações, uma vez que foi adquirido “pelado”, ou seja, sem cobertura, nem pintura ou som, e com poucos acessórios. Aos cuidados de seu neto, a quem conhecemos pela sua narração como alguém preocupado com seu bem-estar, o veículo cai nas graças dela.

³⁵ Excerto da entrevista concedida por Hilda Batista de Sousa, em sua residência no município de Afuá, em 07 de julho de 2013.



Fig. 67: Bicitaxi da Vovó Hilda.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

[...] Aí, meu neto veio e disse “Ah, vó, seu bicitaxi não vai ficar assim não. Deus o livre! Se vai andar no soli!” Nesse tempo eu ainda era boa da saúde das pernas né, saía, passeava aí. E aí “Vó eu vou levar e vu fazer pra senhora, bem dizer, né?” Eu disse “Então leva!” Aí ele agarrou, pegou, levou. Aí quando ele veio já foi vermelho e preto. Veio tão bunitinho... [risos] Primeira cor dele, foi. Aí eu paguei ele, eu já fiquei com meu bicitaxi. E agora quando troca é ele que faz o serviço. Pois é mana, foi uma benção isso! Já me ofereceram três mil e quinhentos, eu disse que eu num vendo, eu preciso, né?³⁶

O processo de melhorias do bicitaxi de dona Hilda é comum na cidade. Os moradores customizam os veículos, imprimindo neles seus gostos e influências, em um contínuo de aperfeiçoamentos que nunca cessa. Nesse sentido, o bicitaxi é recriado de tempos em tempos, num fazer fragmentário e constante, no sentido apresentado por Laila Loddi (2010, p. 49): “a fragmentação como estado do efêmero, do processo, do descontínuo. A temporalidade como marca da fragmentação”.

A ideia de fragmento aqui não é entendida como forma, mas como tempo, como um fazer sempre em processo. Nesse

sentido, o que importa verificar não é o resultado final dos veículos, mas sua contínua transformação, o fazer processual, “o constante *work in progress*” (IDEM, 2010, p.50), por onde cunham saberes, que se especializam do fazer do cotidiano e instauram outras experiências estéticas e *regimes de visualidade* (CATALÀ DOMÈNECH, 2011).

A recordação da cor da primeira pintura, mesmo que não escolhida por ela, mostra como o trabalho da memória privilegia impressões de ordem sensorial. Como afirma Pollak (1989): “Nas lembranças mais próximas, aquelas de que guardamos recordações pessoais, os pontos de referência geralmente apresentados nas discussões são, como mostrou Dominique Veillon, de ordem sensorial: o barulho, os cheiros, as cores”. O sorriso de dona Hilda, ao lembrar-se dessas características do bicitaxi, acompanhada por “Veio tão bunitinho...”, apresentam um misto de satisfação pela conquista de seu veículo com saudosismo. Ela, que tem problemas de saúde nas pernas e não sabe pedalar, conquistou com ele o direito de fazer passeios longos junto a família. O que parece ter significado muito para ela, que já recusou boas ofertas de venda do bicitaxi.

³⁶ Idem.

Sua maneira de narrar, muito pessoal, cheia de detalhes e emoção expressam um estilo narrativo próprio, que conforme apontado por Bosi (1999), partindo de Bartlett, diz respeito ao *modo da recordação*, ou seja, aos aspectos da “personalidade, como o temperamento e o caráter do sujeito que lembra”. Além das escolhas das palavras, dos diminutivos empregados, das repetições, são os olhares, os ritmos da fala, os sorrisos e o bom humor de dona Hilda informações importantes que me comunicam um pouco sobre como ela vive e reflete acerca suas experiências. Nesse sentido, Bosi (1999, p.91) trata ainda do modo de contar histórias dos velhos: “Seu talento de narrar lhe vem da experiência; sua lição, ele extraiu da própria dor; sua dignidade é a de contá-la até o fim, sem medo”.

Quando pergunto sobre a pintura do bicitaxi com a inscrição “Vovó Hilda”, encomendada por seus netos, dona Hilda me conta com entusiasmo: “Foi o meu neto [a ideia de colocar a inscrição Vovó Hilda na pintura]! Eles gostam muito de mim, sabe? O Josi, da Elza. Eles gostam muito de mim. Aí já quando chegou aqui, já tudo direitinho, aí eu olhei ‘Vovó Hilda’. Eu disse ‘Mas ahhh pequenu!’ [risos]”.³⁷

Em sua fala, o bicitaxi se revela como lugar onde se depositam afetos, sendo significado na sua família como meio para

expressão de sentimentos e do reconhecimento do papel social da matriarca. E o orgulho expresso por ela, quando enfatiza como é querida pelos netos, reforça a função simbólica assumida pelo bicitaxi nesta situação. Mais do que veículo, ele adquire importância pelas memórias que evoca, tatuando lembranças felizes, como a recordação emocionada de uma homenagem dos netos a vó Hilda. Nesse sentido, Norman (2008, p. 66) chama atenção para a “história da interação, as associações que as pessoas têm como os objetos e as lembranças que eles evocam”, ou seja, a significação atribuída aos objetos, construída no diálogo entre cultura e a experiência pessoal dos sujeitos.

Assim como nas memórias de dona Hilda, em vários momentos da pesquisa de campo, encontro com bicitaxis que são utilizados conjuntamente pela família, seja para o lazer ou para as atividades domésticas. Entre idas à igreja, à escola, ao comércio, passeios nas praças e quadra da cidade, ou ainda buscando familiares nos trapiches, o bicitaxi está sempre presente, assumindo o papel de “carro da família”. Segundo Pedro Jr., inclusive, essa seria a função “original” do veículo:

É, em um outro momento eu possa ter um outro bicitaxi, por que acho que a gente tem como se fosse um objeto da família, sabe, a gente pode... as pessoas que a gente vê andando de bicitaxi na

³⁷ Idem.

rua é por que elas levam a sério isso. Sair com os filhos, né? Tenho um amigo, que é o meu parceiro do grupo de humor, que ele comprou um bicitaxi só pra sair com a família dele. E ele faz isso. Maioria das vezes da semana, ele sai às 18h pra ir passear com a filha no bicitaxi, então eu vejo assim, por esse lado. Eu não vejo bicitaxi como um instrumento de carga. Entendeu? De ganhar dinheiro, né? É lógico que não querendo criticar o ramo das pessoas, né? Do modo de sobrevivência deles, mas eu penso eu que o bicitaxi é um, é um... carro de família, né? De famílias saírem, passearem, fazerem suas compras, imagina tu e ele, cês vão num bicitaxi, ah, vamo numa feira, no supermercado, eu vou lá no bicitaxi, né? E compra as coisas e põe no bagageiro, lá, vem pra cá, deixa guardado lá, né?³⁸



Fig. 68: Bicitaxi sendo utilizado por uma família afuaense.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

³⁸ Excerto da entrevista concedida por Pedro Júnior, em 10 de julho de 2013, no Conselho Tutelar do município de Afuá.

Em seu depoimento, Pedro, que já teve bicitaxi em sociedade com um amigo, mas precisou vender, reforça que o

bicitaxi é um congregador da família, já que propicia momentos de estar e fazer coisas juntos, criando espaços de diálogo, por onde laços afetivos são fortalecidos. Em uma rotina marcada pela individualidade da bicicleta, já que muitas vezes cada pessoa tem a sua própria e realiza suas atividades de forma independente. O bicitaxi vai na contramão dessa tendência, reunindo os membros da família e criando outras possibilidades de convívio. Esse mesmo processo é comentado por Hildo, que é dono de oficina de bicicletas e usa seu bicitaxi tanto para passeios com a família, quanto para divulgar seu empreendimento.

[...] por exemplo, agora nós tamo... lá em casa nós tamo aderendo, assim, todo o sábado, né, vai a família todinha. Que cada um tem uma bicicleta lá em casa. Aí, todo mundo saía. Num, sai na sua, né? Então, nós resolvemos fazer o bicitaxi pra ir nesse intuito, de unir mais a família, de tá conversando, tem aquele momento, né?³⁹

Nesse sentido, o bicitaxi nos convida a pensar nas múltiplas significações assumidas por ele na cidade. Conforme discute Ribeiro, pensar sobre os objetos e seus usos sociais é um desafio no qual é fundamental debruçar-se para “[...] compreender por que

atribuímos valores humanos a objetos e de que maneira esse processo gera um laço intenso e vívido, entre homens e coisas e entre os próprios homens por meio das coisas” (RIBEIRO, 2010, p. 6).

Como designer, esse desafio proposto por Ribeiro (2010) sempre foi uma das minhas maiores inquietações com a disciplina. Pensar no que é feito dos projetos nos quais me envolvo, como as pessoas se apropriam deles e como eles atravessam suas histórias de vida. Refletir sobre as infinitas possibilidades que se abrem a partir do momento que um objeto entra na vida de alguém. Em um desafio pessoal, propus-me a observar essas questões em Afuá, o que trouxe surpresas além de minhas expectativas, já que ele atravessa as mais diversas esferas do cotidiano da população afuaense.

Em meio a essas significações, identifico entre esses bicitaxis de uso familiar/doméstico, alguns pontos em comum, como a personalização do veículo com nomes próprios, dos donos ou dos filhos, bem como com frases bíblicas; a aplicação de cores relacionadas aos times de futebol ou, até mesmo, a utilização de banco estampados com a foto dos filhos. Sobre isso, Norman afirma que tornar algo pessoal é sempre um processo emocional: “As coisas não se tornam pessoais porque escolhemos algumas opções de um catálogo. Tornar uma coisa pessoal significa manifestar um sentido

³⁹ Excerto da entrevista concedida por Hildo Amorim, em 07 de julho de 2013, na oficina New Bike, de sua propriedade, no município de Afuá.

de propriedade, de orgulho. Significa ter um toque individualista” (2008, p. 250).

No veículo de Antônio Serrão, por exemplo, o nome dos filhos “Ricardo e Amanda” foi pintado em duas partes do bicitaxi, em áreas equivalentes ao parachoque e paralama. Conforme ele me conta, a ideia partiu de sua esposa, que também escolheu a cor e encomendou o “grafite”, que é, na verdade, aerografia, uma técnica de pintura que faz uso de um tipo de pistola e compressor. Segundo Kaos, tatuador e pintor, responsável pela customização da maioria dos bicitaxis encontrados na pesquisa, os nomes dos membros da família é um dos quesitos mais solicitados: “é uma das coisas mais usadas é questão de nomes. Nomes de familiares, nome de filho, o pessoal usa muito”⁴⁰.

Embora tenha interferido em várias etapas da melhoria do veículo, Antônio conta que os ornamentos elaborados com a aerografia foram deixados a cargo de Kaos, que teve liberdade criativa para propor. Ele acredita que essa customização é uma maneira de se diferenciar na cidade. Nas palavras dele: “Primeiro

tem uma pintura original e depois mando grafitar. Aí, fica um negócio totalmente diferente, né?”⁴¹.



Fig. 69: Bicitaxi de Antônio Serrão.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

⁴⁰ Excerto da entrevista concedida por Adamor Jr, popularmente conhecido como Kaos, em 08 de julho de 2013, em sua residência, no município de Afuá.

⁴¹ Excerto da entrevista concedida Antônio Serrão, funcionário público da Câmara Municipal, em 19 de abril de 2013, na Praça da Criança, no município de Afuá.



Fig. 70: Detalhes do bicitaxi de Antônio Serrão.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Apesar de ressaltar que o veículo foi adquirido apenas para o “lazer da família”, encontro no painel de seu veículo uma série de acessórios que mostram o quanto ele se importa em inovar em seu

bicitaxi: interruptores para luzes, buzina e até suportes de isopor para acomodar a lata de cerveja. Além destes, o carro ainda apresenta uma potente estrutura de som e lataria toda modificada, com formas originais. Todos esses detalhes reforçam minha impressão de seu desejo de atrair atenções e superar outros veículos. Percepção que se sustenta também em alguns momentos de sua fala: “Geralmente a gente coloca, né? Pra chamar mais atenção [risos]” e “Agora pra tirar foto [do carro] sempre me pedem”⁴².

Assim como no bicitaxi de Antônio, no bicitaxi de Hildo, que foi comprado pronto, mas todo reformado em sua oficina, a figura das esposas novamente aparece, influenciando em decisões sobre a forma e pintura dos veículos. Segundo ele, a escolha das cores, lilás e verde limão, foi uma tentativa da esposa em imprimir um visual mais feminino ao veículo:

É, por que lá em casa nós somos três homens, eu e meus dois filho homens, e a minha filha. São duas mulheres e três homens. Então nós somos cinco lá. Aí, ela escolheu. Não vai ficar muito masculino, vamos colocar uma cor lilás, mais... né? Colocou aquele roxo lá, que é o lilás, e a napa amarelo neon, que é o limão, né? É o limão. Verde limão. Aí, ficou. A gente pintou.⁴³

⁴² Idem.

⁴³ Excerto da entrevista concedida por Hildo Amorim, em 07 de julho de 2013, na oficina New Bike, de sua propriedade, no município de Afuá.



Fig. 71: Bicitaxi do Hildo Amorim, dono da oficina New Bike.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Nesse mesmo sentido, a iniciativa e inspiração do antigo bicitaxi de Maurélio Pacheco de Oliveira, que hoje pertence à Igreja Matriz, também partiu de sua esposa, Neka. Segundo ele, foi ela quem idealizou o modelo e pediu para Kaos o desenhar. Com visual

retrô, o veículo lembra um fusca, em especial nas áreas correspondentes ao capô, para-choque e faróis. Sua estrutura foi confeccionada há quatro anos atrás na oficina de Leôncio e a montagem dos acessórios foi feita na oficina de bicicletas “Alan Peças”, de propriedade de Afonso Brito, que além dos componentes de bicicleta, e de realizar a pintura, colocou no carro: painel, buzina, volante, retrovisor externo, lanternas dianteiras e traseiras e estrutura de som. Além destes, o casal ainda encomendou em Macapá os bancos automotivos, que foram customizados com os apelidos dos dois: Élio (Maurélio) e Neka.

A opção pelos bancos individuais, de acordo com Maurélio, além de diferenciar o veículo, ajudava a evitar que mais do que duas pessoas andassem nele, já que em sua visão “essas rodas de bicicleta é fraco, né?”⁴⁴, feito apenas “para o passeio, pra curtir um pouco”⁴⁵. O veículo também possui um suporte para acomodar a latinha de cerveja, localizado entre os dois bancos, função que se perdeu com a venda do veículo para a igreja.

⁴⁴ Excerto da entrevista concedida por Maurélio Pacheco de Oliveira, em 20 de setembro de 2013, em seu comércio, no município de Afuá.

⁴⁵ Idem.



Fig. 72: Antigo bicitaxi do Maurélio, agora de propriedade da Igreja Matriz.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 73: Detalhes do antigo bicitaxi do Maurélio, agora de propriedade da Igreja Matriz.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Desse modo, observo que o processo de criação e confecção de seu bicitaxi, assim como de dona Hilda e o de Antônio, é marcado pela passagem deste por várias mãos, pelas quais são agregadas a ele diferentes saberes, cunhados não por uma formação técnica, mas pela experiência diária sustentada em tradições orais; bem como, subjetividades atravessadas por diferentes vivências e referências estéticas (RICHTER, 2003). Configura-se, assim, na cidade, um viver de criação que atravessa diferentes espaços, saberes e trajetórias.

GLÓRIA A DEUS: EVANGELIZAÇÃO MÓVEL

Integrado ao cotidiano dos afuaenses, o bicitaxi também foi incorporado por diversas instituições da cidade, e entre elas, pelas igrejas, que logo perceberam os benefícios oferecidos pelo veículo para a divulgação dos eventos e nos projetos de evangelização. Encontro esses veículos caminhando pela cidade, assim como em frente aos templos das igrejas evangélicas Assembleia de Deus, Universal do Reino de Deus, Quadrangular, bem como da igreja católica matriz de Nossa Senhora da Conceição.

Conversando com o pastor André, da Igreja Universal do Reino de Deus, ele comenta como o veículo foi introduzido no cotidiano de evangelização e os usos que são feitos dele atualmente:

[...] Foi uma doação de uma pessoa, né, que é membro da igreja, então ela doou o bicitaxi pra que pudesse facilitar, é..., trazer pessoas que às vezes são impossibilitadas de vir na igreja por estarem doentes, por não (pausa), pessoas idosas que moram longe, né? Comunidades distantes e nós usamos no caso o bicitaxi, primeiramente para trazer as pessoas, né, para a igreja, né, que estão impossibilitadas de andar, né? Então nós vamos até as comunidades mais carentes, ou comunidades distantes, e trazemos essas pessoas que, é..., no caso, estão impossibilitadas de chegar até aqui. E não só isso, também o bicitaxi é usado para, é..., divulgação, né? Nós divulgamos, usamos o bicitaxi, né, para divulgar o trabalho evangelístico, né, que acontece na igreja, o trabalho evangelístico diário, os trabalho diário que é feito, realizado na igreja. E tem sido muito proveitoso, né? Tem sido muito bom usar o bicitaxi. Apesar que ele é usado pra muitas coisas na cidade, né? Mas nós usamos única e exclusivamente para trabalho de evangelização, é..., junto às comunidades, entendeu?⁴⁶

⁴⁶ Excerto da entrevista concedida pelo pastor André, da Igreja Universal do Reino de Deus, em 04 de julho de 2013, nas dependências do templo, no município de Afuá.



Fig. 74: Bicitaxi da Igreja Universal do Reino de Deus.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Fruto de uma doação, como é comum entre as igrejas evangélicas, o bicitaxi é utilizado principalmente na locomoção de alguns membros da congregação ou de pessoas que estão visitando a igreja e não tem como chegar até ela. Com isso, oferecem suporte para trazer cada vez mais pessoas às celebrações. Equipado com caixa de som, o veículo também é usado para reforçar a comunicação das programações da igreja, chegando até às comunidades mais distantes e garantindo a efetiva presença do trabalho evangelístico.

Sobre a importância do veículo nas atividades de evangelização, Jonatas, líder dos jovens na igreja Assembleia de Deus, destaca, em especial, o envolvimento da juventude nesse trabalho. Segundo ele, o bicitaxi contribui para aumentar a motivação e engajamento deles, que seguem animados pela cidade, com microfone na mão, propagando mensagens bíblicas.

Certo, na verdade, o bicitaxi ele foi feito é... com esse intuito mesmo, o único objetivo dele, né, o objetivo dele é realmente levar o evangelho, né, a palavra de Deus diz “Levai o evangelho à toda criatura”, né, então, a gente mobiliza os jovens, né, que são empolgados mesmo por que devido usar as músicas de fundo, certo, tem uma vinheta preparada, senão... é... usa-se no microfone

mesmo, que ta preparado mesmo pra essa propaganda como se fosse de carro, lógico, cidade grande, certo, aquele mesmo projeto, mas de forma miniatura, certo, num projeto de bicitaxi, são, como se fossem as duas bicicletas, né, soldadas, aí vem um reforço no caso, é... também usa-se através de bateria, né, então, sendo assim, tem conhecimento suficiente pra eles saírem mais ou menos umas duas ou três horas, os jovens, certo, com o microfone, como eu falei, certo, envolvidos com as músicas que eles tão de qualquer maneira até lá, levando e cantando, louvando, falando ali dos hinos, para em algum canto [...].⁴⁷

No depoimento de Jonatas, a todo instante ele se refere ao bicitaxi como carro. Essa é uma comparação muito comum na cidade e me deparo com ela em diferentes momentos da pesquisa. Sobre isso, o pastor André faz um paralelo da realidade missionária vivida por ele em Afuá com a de outras cidades, pontuando o bicitaxi na função desempenhada pelos carros em outras localidades.

Sim, sim, porque geralmente nas outras cidades que geralmente pode haver o uso de carros, geralmente, nós buscamos com o carro, né? Porque tem um carro... E aqui como não há carros, né? Pra buscar as pessoas distantes, não há ônibus, geralmente nós usamos ônibus,

botamos em comunidades ônibus, é..., kombis... Mas aqui como não há, né? É a cidade da bicicleta, então usamos o bicitaxi para isso e tem nos ajudado bastante, entendeu? A trazer as pessoas para os cultos, né?⁴⁸

Esse paralelo, apontado frequentemente, nos leva a pensar nos encontros e negociações culturais que atravessam Afuá. Erguida sobre tábuas, suas pontes configuram *zonas de contatos* (PRATT, 1999) entre práticas de culturas urbanas e rurais. Nesses encontros – dados em desigualdade de forças, uma vez que são marcados por uma herança colonialista, por onde se afirmam visões de mundo colonizadas (MIGNOLO, 2003) – os códigos da experiência urbana e rural são deslocados e, colocados em negociações, perdas e ganhos, criam algo novo. Desse modo, o conceito de carro, do universo simbólico urbano, não é apenas incorporado, mas ressignificado, transgredido pela recriação da bicicleta. Nesse curso, a partir do carro feito de bicicleta percebo como funcionam esses encontros culturais e como por eles se delineia a vida na cidade-floresta (PACHECO, 2006): cidade e floresta atravessadas, imbricadas, dando contornos para experiências singulares, híbridas, tecidas neste espaço amazônico.

⁴⁷ Fragmento da entrevista concedida por Jonatas Lima da Costa, líder dos jovens e auxiliar do trabalho na igreja Assembleia de Deus, em 06 de julho de 2013, na ótica de sua propriedade, no município de Afuá.

⁴⁸ Fragmento da entrevista concedida pelo pastor André, da igreja Universal do Reino de Deus, em 04 de julho de 2013, nas dependências do templo, no município de Afuá.

Nesse *espaço praticado* (CERTEAU, 1998) pelos evangélicos, o carro se reelabora novamente quando possibilita “atingir almas”. Convencido da importância do bicitaxi nas atividades da igreja, Jonatas revelou que, por meio do trabalho evangelístico desenvolvido com o bicitaxi, já conseguiram converter pessoas para sua igreja.

Sim, inclusive assim, nós temos na igreja, né? O grupo de evangelização, este grupo também ele só sai com bicitaxi. Certo, então coloca-se o bicitaxi em um ponto estratégico, certo, em alguma esquina, certo, fica é... o grupo de evangelização, fica geralmente uma pessoa também ministrando, certo, levando a palavra através do bicitaxi, como eu falei, como é direcional então tem como se ter esta estratégia, certo, e já temos sim relatos de pessoas que já aceitaram [Jesus], certo, através do aproveitamento, no caso, do bicitaxi nas esquinas durante os dias... né? O dia realmente o fim de semana, sábado ou domingo, certo, sempre pela parte da manhã, por que fica bem mais fácil, nosso clima é abençoado pra ficar num horário mais impróprio, tem que ser realmente pela manhã, e graças a deus já conseguimos atingir almas, através do bicitaxi, das informações com o bicitaxi.⁴⁹

⁴⁹ Excerto da entrevista concedida por Jonatas Lima da Costa, líder dos jovens e auxiliar do trabalho na igreja Assembleia de Deus, em 06 de julho de 2013, na ótica de sua propriedade, no município de Afuá.

Nos usos atribuídos ao veículo pelas igrejas, o bicitaxi assume sentido e desempenha papéis sociais, atravessando histórias de vidas de pessoas que se converteram e da própria instituição igreja, criando espaços de sociabilidade e laços afetivos (RIBEIRO, 2010). Nas palavras de Jonatas: “Fundamental, posso dizer assim que depois do pastor, em relação à comunicação, o bicitaxi vem em segundo lugar”.⁵⁰

Doado pelo irmão Leonardo Bararuá, o bicitaxi da Assembleia passou por reforma, recebendo nova pintura, que acompanha a cor do templo, verde, e ainda os textos “rumo ao centenário” e “Assembleia de Deus”, estampados à frente e na traseira do veículo; e foi feito um reforço na cobertura do bicitaxi, para receber uma das caixas de som. A estrutura de som conta com duas caixas, uma delas multidirecional, montada por Sarito, que também instalou a da igreja católica. Sobre este processo, Jonatas ressaltou a importância do som para o sucesso das atividades realizadas com o veículo. Avaliado na faixa “de 8 a 12 mil reais”, o equipamento é um dos mais potentes da cidade.

⁵⁰ Idem.



Fig. 75: Bicitaxi da igreja Assembleia de Deus.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

A partir daí, certo, a gente conseguiu um equipamento de primeira linha mesmo, certo, as forças é... aquelas potencias no caso, como se fossem dum carro, como eu falei, né, todo equipamento é automotivo. É, então, custa um pouco mais, certo, inclusive assim, a partir daí foi surgindo, e foi um gasto de 8 a 12 mil reais só no equipamento de som, nesse bicitaxi, certo. Pra ver, pra ter uma ideia do som de qualidade, certo, que temos em mão.⁵¹

Já entre os católicos, o principal uso de seus bicitaxis é observado em procissões realizadas pelas igrejas, e em especial, na do Círio de Nossa Senhora da Conceição, principal evento religioso do município, que mobiliza moradores da cidade e dos interiores, chegando a um público de até seis mil pessoas na procissão principal do dia 8 de dezembro. Empregados na sonorização das procissões, os bicitaxis de propriedade da Igreja Matriz, juntamente com os de outros fiéis, garantem que as músicas e mensagens proclamadas pelo padre no percurso cheguem a todas as casas e ruas da cidade.

Sarito, que é devoto, fica responsável pela instalação do sistema de som, colocando em seu bicitaxi um equipamento de transmissão que direciona o áudio para a rádio Afuá FM, na qual sintonizam todos os demais bicitaxis envolvidos na procissão, além das casas e caixinhas da rádio poste presentes pelo caminho.

⁵¹ Idem.

Na procissão o bicitaxi serve pra fazer a parte sonora, né? Aí o padre vai falando, vão cantando. Na procissão a gente tem uma festa, dia 8 de dezembro, que é uma procissão que pega toda a cidade. Então dá uma faixa de mais de cinco, seis mil pessoas na procissão dessa. Então eu coloco vários bicitaxis. Nós temos a rádio, né? Eu coloco vários bicitaxis e dentro do meu bicitaxi, que ele é o principal, que ele tem mais espaço, eu monto um link da rádio. E de lá do meu bicitaxi, ele joga pra todos os outros que tão sintonizados na mesma estação. Então quem vai lá na ponta, lá no meio ou lá atrás, escuta só uma coisa. Entendeu? Tanto dentro, na procissão como nas casas. E as pessoas nas casas sintonizam o rádio, ligam caixa amplificadora e deixam tudo na beira [na rua]. E é uma coisa que dá muita, é... de muita utilização, sabe?⁵²

O sistema, apesar de representar uma evolução ao modo como era feito antes do bicitaxi, quando utilizam megafone para conduzir as procissões, ainda apresenta falhas, conforme relata o padre Sílvio da Conceição. Segundo ele, o alcance da rádio ainda é reduzido, de modo que no bairro Capim Marinho, a sintonia apresenta muitas falhas, comprometendo a qualidade da transmissão.

⁵² Excerto da entrevista concedida por Raimundo do Socorro Souza Gonçalves, ou Sarito, como é conhecido, em 21 de abril de 2013, no entorno da quadra poliesportiva do município de Afuá.

Além dos usos na sonorização, algumas pessoas também utilizam seus bicitaxis para acompanhar a romaria, em especial os idosos, por conta de dificuldades de locomoção. Percebendo essa participação dos veículos, criou-se uma procissão específica para contemplar os meios de transporte da cidade. Assim, bicitaxis, bicicletas e triciclos compõem a chamada cicloromaria, onde participam cerca de quinhentas pessoas todos os anos. Segundo o padre, a cicloromaria, juntamente com a procissão de canoas a remo, são diferenciais da festividade em relação a outros cários na região. Nesse sentido, muito de sua relevância está ligada a dimensão cultural expressa no bicitaxi: “porque de certa maneira é como se fosse um marco, é... cultural, na verdade, daqui do município. Se tornou, na verdade, um marco cultural as bicitaxis”⁵³.

Essa dimensão comentada pelo padre sobre uma *identidade cultural* do município, articulada à invenção e uso dos bicitaxis na cidade, se desdobra em duas questões que sinalizei em minhas *cartografias afetivas*. Uma delas, diz respeito à construção de um discurso institucional de *identidade afuaense*, que caracteriza a cidade com apelos que passam pelos argumentos do exótico e de uma suposta sustentabilidade. De fins turísticos, esse discurso se

alimenta tanto de ações da Prefeitura, que por meio de um portal na internet e da padronização de espaços públicos, reforça seus argumentos do que é ser afuaense, bem como do conteúdo midiático acerca da cidade. Assim, entre o portal da prefeitura e matérias disponíveis na rede, encontro a “Veneza do Marajó”: lugar de riquezas naturais, a “terra do camarão”, a “capital das bicicletas” ou a “cidade do pé redondo”, com seus extravagantes bicitaxis e sua vida sobre pontes.

Já a segunda questão que atravessa essa discussão, se refere aos processos de identificação que cercam o exercício de identidade dos afuaenses e incluem o bicitaxi como prática cultural. Nesse sentido, não se pode negar a importância adquirida pelos veículos no cotidiano da cidade: seja como apoio de práticas religiosas, de serviços de saúde ou como espaço por onde se articulam novas sociabilidades, o bicitaxi integra e modifica os modos de vida experimentados em Afuá. Mudam, deste modo, também sua relação com o território e a maneira como se reconhecem enquanto comunidade. Por isso, acredito que podemos reconhecer no bicitaxi seu caráter de patrimônio cultural da cidade, por onde circulam diferentes identificações e afetos.

Ainda sobre a cicloromaria, padre Sílvio revela que a igreja incentiva os participantes a enfeitarem seus veículos com as cores da

⁵³ Excerto da entrevista concedida pelo padre Sílvio da Conceição, em 05 de julho de 2013, no Centro Paroquial da Igreja Matriz, no município de Afuá.

feira, premiando os melhores ornamentados. Embora exista esse estímulo declarado da diretoria, percebo pelas fotos e vídeos⁵⁴ que documentam a festividade que esse é um impulso latente entre os romeiros, que enfeitam suas ruas e casas a espera das procissões, como comentei em minhas *cartografias afetivas em Afuá*.

Na verdade existe até uma motivação de nossa parte, como diretoria, é... colocando um prêmio para a bicicleta, ou bicitaxi, ou meio de transporte que seja mais bem enfeitado, né? Mais cara..., é... característico, assim, da festa. Geralmente a gente opta é... por algumas cores, por exemplo, o branco e o azul. É as cores que de certa maneira se destacam durante a festividade da Imaculada Conceição aqui em Afuá. E as pessoas aproveitam justamente pra ornamentar os seus meios de transporte também utilizando flores, dessas cores, balões... É uma cor realmente muito, muito bonita. Tem realmente meios de transporte muito bem ornamentado. E existe essa motivação, até as vezes com sorteio, um prêmio para o bicitaxi que esteja mais bem ornamentado.⁵⁵

Com flores, fitas, bandeiras, balões e papel crepom, os bicitaxis, as bicicletas e os triciclos seguem pelas ruas da cidade,

compondo a cena azul e branca que toma conta de seus espaços públicos. Com quase duas semanas de duração, a festividade cobre a cidade com suas cores institucionais e impulsiona os afuaenses ao exercício da criação, no qual se observam subjetividades em movimento, que construídas no trânsito do cotidiano, passam a tecer a trama de experiências estéticas locais (RICHTER, 2003) e a erguer outros regimes de dinâmicas imagens.

Seguindo a mesma orientação institucional, o bicitaxi de propriedade da Igreja Matriz, utilizado nas procissões, também é azul, cor da padroeira Nossa Senhora da Conceição. Além do equipamento de som, composto por caixa multidirecional, bateria, som automotivo e amplificador, ele apresenta bagageiro e cobertura que, por ser vazada, não é utilizada para proteger do sol, servindo apenas para acomodar a caixa de som. Além deste veículo, a igreja possui outro, que hoje não está sendo usado por falta de reparos. Ele pertenceu a Maurélio, o qual personalizou o veículo com seu nome e o de sua esposa, os quais ainda permanecem no veículo.

⁵⁴ As fotos e os vídeos da festividade foram gentilmente cedidos por Éder Jean Furtado, fotógrafo e documentarista da cidade.

⁵⁵ Excerto da entrevista concedida pelo padre Sílvio da Conceição, em 05 de julho de 2013, no Centro Paroquial da igreja Matriz, no município de Afuá.



Fig. 76: Ciclo romaria da Festividade de Nossa Senhora da Conceição.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 77: Bicicleta-táxi da Igreja Matriz, utilizado na divulgação dos eventos da paróquia.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Presentes nos momentos festivos das igrejas, os bicitaxis também participaram de importante conflito político que marcou a história da cidade entre os anos de 2003 e 2004, episódio narrado e discutido na pesquisa de doutorado de Pacheco (2009b). Segundo o autor, o caso, que começou como disputa religiosa entre protestantes e católicos, tomou proporções políticas quando o então prefeito, Miguel Santana, evangélico, passou a ser constantemente acusado pelo líder católico, frei Cleto Millán, de favorecer a comunidade protestante em detrimento das necessidades dos católicos em diversas circunstâncias. O embate teve seu ápice quando o prefeito apresentou à Câmara Municipal um Projeto de Lei concedendo um terreno à Assembleia de Deus, que seria utilizado para construção de um auditório:

Foi nessa efervescência que, em 15 de agosto de 2003, o prefeito Miguel Santana encaminhou à Câmara Municipal o Projeto de Lei 009/03, visando doar um terreno com 505.96 metros quadrados à Assembleia de Deus (Prefeitura Municipal de Afuá. Projeto de Lei nº 009/2003, Afuá-Pa, 23 de junho de 2003), cuja finalidade, conforme sua mensagem apresentada ao legislativo, era a “construção de um prédio onde abrigará um auditório e várias salas para funcionar com secretaria, haja vista que hoje Afuá é o Centro Regional onde abrange os municípios de Afuá, Anajás, Chaves e parte de

Breves, sendo que este terreno se enquadrará dentro dos projetos da igreja, razão pela qual o prefeito sensibiliza-se com os argumentos do pedido do Pastor da Igreja para doação do mesmo” (Prefeitura Municipal de Afuá. Mensagem N° 0005/2003, Afuá-Pa, 15 de agosto de 2003). (PACHECO, 2009b, p. 229).

A medida aumentou a revolta dos católicos, que sob a liderança do padre, começaram a reivindicar pelo apoio do prefeito ao projeto da nova igreja matriz, mas novamente o mesmo se absteve, faltando a uma reunião programada pelos católicos. Em meio a esses conflitos, Pacheco (2009, p. 230) relata uma manobra elaborada pelo prefeito, com vistas a tentar garantir a aprovação de seu projeto sem atrair as atenções:

No apagar das luzes de 18 de fevereiro de 2004, Miguel Santana, sem respeitar o regulamento interno da Câmara, que determinava pelo menos 24 horas de antecedência para a inserção de qualquer pauta numa reunião ordinária, entregou ao presidente da Câmara o Projeto de Lei, pedindo-lhe que fosse votado no dia seguinte.

O padre, contudo, foi informado da votação e tratou de divulgar na rádio o acontecimento do dia seguinte, convocando os católicos para protestar contra o projeto na frente da Câmara e, assim, tentar mudar os votos dos vereadores. Na preparação para o

ato, o padre reforçou o convite aos fiéis percorrendo a cidade em um bicitaxi equipado com som. Ao longo do caminho “denunciou manobras elaboradas pelo prefeito e suas medidas impositivas contra os 85% dos habitantes declarados católicos do município”. (IDEM, 2009, p. 230)

Apesar da resistência do prefeito, que tentou desarticular o movimento organizado pelo padre, os católicos conseguiram transferir a votação para o mês seguinte e, com isso, puderam estruturar novas mobilizações a seu favor. Entre uma série de articulações políticas, o dia da votação novamente chegou e foi marcado pela “maior manifestação de protesto católica, até então, vivido pela história de Afuá e possivelmente dos Marajós” (IDEM, 2009, p. 234).

Da frente da capela de cada bairro da cidade, pessoas com faixas, cartazes e a bandeira do padroeiro seguiram à praça da matriz. Chegando lá, uniram vozes e começaram a entoar gritos de guerra como *Rei, Rei, Jesus é nosso Rei! Mãe, Mãe, Maria é nossa Mãe! Vereadores católicos, o povo não esquece! O povo unido, jamais será vencido!* e cantos, ajudados pelo carro-som que também permita escutar à distância, hinos dedicados à N. Senhora e a Jesus Cristo, leitura de mensagens, textos sobre a inconstitucionalidade do projeto e do desrespeito

das autoridades públicas com os afuaenses. Sacralizando todo movimento, a passeata partiu com mais de 1.000 pessoas conduzidas pelo andor e estandarte de N. Sra da Conceição e a cruz de Cristo em direção à praça da câmara. Os símbolos da defesa católica a *Guerra Santa* estavam fortemente apresentados (IDEM, 2009, p. 234).

Vitoriosos na disputa com o prefeito, a votação foi suspensa por ordem do juiz Alessandro Ozanan (IDEM, 2009) e o protesto dos católicos entrou para a história dos afuaenses de todas as religiões. Nesse curso, o bicitaxi também atravessa as memórias da “Guerra Santa”, na qual desempenhou papel importante em momentos decisivos do embate político-religioso: “Os bicitaxis anunciavam, em suas caixas de sons, frases contra a aprovação do projeto [...]” (IDEM, 2009, p. 234). Colocando as potências de seus equipamentos de som a serviço da manifestação e do debate político, os bicitaxis consolidaram sua participação em eleições e procissões, e hoje a população não imagina passar por estes eventos sem o veículo.

Sobre esse período, Pedro Jr. me contou com entusiasmo de sua participação como motorista do bicitaxi da Igreja Matriz. Católico fervoroso, ele lembra que o evento aconteceu na época em

que ocupava um cargo administrativo na prefeitura, mas que, apesar disso, preferiu lutar em nome da fé:

“[...] eu era um dos revolucionários [risos]. [...] eu ocupava um cargo bacana na prefeitura. Quando a bomba explodiu era uma época em que eu tinha desistido de ser padre mas estava muito engajado na Igreja, aí fui em frente. [...] a galera fazia barulho em frente à Câmara municipal, no período que o projeto estava sendo discutido. Mas era muita gente... foi por isso que o prefeito perdeu a eleição!”⁵⁶

Apontado por Pedro Jr. como um marco na história do município, as memórias da “Guerra Santa” reforçam o comportamento observado nas ruas de Afuá, nas quais encontramos os bicitaxis sendo utilizados como afirmação de *posições de identidades* (HALL, 2006) religiosas.

SALVANDO VIDAS: BICILÂNCIA

Depois que Sarito criou seu triciclo, não demorou muito para que vizinhos e amigos começassem a procurá-lo em momentos de emergência médica. Sem outra alternativa no município, a

⁵⁶ Excerto da conversa com Pedro Júnior, em 17 de junho de 2014, no bate-papo da rede social Facebook.

população enfrentava dificuldades para conduzir pessoas acidentadas ou impossibilitadas de andar até o hospital. Como relatou o próprio subsecretário de saúde, Adeilson Nunes Lobato, os recursos eram improvisados pelos afuaenses: “Porque assim, antigamente, eles traziam o paciente, vinha na rede, ou vinha até mesmo em macas improvisadas, né?”⁵⁷

Por isso, quanto mais pessoas tomavam conhecimento do triciclo de Sarito, maior era o número de chamadas. Sobre essa fase, o ideador recompõe reminiscências de algumas situações vividas em seu primeiro bicitaxi, como quando ele ajudou grávidas a chegarem ao hospital para a realização de seus partos:

Quando tinha doente, eu trazia no meu [bicitaxi], né? Aí eu já trazia no meu, que o pessoal ligavam “Sarito, tem um doente, vem buscar aqui!” Aí eu ia pegar os doentes, né? Inclusive, pessoas, mulheres quando tavam pra ter filho... Um dia quase que uma teve filho dentro do bicitaxi [risos] Aí, eu me apavorei! Cheguei varando aí, aí a mulher, fomo chegando tendo filho.⁵⁸

O que hoje é comentado com bom humor por Sarito, refere-se a um período de grandes dificuldades para os afuaenses, que sem

⁵⁷ Excerto da entrevista concedida por Adeilson Nunes Lobato, subsecretário de saúde do município, em 05 de julho de 2013, no prédio da secretaria, em Afuá.

⁵⁸ Excerto da entrevista concedida por Raimundo do Socorro Souza Gonçalves, ou Sarito, como é conhecido, em 21 de abril de 2013, caminhando pela cidade.

a assistência do poder público, tinham que chegar ao hospital por seus próprios meios, o que, muitas vezes, acarretava acidentes ou complicações médicas. Sobre isso, Thomson (1997) nos lembra que a maneira como lidamos com o passado, recompomos nossas memórias e atribuímos sentidos a elas, muda com o passar do tempo e as circunstâncias do presente. Assim, é possível entender a postura descontráida de Sarito ao lembrar essas experiências, já que agora elas se apresentam como dificuldades superadas.

Diante dessas especificidades, e com a criação e popularização do veículo de quatro rodas, foi que, por volta de 2005, na gestão do secretário Chada⁵⁹, a prefeitura tomou a iniciativa de encomendar um veículo que pudesse prestar socorro à população de forma apropriada.

Na verdade, logo após a criação do bicitaxi no município, né? Observou-se a necessidade também da população, dessa locomoção da população até a unidade mista. Se você andou na cidade já observou que a cidade ela é sobre palafitas, então nós temos dificuldade com transporte móvel, né? Motorizado. [...] E a oficina que foi realizado esse serviço, foi na oficina do seu Leôncio. Nós colocamos pra ele praticamente como a gente queria, né? A gente

queria um carro com uma maca, com um suporte pra colocar o soro, com o suporte pra colocar uma garrafa de oxigênio pequena, onde pudesse tá atendendo a população mais rápido, né? Porque assim, antigamente, eles traziam o paciente, vinha na rede, ou vinha até mesmo em macas improvisadas, né? Então se teve a ideia das cidades grandes, onde se tem a ambulância, se criar a bicilância em Afuá. Aí foi que a gente criou e a bicilância que tá aí. [...] ⁶⁰

Confeccionada na oficina de Leôncio, a bicilância – nome rapidamente atribuído ao veículo pela população – tem estrutura semelhante à maioria dos bicitaxis de Afuá: feito de duas bicicletas aro 20, conta com dois assentos, bagageiro e cobertura. Entretanto, nos detalhes se apresentam as inovações do modelo, com suporte para um cilindro de oxigênio pequeno, apoio para soro e espaço para acomodar uma maca, o que, na verdade, é feito no próprio assento, sem o encosto. Além do paciente na maca, a bicilância tem capacidade para transportar mais duas pessoas, geralmente o motorista e um acompanhante. Entre os acessórios que compõem o kit de socorro fornecido pelo hospital, além do oxigênio, soro e maca, encontramos ainda a máscara de oxigênio e uma caixa de primeiros socorros.

⁵⁹ Este fato ocorreu na gestão do prefeito Odimar Wanderley Salomão, conhecido na cidade como Mazinho.

⁶⁰ Excerto da entrevista concedida por Adeilson Nunes Lobato, subsecretário de saúde do município, em 05 de julho de 2013, no prédio da secretaria, em Afuá.



Fig. 78: Bicilância e seus detalhes.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

O processo de criação do veículo foi fruto da parceria entre membros da Secretaria de Saúde, do hospital e da oficina de Leôncio. Da Secretaria vieram os recursos e a orientação técnica, da equipe do hospital, a vivência profissional, e da oficina, a experiência em dar forma a diferentes bicitaxis e na manipulação dos materiais, bem como as astúcias e subversões para dar novas soluções a novos problemas, articuladas a partir da experimentação contínua e da troca de saberes.

Adaptado para a rotina de atendimentos pré-hospitalar, o veículo permite que o socorro chegue a quase toda a cidade, aumentando as chances de recuperação de acidentados que exigem pronto atendimento. Ele é utilizado tanto pela equipe do hospital, que presta assistência nos casos mais simples, com a ajuda de um enfermeiro e dos porteiros da unidade, que também desempenham a função de condutor da bicilância; quanto pelos brigadistas, acionados nos casos mais graves, que exige-se uma formação específica da equipe de socorro.

Segundo o subsecretário, que reforça o avanço obtido com a aquisição da bicilância para ampliação do alcance da assistência médica na cidade, o veículo só não chega a todas as casas por conta da deficiência de infraestrutura de vias em algumas partes da cidade, em especial no bairro Capim Marinho:

Toda a cidade [pausa] É... nem t... Só onde tem ruas, né? Na verdade... Porque assim, tem algumas invasões na sede do município que o bombeiro com a maca que é acoplada, que precisa se buscar mais distante o paciente, eles levam, trazem na maca, colocam na bicilância e vem. Mas atende toda a cidade onde tem ruas. Algumas passagens não tem a rua adequada, né?⁶¹

Apesar dessas dificuldades de acesso, conversando com Carlos, um dos porteiros da unidade de saúde, que há oito anos dirige a bicilância, ele me confirma a contribuição do veículo para melhoria da qualidade de vida da população. De acordo com ele, muitas pessoas já foram beneficiadas ao longo dos anos e sua pertinência é inquestionável entre os afuaenses.

Sim, ele muito útil, porque não tem outro transporte, né? Pra trazer o paciente... Melhor que tá trazendo o paciente carregado, ou trazendo no triciclo, bicicleta não tem condição de trazer... Então ele é muito útil, tem espaço, tem de onde colocar a maca pra trazer o paciente, num chegar pior do que ele já tá, né? Então ele é útil.⁶²

⁶¹ Excerto da entrevista concedida por Adeilson Nunes Lobato, subsecretário de saúde do município, em 05 de julho de 2013, no prédio da secretaria, em Afuá.

⁶² Excerto da entrevista concedida por Carlos Augusto Coutinho da Costa, funcionário público que atua como porteiro da unidade de saúde do município, em 04 de abril de 2013, na recepção do hospital, em Afuá.

Até pouco tempo, o atendimento era feito exclusivamente pela equipe do hospital, já que a cidade não dispunha do serviço da brigada de combate a incêndio. No entanto, há dois anos a brigada assumiu boa parte dos chamados, por conta do treinamento mais apropriado para esta atividade. Valdison é um desses brigadistas que encontro durante a pesquisa. Mas ao contrário dos demais, nosso contato tornou-se mais próximo, principalmente por conta do projeto que ele vinha apresentando à secretaria de saúde.

Apesar de reconhecer o valor da bicilância, Valdison defendia a necessidade de melhorias no modelo, para benefício do trabalho dos brigadistas. Fico sabendo de seu projeto em minha segunda visita à cidade, pelo próprio subsecretário, Adeilson:

[...] A cada ano a gente dá uma reformada e agora a gente tá com um novo projeto, né? De fazer uma nova bicilância, mas já é um outro formato. É um bombeiro que trouxe pra gente, é o seu Valdison, ele trouxe um novo projeto de uma bicilância onde a adaptação já é até melhor, né? E provavelmente você deve estar visitando a gente, posteriormente aí, vai conhecer a nova bicilância. Nessa bicilância antiga aí, nós já tivemos sirenes, né? Pra população observar que... Assim, é coisa de cidade grande eles

colocaram no município, mas a gente fez do nosso modo.⁶³

Na fala do subsecretário encontro, mais uma vez, com o processo de criação contínuo que atravessam os bicitaxis da cidade. Como ele relata, o veículo está em constante manutenção e aperfeiçoamento, já tendo apresentado diferentes “versões” ao longo dos anos, inclusive com o uso de acessórios específicos da vida urbana, como a sirene de ambulância. Nesse sentido, reconheço na bicilância novas marcas do entendimento de *cidade-floresta*, anunciado por Pacheco (2006), que se apresentam por meio dos entrelaçamentos de códigos e práticas do universo rural e urbano e que dão forma a modos de vida singulares. Quando Adeilson aponta para a sirene como “coisa da cidade grande” e pondera que “a gente fez do nosso modo”, ele assinala exatamente esses *modos de fazer* (CERTEAU, 1998) do local, que em práticas de consumo, deslocam e ressignificam a sirene a partir de sua incorporação à bicilância. Assim, pelo veículo transitam práticas, acessórios e estéticas que procedem da cidade e da floresta, borrando as fronteiras entre estas.

Sobre o projeto a que se refere o subsecretário, logo descubro que, na verdade, trata-se de uma ideia apresentada

⁶³ Excerto da entrevista concedida por Adeilson Nunes Lobato, subsecretário de saúde do município, em 05 de julho de 2013, no prédio da secretaria, em Afuá.

verbalmente, ainda que com consistência e muitos detalhes. Isso porque a concepção de projeto em Afuá não costuma seguir o conceito do dicionário ou dos livros de design⁶⁴, que a apresentam como uma ideia materializada em representações gráficas, como esboços ou desenhos técnicos. Com algumas exceções, como nos projetos de Sarito, sua prática geralmente acontece no plano da imaginação e do diálogo, compartilhada entre amigos e outras partes interessadas, como no caso da bicilância, e estendida diretamente à experimentação material, pulando as etapas de expressão gráfica.

Eu na verdade não tenho posse do projeto. Eu vou ver se o Valdison, que é o rapaz da oficina, que ele me explicou tudinho como é, não sei se ele tem alguma coisa desenhado. Porque as coisas em Afuá funcionam assim, não se desenha. Se cria na hora e... Ele tem um esboço assim, como é que ele quer fazer, porque, entendeu? Que a maca entra no meio... Eu não sei se ele tem desenho. Eu não posso te afirmar se ele tem desenho.⁶⁵

Por conta dessa característica, o coração desta pesquisa sempre foi a conversa. Mais do que entrevistas, procurei exercitar trocas de experiências com estes ideadores a fim de me aproximar de

⁶⁴ Discussões de projeto em design o leitor encontra em: Bernard Löbach (2001), Bruno Munari (1998), Mike Baxter (1998) e Nelson Back (1983).

⁶⁵ Excerto da entrevista concedida por Adeilson Nunes Lobato, subsecretário de saúde do município, em 05 de julho de 2013, no prédio da secretaria, em Afuá.

suas criações e processos de projeto, em suas similaridades e diferenças na relação com o olhar do design. Esse foi o caso de Valdison, que além de brigadista, descubro ser dono de uma oficina metalúrgica e responsável pela confecção de vários bicitaxis na cidade. Nossos encontros aconteceram em diferentes momentos da pesquisa, desde quando o projeto era apenas uma intenção, até a avaliação de seu resultado.



Fig. 79: Valdison, brigadista e dono de oficina metalúrgica.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

No primeiro momento, ele justificou sua ideia apontando os problemas enfrentados cotidianamente no uso da bicilância para

socorro médico. De acordo com ele, a maior dificuldade está na localização da maca, que expõe o paciente ao risco de queda durante o percurso de retorno ao hospital. Nesse modelo, ela é acomodada em uma das extremidades laterais do veículo e não é presa a nenhuma estrutura. Por conta disso, um brigadista é obrigado a seguir fora do carro, acompanhando lado a lado o paciente, de modo a garantir sua segurança. Como afirma Valdison, essa inadequação dificulta muito seu trabalho e de seus companheiros: “Tu tem que vir é na braba praticamente, né? Num lado, segurando...”⁶⁶.

Olha, com a maca aqui no caso o paciente pode virar, né? Tem que vir, às vezes a gente vem um aqui [sentado, ao volante], e vem outro aqui [fora do carro, na lateral], entendeu? Aí tu vem acompanhando, as vezes é cansativo porque tu tem que apanhar o carro. Aí a gente vem rápido porque o paciente vem mal às vezes, né? Aí tu não consegue... Aí tu tem que vir ali do lado todo tempo. Até que tu chegue de lá pra cá, é uma distância muito longa percorrida num carro desse. Entendeu? Às vezes a gente tira 6, 7 minutos prum carro desse. Entendeu? Aí tu tem que vir ajudando, dando assistência pro paciente. Aí o que acontece, às vezes o paciente vem vomitá, ele vira pra cá. A partir do momento que o paciente vai querer vomitá ele automaticamente

ele se vira, né, pra querer... A gente tem que ficar dando suporte. [...] Não é presa [a maca no carro], exatamente... Ela vem aqui no lateral. São vários tipos de maca que tem aí, entendeu? Mas aí, fica difícil pra gente manipular aqui, trabalhar.⁶⁷

Os problemas indicados por Valdison não prejudicam apenas o ofício diário dos brigadistas, mas comprometem, principalmente, a qualidade do atendimento. Tendo que atravessar a cidade correndo ao lado do paciente, o tempo de retorno ao hospital inevitavelmente aumenta, o que pode agravar a situação do paciente que depende da agilidade do socorro para sua recuperação, como em casos mais graves. Além disso, como a bicilância é compartilhada com o hospital, também existe o tempo de deslocamento dos brigadistas até esta, o que aumenta ainda mais o tempo de resposta do serviço. Por conta disso, é tão importante para Valdison que a brigada tenha sua própria bicilância, porém incluindo aperfeiçoamentos que resolvam as falhas levantadas por ele. Para isso, ele planejou uma série de soluções projetuais:

É aquela coisa que eu tava explicando, porque se, como a pessoa vem aqui no lado, ela vem correndo, a outra pessoa vem aqui né [no volante]? Vem correndo no lado... Então a partir

⁶⁶ Excerto da entrevista concedida por Valdison Arlan Coen Gomes, brigadista e dono de oficina metalúrgica, em 06 de julho de 2013, na oficina de sua propriedade, em Afuá.

⁶⁷ Idem.

do momento que tu vem aqui [no volante], tu não vai conseguir dá suporte, né? É claro que tu não vai, porque a pessoa já vem cansada correndo, e o paciente tá aqui. Então o que que eu pensei? Pensei em fazer justamente dum lado e do outro [os assentos], pra pessoa ficar uma lá e a outra aqui pra dar suporte, entendeu, pro paciente... [...] Dois acentos... E aqui na frente a mesma coisa. Vai ter a caixinha todinha de primeiros socorros. Entendeu? E a maca no meio... com carretilha. [...] Fica presa, no meio, exatamente. Vai ter engate pra engatar... Quando tu chegar, tu desengata e puxa. Entendeu? Vai facilitar mais... [...] A gente pensou também em marcha pra aliviar, entendeu? Pra ficar mais leve. Essas questões todas aí, né? Pra dar suporte na questão, pra justamente pros paciente e pra gente, né? O conforto pra todo mundo. Então foi essa questão que eu pensei.⁶⁸

Como explicado por ele, em sua proposta de projeto a maca ocupa o espaço central do veículo, localizado entre os dois assentos, o que permite maior segurança ao paciente, que segue amparado pelos brigadistas em todo o percurso. Ademais, o ideador também prevê a inclusão de um trilho com carretilhas e mecanismo de engate, para que a maca possa deslizar mais facilmente sobre a bicilância e, assim, reduzir o esforço dos socorristas; bem como, a presença de amortecedor e marcha, para aliviar a carga e facilitar a

⁶⁸ Idem.

direção, já que o veículo possui equipamentos pesados, além dos próprios passageiros.

Todas as soluções propostas por Valdison para o novo modelo da bicilância provém de sua experiência diária como brigadista. De acordo com ele, este é um ponto fundamental para pensar o projeto do veículo, já que na sua visão, só a vivência permite dimensionar as dificuldades e apontar as melhores saídas. Entretanto, ele não o fez sozinho. Na elaboração de seu projeto ele contou com a colaboração de seus colegas de profissão, com quem trocou ideias sobre mecanismos e suportes, avaliando as melhores soluções com base em suas experiências de trabalho e de vida em Afuá.

É, da minha experiência que todo tempo eu tô acompanhando. Porque, até porque eu trabalho lá, né? Eu tô vendo as dificuldades... Aí justamente eu me cheguei com meus amigos lá, que trabalham também lá, pra gente fazer isso. [...] Não, eu pensei [no projeto da nova bicilância], eu mesmo, né? Pensei e joguei pra eles [brigadistas], entendeu? Pra eles avaliarem, juntos, a gente foi avaliando... Aí, não, ficou legal, tá bom... Entendeu? Aí, foram, aí a gente se juntou todo mundo, o pessoal, a ideia é boa, vamo fazer, entendeu? Aí, jogou pra eles lá [prefeitura].⁶⁹

⁶⁹ Idem.

Sobre essa argumentação, encontro eco na reflexão de Norman (2008), quando ele defende que todos somos designers em algum momento da vida e que os produtos criados pelos próprios usuários são melhores, uma vez que são mais coerentes, funcional e esteticamente, com os estilos de vida individuais de seus criadores. Nessa abordagem, o homem comum é empoderado como agente de transformação de sua realidade, redefinindo e subvertendo padrões de produção e consumo, e instaurando outros regimes estéticos e materiais.

Por conta dessas especificidades, ao apresentar o projeto para a secretaria de saúde, Valdison defendeu que a confecção do mesmo deveria ser realizada em sua oficina, como uma maneira de garantir que as vozes e necessidades da brigada seriam ouvidas e atendidas. Uma vez que o processo de criação dos bicitaxis de Afuá se completa apenas em sua fase de execução. Era imprescindível, na interpretação do ideador, que o processo fosse concluído sob seus cuidados e com a supervisão dos demais funcionários da brigada.

Essa minha proposta eu apresentei, foi o seguinte... É como eu te falei, eu trabalho lá na brigada, aí, eu, esse aqui é daqui na emergência, a gente usa mais esse aqui, porque a gente trabalha com ele. Então eu apresentei pro Adê [Adeilson Nunes Lobato, subsecretário de

saúde], né? O Adê hoje em dia vem a ser quase o secretário de saúde. Ele ajuda lá, trabalha há muito tempo. Então ele falou que ia, ele pegou, aí a gente colocou tudinho pro prefeito, o que era antes... Aí só que eles ficaram... Aí foi, foi, até que não fizeram. Aí passou pra esse outro [prefeito], aí a mesma coisa, de novo, num fizeram, entendeu? Aí a gente, diz que eles iam fazer num sei com quem. Aí a ideia era a seguinte, era ele jogar pra mim, pra mim fazer, porque justamente eu conheço a dificuldade que a gente tem lá, entendeu? Aí era pra mim fazer, por isso que eu criei isso, porque eu vi as dificuldades que a gente tem.⁷⁰

Entretanto, para desgosto de Valdison, o projeto foi executado por outra oficina e não teve acompanhamento dos brigadistas. Encontro com o novo modelo em minha última visita à cidade, em abril deste ano, e confirmo o anunciado por ele: inadequações à rotina de trabalho na brigada. Embora a essência do projeto do ideador tenha sido mantida na nova bicilância, nos detalhes da execução, surgem novos problemas que poderiam ter sido melhor avaliados com a inclusão do olhar dos usuários do veículo.

⁷⁰ Idem.



Fig. 80: Bicilância confeccionada para a brigada de incêndio.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2014.

Um desses problemas é a largura do novo modelo, que no resultado final ficou maior do que o apropriado para circular pelas pontes da cidade, em sua maioria bastante estreitas, principalmente pelo bairro Capim Marinho, de onde a brigada recebe muitos chamados. Com isso, o alcance do veículo é comprometido, assim como sua velocidade, como me conta outro brigadista:

O tamanho dele, em relação a largura tá... muito grande ele. Tá muito largo. As ruas são estreitas, quando a gente passa perto de outro carro que também é largo, a gente tem que passar bem [com ênfase] devagar, porque senão não dá eles dois na rua né?! Isso acaba atrasando, porque quando a gente passa do lado do outro carro, a gente tem que diminuir a velocidade pra tentar passar, né?⁷¹

Outro ponto observado entre os brigadistas é a aparente fragilidade da “carcaça”, ou seja, da estrutura de metal do veículo, que não é reforçada como deveria nas áreas que acomodam os assentos. Isto porque o veículo foi remendado para incluir a maca ao meio, entre dois assentos. Além disso, várias das especificações do projeto de Valdison, como a instalação de um trilho com carretilhas

⁷¹ Excerto do depoimento concedido por um membro da brigada que pediu para não ser identificado, o que entendo e respeito. A entrevista foi realizada em 21 de abril de 2014, em frente à Brigada Municipal de Afuá.

para que a maca pudesse deslizar, bem como dos amortecedores e marcha, não foram aplicadas na confecção do veículo, prejudicando as condições de trabalho dos brigadistas e a segurança dos pacientes. Como relatado pelos trabalhadores:

Quando tá só paciente e o outro parceiro pra pedalar ele fica muito bom. Agora toda vez a gente tem que levar um ou dois acompanhantes. Aí na frente dele, como ele é, ele é, a ferragem dele é um pouco fraca, aí fica ruim. Pesa muito, e fica ruim. [...] Um amortecedor faria diferença. Até em relação aos buracos que tem nas ruas. As vezes tem uma tábua arrancada, uma tábua podre, aí ele dá um impacto muito grande. O paciente vem deitado, né? Ele acaba dando um choque. Às vezes acaba agravando mais a situação do paciente.⁷²

E as carretilhas, que não teve aqui, oh! Porque isso aqui, dificulta muito pra gente, porque a gente coloca essa maca lá, aí não tem como... se tu for colocar com paciente, quando tu vai empurrar ela [a maca] quer ir pra ali, né? Tu tem que ter muita força, tem que ter um aqui aguentando [atrás do veículo], e o outro já entra por lá. E assim com a carretilha não, a gente ia colocar aqui, a carretilha, né? Só ia correr aí.⁷³

⁷² Idem.

⁷³ Excerto de entrevista concedida por Valdison Arlan Coen Gomes, brigadista e dono de oficina metalúrgica, em 21 de abril de 2014, em frente à Brigada Municipal de Afuá.



Fig. 81: Área crítica do veículo, onde se notam remendos na estrutura que sustenta os assentos e a maca.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

Com menos de um mês de uso, a ausência desses itens propostos por Valdison começam a ser sentidos no cotidiano dos brigadistas e nas condições do próprio veículo, que já apresenta algumas avarias, como uma deformação na parte central que acomoda a maca. O fato dele ser muito largo e exibir uma estrutura frágil, somado a ausência dos amortecedores, que amenizariam o peso e os impactos, sobrecarrega essa área que logo deve requerer

reparos. Uma lição para ser aprendida pela prefeitura da cidade, que insiste em ignorar a sabedoria construída nas ruas de Afuá.

NINGUÉM QUER FICAR PRA TRÁS AQUI: DISPUTAS PELO MELHOR CARRO

Desde a criação de Sarito até hoje, os bicitaxis passaram por muitas mudanças e aperfeiçoamentos. A “modernização” dos veículos, como é apontada por muitos, está relacionada a um comportamento observado em minhas andanças por Afuá: as disputas pelo “melhor carro”. Em seus depoimentos, os ideadores constantemente demonstram esse desejo de afirmação e prestígio social, o qual buscam também por meio de seus veículos.

Esse é o caso do *bicitaxi* conhecido como “Bat Ferrari”, de Doranildo Almeida dos Santos. Uma mistura inusitada de “batmóvel”, o carro do homem morcego “Batman”, com o modelo famoso da marca italiana de automóveis “Ferrari”. Encontro com o professor do espaço rural em sua residência e, de dentro do seu veículo, ele relembra o processo de montagem do carro:



Fig. 82: Doranildo e detalhes da sua Bat Ferrari.
Fonte: Aislan de Paula Ferreira da Silva, arquivo pessoal, 2013.

Teve um inventor que inventou, né? Ele criou uns triciclos aqui, né? Aí foram modernizando, modernizando... Aí criaram alguns modelos aí. Aí eu criei o meu próprio modelo. Aí negócio de filme de Batman, e tal, da Ferrari. Aí eu criei esse modelo aqui. Foi mais ou menos em 2004, acho... que o Pelado, que foi feito lá. Aí fomos fazendo aos poucos, aos poucos. Aí surgiu a Bat Ferrari aqui [...]⁷⁴

Em seu depoimento, Doranildo segue um percurso linear dos acontecimentos, começando pela criação do primeiro *bicitaxi*, em referência ao “inventor” Sarito, passando pelo período que ele chama de “modernização” dos veículos, quando eles começaram a ser personalizados, ganhando formas e acabamentos sofisticados e exclusivos, até a criação de seu próprio modelo. Por se tratar de um processo artesanal de fabricação de peças únicas, no qual são envolvidos oficinas de soldagem, oficinas de montagem de bicicleta, profissionais de estofado, além dos próprios donos do veículo, é frequente nas encomendas o desejo de diferenciação, o desencadeou o processo de “modernização” apontado por Doranildo.

Nós fomos no caso, fazendo aos poucos, porque devido a mão de obra ser um pouco, cara, né? A gente foi fazendo aos poucos. Ele [Pelado] também dava as ideias lá. “Olhe, fica bacana se fizer isso aqui” Aí aos poucos foi surgindo as ideias lá até chegar no final.

⁷⁴ Excerto da entrevista concedida por Doranildo Almeida dos Santos, em 10 de julho de 2013, no município de Afuá, pertencente ao arquipélago do Marajó, no Estado do Pará.

[...] Tem um sinhô que trabalha com sofá. Eu fiz o detalhe dos bancos, né? Na madeira. Aí o menino só encapou lá com estofado⁷⁵

Nesse trecho, aparece a referência a participação de dois profissionais na criação do modelo de Doranildo. Entre eles Pelado, como é conhecido Luiz Wagner Primavera Alves, que é dono de uma oficina de soldagem e foi responsável pelos primeiros *bicitaxis* da cidade, na época em que apenas sua oficina e a de Leôncio Jr. trabalhavam nessa área. Pelado e seus funcionários são constantemente citados em entrevistas por sua participação com ideias na criação dos veículos. Criação que se dá, muitas vezes, ao longo do próprio processo de fabricação e de forma colaborativa, com participação dos soldadores, família e amigos.

Na verdade, no começo, ela não tinha esses detalhes do banco [em forma de morcego], não tinha esses detalhes do lado aqui, pra baixo, assim... atrás aqui, não tinha isso aqui. Aí, era só Ferrari, que eu chamava só de Ferrari ela. Era vermelha, sabe? Aí, depois eu modifiquei ela. Aí, já criei o banco diferente, essas chapas no lado, aqui atrás. Aí eu juntei, Bat Ferrari.⁷⁶

Tem um colega meu, aí... Esse aqui [Bat Ferrari] é feito de duas bicicletas, soldada uma na outra, aí vai aperfeiçoando. Aí, tem um colega meu [Marinaldo] que ele faz a planta mesmo. Ele faz a maquete e faz a

⁷⁵ Idem.

⁷⁶ Idem.

planta. [...] Ele que fez lá o Jipe lá. Aí, tem outro menino que tem outro carro, o Derley, não sei se você já falou com ele. Aí, ele fez esses dois. Aí, ele fez a maquete, a planta, tudinho lá do carro lá. Aí, deles é diferente, que é de tubo, é mais leve, é maior e tem amortecedor. Aí, o meu tava ficando já pra traz. Aí, eu tentei dá uma diferenciada nele.⁷⁷

Conforme relata Doranildo, é comum os donos de *bicitaxis* fazerem melhorias e adaptações nos seus veículos ao longo dos anos, nem que seja renovando a pintura, o que mostra o cuidado das pessoas com seus modelos. Além disso, este cuidado também está relacionado com a competição que parece existir na cidade pelo melhor *bicitaxi*. Nessa disputa entram aspectos como o modelo mais diferente, a potência do som, os acessórios exclusivos, o acabamento da pintura com aerografia (que possibilita customizá-lo com grafismos), entre outros. Tudo para não ficar pra trás, como diz Doranildo.

Todos querem imprimir no *bicitaxi* sua marca pessoal. Com isso, ele se torna mecanismo de afirmação de identidades, revelando gostos, influências, afinidades. Identificações que se mostram muito diversas, podendo vir de diferentes lugares do mundo, como as de Doranildo, que na primeira versão do seu modelo teve como referência a marca italiana Ferrari, que comercializa os automóveis

esportivos de luxo mais desejados entre os fãs desse mercado. Por isso a escolha pela cor vermelha, além do velocímetro (puramente decorativo) e emblema da marca no painel. Visual este que consagrou na cidade a “Ferrari” do professor.



Fig. 83: Antiga versão da Ferrari de Doranildo.
Fonte: Doranildo Almeida dos Santos, arquivo pessoal, 2013.

Porém, com o passar do tempo e o surgimento de outros *bicitaxis* ainda mais inovadores, como o de Elisomar, conhecido como o “Jipe” ou “Mitsubishi”, que é feito de tubo ao invés das duas bicicletas e possui até amortecedor, Doranildo resolveu inovar mais uma vez e trazer para Afuá o carro de um super-herói. O

⁷⁷ Idem.

“batmóvel”, do herói dos quadrinhos e do cinema “Batman”, que fazia muito sucesso em seus filmes por ser capaz de realizar manobras impossíveis a outros automóveis e por ser símbolo de tecnologia avançada. Mas ao invés da total substituição da pintura e do acabamento, ele optou por misturar as duas referências, reunindo aerofólio customizado como o do “batmóvel” do filme de 1989, pintura amarela da Ferrari, banco em forma de morcego e marca da Ferrari ao lado do emblema do “Batman” no painel, fazendo, com isso, surgir o imprevisível (GLISSANT, 2005), a “Bat Ferrari”.

O que acontece no caribe durante três séculos é, literalmente, o seguinte: um encontro de elementos culturais vindos de horizontes absolutamente diversos e que realmente se criouliizam, realmente se imbricam e se confundem um no outro para dar nascimento a algo absolutamente imprevisível, absolutamente novo – a realidade crioula (GLISSANT, 2005, p. 17-18).

A imprevisibilidade de que fala Glissant (2005) para tratar da cultura crioula no Caribe, não é exclusiva dessa experiência, e em Afuá ela se materializa nos *bicitaxis*, que são produtos do encontro de culturas que se imbricam (processo que o autor chama de *crioulização*), resistem e formam algo completamente novo, na ordem do imprevisível. O novo que também resulta da ressignificação de bens da Indústria Cultural, como o caso da “Bat Ferrari” mostra, que são deslocados do seu sentido original pelo

olhar local para dar conta de experiências e experimentações inscritas naquele território. Nesse sentido, García Canclini (2005, p.25) nos chama a atenção sobre como entender essa dinâmica em que as culturas estão inseridas no século XXI: “Para entender cada grupo, deve-se descrever como se apropria dos produtos materiais e simbólicos alheios e os reinterpreta”.

Ainda no terreno da interculturalidade, me recordo bem do impacto de meu primeiro contato com o *bicitaxi* “Viúva Negra”. Era domingo à noite e eu estava na praça Albertino Baraúna, que estava lotada de pessoas lanchando e bebendo cerveja com os amigos, crianças brincando no pula-pula e eu, à procura de novos narradores. O barulho era intenso devido às conversas, aos gritos de crianças, aos aparelhos de som dos *bicitaxis* que passavam e a algumas lanchonetes com música para seus clientes. No entanto, tudo foi silenciado por uma música muito alta que de repente começou a tocar. No susto, minha primeira reação foi procurar de onde vinha, mas em minha frente havia muitos brinquedos montados e *bicitaxis* parados que impediam de ver com clareza. Percebi, porém, que o som se movimentava. Foi quando me perguntei “é um *bicitaxi* isso?!”.



Fig. 84: Joy Bezerra e detalhes do seu bicitaxi.
Fonte: Aislan de Paula Ferreira da Silva, arquivo pessoal, 2013.

E, de fato, era. Mas não qualquer um. Eu acabara de conhecer o “Fim do sossego”. Um encontro primeiramente sonoro e depois intensamente visual. Em letras garrafais, já anunciava a que vinha. “Viúva Negra” aparecia logo abaixo, escrito em letras menores. Muita informação para dar conta em um domingo à noite. Sendo assim, o dono do veículo, Joy Bezerra, nascido em Macapá, aceitou meu convite para conversarmos em outro momento. Sentado em sua oficina, onde trabalha com manutenção de refrigeradores, JB como é conhecido, relembra suas motivações ao comprar o *bicitaxi*.

Quando eu mudei pra cá, né? Pra cidade, no começo achei interessante, até aluguei um, na época que eu cheguei aqui. Aí como na cidade grande eu tinha um carro de som, que eu sempre gostei de carro de som, eu falei “ah, vou comprar um aqui”. Então quando eu adquiri esse aí ele já tava feito, né? Mas não assim. Aí fui modificando, fui criando algumas coisas e coloquei um som. Hoje é um som dos melhores assim, pessoal falam, né? Comentam aí e tudo mais. E aí, se você aí, vamo supor... Eu sempre falo isso que aqui, como a gente tem uma cidade que não pode ter veículo motorizado, nada... Aí se tem, vamo supor, um bicitaxi que seria o seu carro de passeio, né? Aí a bicicleta seria a sua moto e triciclo seria sua caminhonete de trabalho.⁷⁸

No relato de JB ele recompõe suas primeiras impressões ao se mudar para Afuá, dando destaque ao impacto causado pelo *bicitaxi*. Tendo nascido e vivido muitos anos em Macapá, ele constrói seu olhar sobre o mundo a partir dos códigos do universo urbano da capital, os quais implicam em seus gostos, preferências, valores e formas de consumo. Sendo assim, sua leitura sobre o *bicitaxi* também se dá no diálogo com esses códigos. Por isso ele o compara ao carro de passeio, e estabelece paralelos da bicicleta com a moto e do triciclo com a caminhonete de trabalho em referências que resistem e cercam sua interpretação da cultura afuaense.

Entretanto, é muito provável que o discurso de JB tenha sido construído levando em conta sua interlocutora. Sabendo que eu morava em Belém e estava ali para a realização da pesquisa, ele me viu como uma figura estrangeira e tentou introduzir na sua narração elementos que ele sabe fazerem parte das minhas referências, o “carro de passeio”, a “moto”, a “caminhonete de trabalho”, de modo a tornar a explicação mais didática. Não que estes não sejam também códigos materiais do universo dele, mas talvez ele não os tivesse utilizado para narrar suas lembranças caso a conversa fosse com um morador local. Nesse sentido, Portelli (1997a, p. 35-36) esclarece que “[...] informantes contam-lhes o que crêem que eles queiram ouvir e assim revelam quem eles pensam que o pesquisador é. Os

⁷⁸ Excerto da entrevista concedida por Joy Bezerra, em 10 de julho de 2013, no município de Afuá.

entrevistados estão sempre, embora talvez discretamente, estudando os entrevistadores que o ‘estudam’”.

Quanto ao apreço e decisão de compra pelo *bicitaxi*, o que a narrativa de JB indica é que ele viu no veículo a possibilidade de manter as práticas de lazer cultivadas “na cidade grande”, como ele mesmo coloca, onde era proprietário de um “carro de som”, do qual gostava muito. Deste modo, em Afuá ele recria suas antigas formas de entretenimento a partir das limitações com que se depara e em diálogo com códigos e saberes locais.

Com isso, ele alcança também *status* social. Uma vez que um dos principais diferenciais listados pelos donos de *bicitaxi* é a qualidade e potência do som, a “Viúva Negra” se destaca ao ser reconhecida por ter um dos melhores equipamentos. Repercussão esta que faz com que JB, fã de “carros de som”, se sinta realizado, falando com orgulho sobre os comentários que circulam na cidade: “Hoje é um som dos melhores, assim pessoal falam né? Comentam aí e tudo mais”.

Esse processo de conquista de prestígio social a partir dos *bicitaxis* os inscreve em relações de disputa, que são também relações de poder, onde se medem poder aquisitivo e, mais ainda, criatividade e capacidade de inovação. Nestas relações, são construídas novas formas de sociabilidade por vias do consumo, que

modificam a maneira como estes criadores se relacionam com seus veículos. Nesse sentido, Norman (2008) nos leva a pensar sobre as diversas relações emocionais que estabelecemos com os objetos, que podem ocorrer em três níveis: *visceral*, *comportamental* e *reflexivo*. O nível reflexivo, que nos interessa mais propriamente aqui, diz respeito aos significados atribuídos aos produtos, o pensar sobre eles. Nele, contam não apenas a interação direta entre objeto e usuário, na qual reside a satisfação do primeiro impacto sensorial (nível visceral) e do pleno uso (nível comportamental), mas principalmente como os produtos “refletem e determinam sua auto-imagem, bem como as imagens que os outros têm de você” (IDEM, p.75).

O design reflexivo, portanto, tem a ver com relações de longo prazo, com os sentimentos de satisfação produzidos por ter, exhibir, e usar um produto. O sentido de identidade própria de uma pessoa está situado no nível reflexivo, e é nele que a interação entre o produto e sua identidade é importante, conforme demonstra o orgulho (ou a vergonha) de ser dono ou de usar o produto (NORMAN, 2008, p. 58).

Conforme discute Norman (2008), pensar estas relações com os objetos nos permite perceber como estes se entrelaçam às identidades dos indivíduos. Entendendo essas identidades como representações, construções discursivas do eu, Hall (2006) nos

lembra que os sujeitos podem assumir diversas posições de identidade, dependendo dos interesses em jogo. O consumo, neste sentido, é uma das ferramentas utilizadas por eles para afirmar um ou outro posicionamento, auxiliando na construção de sua autoimagem.

Ele era um simples, só com as quatro rodas, uma coisa, só os banco. Não era essa cor, aí... O nome a gente criou, o nome. Que tem um carro de som Viúva Negra que é conhecido, acho que no Pará todo, né? Acho que no Brasil... É uma aparelhagem em uma caminhonete. E daí foi que surgiu Viúva Negra. E aí foi colocado. Gente colocou Viúva Negra, e aí é conhecido hoje aqui.⁷⁹

A fala de JB mostra que a escolha do nome de seu carro não foi aleatória, mas uma decisão que carrega uma importante função simbólica. Ela reforça e comunica a identidade assumida por ele, enquanto fã deste universo de aparelhagens instaladas em carros. Com essa opção ele busca também trazer para seu *bicitaxi* o prestígio do carro som “Viúva Negra”, que de acordo com ele, é conhecido a nível nacional. Tentativa essa bem sucedida, ao que lhe parece, como quando ele fala que seu modelo é “conhecido hoje aqui”.

⁷⁹ Idem.



Fig. 85: Aparelhagem “F250 Viúva Negra”.

Fonte: <https://www.facebook.com/f250viuvanegraevc>.

Em relação aos aspectos visuais do *bicitaxi*, além da clara influência das aparelhagens, percebida pela presença de lâmpadas *leds* em diversos locais do veículo e da pintura de uma caveira na parte de trás, JB ainda me revela outra afinidade – os carros de corrida, que determinaram a escolha de uma série de elementos, conforme ele lembra:

Devido às corridas de carro [escolha do volante], às corridas de automóvel, que eu gosto muito. E aí eu

tirei o modelo de lá. Diferenciei na realidade, sabe? Mandei diferenciar o meu dos outros aqui, e coloquei dessa maneira. [...] Tem a rabeta aerofólio, tá atrás, também... Os desenhos de carro, uns apliques de carros de corrida que eu coloquei...⁸⁰

A gente cria, né, a gente que é o dono. Chega lá, ele dá mais um... diz assim “Não Joy, esse detalhe vamo mudar aqui que vai ficar legal”. A gente botou umas carenagens, justamente pra ele ficar um carro quase rebaixado, né?⁸¹

Os elementos presentes no *bicitaxi* “Viúva Negra” nos permitem reconhecer a diversidade de influências que atravessam JB e marcam sua trajetória. Enquanto espectador de corridas, ele aproveita a oportunidade da customização para agregar ao seu modelo reproduções de componentes desse tipo de carros, como o aerofólio e o volante, bem como de para-lama e para-choque, que criam a impressão de que ele é rebaixado, outro elemento de automóveis de corrida. Além disso, desenhos de automóveis em alta velocidade são espalhados pelo veículo. Uma composição onde cabem diversas referências, aparentemente descoordenadas, mas que para ele fazem sentido.

Foi criado por um amigo meu aqui [Kaos], que ele pinta, ele faz essas coisas. E aí ele que... Eu pedi a opinião dele... “Vamo fazer assim, que vai ficar legal”

⁸⁰ Idem

⁸¹ Idem

Fomo criando aí, nós dois, e ficou essa maneira aí. [...] Foi por isso que eu deixei mais na mão dele. Isso aí se conhece, então vê que se faz aí.⁸²

Já sobre a pintura do “Viúva Negra”, JB conta que preferiu deixar aos cuidados do seu amigo e artista visual, Adamor Jr., conhecido apenas por Kaos. Ele foi responsável não apenas pela execução do serviço, mas também pela concepção do efeito desejado ao acabamento final. A liberdade conferida por JB a criação de Kaos resulta em um produto atravessado por múltiplos olhares e histórias de vida. Não é à toa que a referência escolhida pelo artista vai em outra direção: “Foi uma pintura, tipo, não parecida, mas assim meio do filme Tron, que tinha as linhas ascendentes... Aí tive que fazer o máximo possível que são espaços pequenos que não dá pra expandir muito o trabalho.”⁸³

⁸² Idem.

⁸³ Excerto da entrevista concedida por Adamor Junior, em 08 de julho de 2013, no município de Afuá.



Fig. 86: Cartaz do filme Tron – O Legado.

Fonte: <<http://www.tribunadoceara.com.br/nas-prateleiras/tag/tron-o-legado/>>. Acesso em 22 de julho de 2013.

O filme citado por Kaos é de ficção científica e já foi ao cinema em duas versões produzidas pela Walt Disney Pictures: “Tron”, de 1982, e “Tron: Legacy”, de 2010. Nas duas versões, ele se destaca pelo apelo visual e utilização de recursos de computação gráfica. As “linhas ascendentes” de que fala o depoente são efeitos de luz que compõe o visual tecnológico da direção de arte do filme. No “Viúva Negra” esses efeitos e linguagem visual são recriados pelo trabalho na técnica da aerografia de Kaos, e o que permanece deles é o apelo à tecnologia.

Tecnologia, velocidade, potência, música. Luzes, linhas e carros. Entre tantas informações visuais, o “Viúva Negra” não comunica, grita. E nos faz pensar sobre a experiência estética que resulta disso tudo. A esse respeito, Ella Shohat e Robert Stam (2006) discutem uma estética anti-clássica, a partir das teorizações de Bakhtin a respeito do carnaval, que parece se aproximar do que observamos acontecer nos *bicitaxis* de Afuá. Ela se refere a uma forma de resistência aos padrões de beleza clássicos e ao pensamento racionalista positivista, que buscam a ordem e a unidade. Assim, na experiência carnavalesca anti-clássica valoriza-se o heterogêneo, a contradição, o poluído, o banal, o rebelde.

“Na teorização de Bakhtin, o carnaval abraça uma estética anti-clássica que rejeita a harmonia formal e a

unidade em favor de uma assimetria, do heterogêneo, do oxímoro (paradoxo) e da miscigenação. O ‘realismo grotesco’ do carnaval vira a estética convencional do avesso para focar um novo tipo de beleza popular, convulsiva e rebelde, que ousa revelar o caráter grotesco dos poderosos e a beleza latente do ‘vulgar’. Na estética carnavalesca, tudo remete ao seu oposto, dentro de uma lógica alternativa de contradição permanente que transgredir o pensamento monológico típico de um certo tipo de racionalismo positivista” (SHOHAT e STAM, 2006, p. 421).

Assim, a aparente incoerência da estética dos *bicitaxis* de Afuá ganha sentido nas palavras de Shohat e Stam (2006), tal como nas vidas dos moradores da cidade. Do interior de suas cosmologias eles ressignificam códigos do colonizador e criam formas de resistência e de negociação. Formas estas imbricadas em seu cotidiano pelo exercício da criação. Na invenção da vida diária eles experimentam formas, mecanismos e linguagens, brincam com o português, de onde surgem “bicitaxi”, “bicilância”, “bicimoto”, “idear”, pintam, bordam, suam e reconstróem a si próprios.



**QUADROS MENTAIS
DE EXPERIÊNCIAS ESTÉTICAS**

Em meus percursos cotidianos a bordo de bicitaxis e no diálogo com as histórias de vida que cercam os processos de criação e uso dos veículos, não pude deixar de perceber como por meio deles, além de mecanismos de sobrevivência, os afuaenses constroem também novas sensibilidades e *regimes de visualidade* (CATALÀ DOMÈNECH, 2011).

Da ordem do *cotidiano* (RICHTER, 2003), essas experiências estéticas vão além dos bicitaxis, podendo ser observadas em casas, ruas, feiras, bicicletas, rostos e corpos dos afuaenses, que são ao mesmo tempo produtores e constituintes desses *ecossistemas estéticos* (MEDEIROS, 2013), construídos em relações de interdependência com os modos de vida erigidos na cidade, em suas mais diversas dimensões – natural, social, econômica e cultural.

Independente dos suportes em que são aplicadas, entre muros, fachadas comerciais ou bicitaxis, as práticas criativas articuladas ali apresentam inúmeras correspondências entre si, seja nas escolhas das cores, nas formas, nas intenções ou na maneira de *idear*. Por conta disso, a cada novo encontro com bicitaxis e seus ideadores, crescia minha certeza acerca da importância em refletir sobre as experiências estéticas que cercam o veículo em paralelo aos ecossistemas que ele integra, isto é, percebê-los como parte de um

sistema maior, por onde se apresentam modos de pensar e criar comuns, e que revelam as cosmologias do lugar.

Neste sentido, a liberdade de experimentação é característica marcante que atravessa todos os espaços. A ausência de formação acadêmica ou até mesmo técnica não é empecilho para os afuaenses, que driblam também limitações de recursos e de tecnologias com soluções inusitadas, fruto de saberes cunhados na experimentação e no compartilhamento. Esse é o caso de vários bicitaxis, como os de Sarito, os “primeiros”, e o de Elisomar, o famoso “jipe”. Mesmo sem muita noção de como executar seus projetos, eles estabeleceram parcerias com as equipes das oficinas e, coletivamente, mergulharam no processo de criação e confecção dos veículos, testando e modificando o projeto a cada etapa e produzindo resultados inovadores que dinamizaram os modos de vida traçados na cidade.

O mesmo processo de experimentação também se observa na confecção de caixas de som, como a que encontro na casa de Sarito. Criada por seu irmão ET, consiste, na verdade, em uma réplica de carreta que, além de caixa de som, desempenha a função de isopor para acomodar bebidas e é utilizada para animar as festas dos afuaenses. Produzida a partir do reaproveitamento da carcaça de um fogão, o carro é mais um produto da ousadia criativa afuaense,

que ainda se expressa em casas e *bicimotos*, que compõem a rica cultura material afuaense.

Essa liberdade de criação é observada igualmente no uso das cores e dos ornamentos, seja nos bicitaxis ou nas ruas. O desprendimento com que misturam e abusam de cores contrastantes e de adornos, construindo composições inesperadas que saltam aos olhos, nos leva a pensar no exercício de ludicidade que rege essas práticas de criação, sustentadas por outros regimes estéticos.

Na contramão de padrões estéticos legitimados, sustentados pelo legado imagético ocidental e, em muitos momentos, reforçados pela academia, encontro em Afuá outras vivências estéticas, de ordem popular, *anticlássica*, “convulsiva e rebelde”. Elas resistem a regras e convenções, rompendo com estigmas de beleza a partir de experimentações criativas, de onde brotam novas linguagens marcadas por desequilíbrio, assimetria, excesso e mistura de referências das mais diversas procedências (SHOHAT e STAM, 2006).

Nesse sentido, aproximam-se das subversões e resistências presentes na *estética carnavalesca*, que conforme discutido por Ella Shohat e Robert Stam (2006, p. 421), “transgride o pensamento monolítico típico de um certo tipo de racionalismo positivista” e “vira a estética convencional do avesso”, quando reforçam a beleza e

complexidade que reside nas produções ordinárias do cotidiano e do popular.

O carnaval favorece uma estética dos erros, que Rabelais chamou de gramática jocosa, na qual a linguagem artística é liberada das normas sufocantes da correção e do decoro. Contra a beleza estática, clássica e acabada da escultura antiga, o carnaval exhibe o mutável, o “corpo grotesco” transgressivo, rejeitando o que poderia ser chamado de “fascismo da beleza”: a construção de um tipo ideal de linguagem da beleza em relação ao qual outros tipos são vistos como variações “dialéticas” inferiores. A estética do carnaval exalta até produtos “degradados” do corpo humano, tudo que foi banido da representação respeitável porque o decoro oficial permanece preso a uma noção maniqueísta da corrupção fundamental do corpo. A arte carnavalesca é, portanto, “anticanônica”; desconstrói não apenas o cânone, mas também a matriz geracional que cria cânones e gramáticas (IDEM, p. 421-422).

Assim, observando essa linguagem artística livre de “normas sufocante da correção e do decoro”, expressa pela estética carnavalesca e percebida nas produções culturais de Afuá, apreendo as formas de pensar, sentir e agir sobre o mundo dos afuaenses, que não só não se ajustam, como também resistem a linearidade e

racionalidade dos modelos de pensamento moderno que sustentam a compreensão da estética clássica.

Como nos alertam Shoat e Stam (2006), Boaventura de Souza Santos (2010) e Walter Mignolo (2003), essas outras formas de pensar e sentir, como as que encontro em Afuá, foram desqualificadas, e até mesmo invisibilizadas, pelo pensamento moderno, que se caracteriza como um pensamento abissal (SANTOS, 2010), isto é, que segrega o mundo em dicotomias – desprezando um lado para afirmação do outro – e condena à exclusão uma variedade de experiências sociais que não se enquadram em seus regimes de verdade.

Do outro lado da linha, não há conhecimento real; existem crenças, opiniões, magia, idolatria, entendimentos intuitivos ou subjetivos, que, na melhor das hipóteses, podem tornar-se objetos ou matéria-prima para a inquirição científica. Assim, a linha invisível que separa a ciência dos seus ‘outros’ modernos está assente na linha abissal invisível que separa de um lado, ciência, filosofia e teologia, e do outro, conhecimentos tornados incomensuráveis e incompreensíveis por não obedecerem, nem aos critérios científicos de verdade, nem aos dos conhecimentos, reconhecidos como alternativos, da filosofia e da teologia (SANTOS, 2010, p. 34).

Face oculta do discurso colonial (MIGNOLO, 2003), o pensamento moderno, apoiado no ocidentalismo, é esteio da violência praticada na colonização dos imaginários, que submeteu o mundo a um regime eurocêntrico de verdade e poder, destituindo-o de validade e subalternizando saberes locais, processo ainda hoje sentido na forma de colonialismo global.

Entretanto, apesar dessas fronteiras e hierarquias, Shohat e Stam (2006) nos lembram que estes processos são inscritos em relações de poder, nas quais esses saberes subalternizados negociam e resistem, articulando estratégias de afirmação e emergindo em novos *lócus* de enunciação. Assim, ainda que sem o reconhecimento de outras instâncias do saber, como da academia, eles adquirem relevância nos lugares onde são produzidos, instaurando *modos de fazer* locais; e em outros espaços negociados, como é o caso dos bicitaxis representados na mídia, por onde obtêm representatividade social.

Sobre esse exercício, Loddi (2010, p. 70) destaca a contribuição da cultura visual para o “questionamento das narrativas dominantes” e afirmação de experiências estéticas que compõe a cultura e as trajetórias singulares de indivíduos, borrando as fronteiras acadêmicas ao “considerar todos os objetos – e não apenas

aqueles considerados como arte – como tendo complexidade estética e ideológica”. Conforme a autora (LODDI, 2010, p. 71):

Essa concepção inclusiva da cultura visual possibilita o desenvolvimento de novos modos de olhar, cujo foco se desloca dos temas e fenômenos reconhecidos no campo da arte para abranger também fenômenos, experiências e visualidades que configuram o cotidiano e a subjetividade dos indivíduos. Uma mudança para a abertura de possibilidades de investigação gera posições mais flexíveis e agencia novas maneiras de perceber, sentir e pensar que “subvertem conceitos e trazem implicações epistemológicas e políticas para as práticas visuais e para o modo como elas são tratadas nas instituições acadêmicas” (MARTINS, 2006, p. 7).

Neste sentido, considero o estudo dessas experiências estéticas elaboradas em Afuá de grande relevância para o avanço das disciplinas da arte e do design, no sentido de questionar suas certezas e delimitações, e conduzir ao processo de descolonização (MIGNOLO, 2003) de suas epistemologias e práticas profissionais.

Suportes de expressões individuais e sociais, os bicitaxis de Afuá são dotados de *valor estético* (LÖBACH, 2001), atribuído por quem faz e usa esses veículos, e legitimado socialmente pelo diálogo destes com os padrões estéticos praticados na cidade. Conforme discute Löbach (2001, p. 157), ao analisar a estética dos objetos

deve-se levar em conta as relações entre as pessoas e os objetos, evidenciando “a importância dos objetos estéticos para o usuário, em relação aos conceitos subjetivos de valores, referenciados aos sistemas de normas socioculturais”.

Sendo assim, integrados aos ecossistemas estéticos locais, o que percebi nestas cartografias é que quanto mais criativos, inovadores, “diferentes”, maior o valor estético atribuído aos bicitaxis em seu processo de uso e circulação na cidade. Nesse curso, não só os bicitaxis adquirem valor e reconhecimento social, como também os ideadores responsáveis por suas criações passam a gozar de igual prestígio.

Isso me leva a pensar na variedade de relações estabelecidas entre os afuaenses e seus bicitaxis, como discutido por Löbach (2001), que nos apresenta às possibilidades de funções assumidas pelos produtos industriais na sociedade, pelas quais diferentes necessidades dos usuários são atendidas. Segundo o autor, todos os objetos desempenham *funções práticas, estéticas e simbólicas*, que variam em importância conforme o tipo de produto e os usuários a que se destinam.

Nesse sentido, observo que nos bicitaxis sobressaem, em alguns momentos, as *funções práticas*, como quando os veículos se configuram como meios de sobrevivências; em outros, as *funções*

estéticas, quando por meio dos bicitaxis os ideadores afirmam suas diferentes *posições de identidades* (HALL, 2006) e as marcas dos *ecossistemas estéticos* onde se inscrevem; em outros, ainda, as *funções simbólicas* assumidas por eles, quando seus ideadores os utilizam como meio de expressão e distinção social (LÖBACH, 2001).

Um exemplo disso é o emprego de potentes equipamentos de som nos veículos, que desempenham não apenas uma função prática, mas principalmente simbólica, servindo aos seus usuários para chamar a atenção e marcar uma posição social. Do mesmo modo, nos veículos mais diferentes, como a Bat Ferrari e a Viúva Negra, encontro exemplos de como, por meio da estética, são construídas as funções simbólicas do objeto: o desejo de expressão que move os ideadores desses veículos se soma a busca por reconhecimento social, que leva esses sujeitos a inscreverem-se em relações de poder na cidade, pelas quais disputam o título de melhor e mais diferente bicitaxi, bem como a reputação de ideador mais criativo.

Assim, seus bicitaxis se tornam símbolos de *status* social, não pelo viés do poder aquisitivo e, sim, pela capacidade de inovação. Como aborda Löbach (2001, p. 95), em relação ao produto industrial, mas que aqui se aplica aos bicitaxis: “O status resulta

também da capacidade de competir, da disposição de afirmar-se através de símbolos socialmente aceitos. Os produtos industriais são especialmente indicados para isto, para simbolizar uma categoria, para dar testemunho do que é alguém”.

Todas essas disputas pelo melhor carro me conduzem a pensar em Afuá como uma cidade atravessada pelo impulso da criação. Isso porque não é o “ter” que importa, é o processo, é o desafio de criar o novo, de ser diferente, de personalizar, de colocar um pouco de si nos objetos. Seja em casas, bicicletas ou ruas, reconheço a marca do local, um “toque exclusivo” que me acostumei a chamar de “assinatura afuaense”.

Entretanto, quando falo de *local*, preciso esclarecer que o entendo como produto de encontros e negociações culturais de vários períodos históricos e várias procedências, que acontecem até hoje e de maneira ainda mais intensa e globalizada. Como nos ensina Glissant (2005), quando analisa a realidade no Caribe, nesses encontros os elementos de diferentes culturas se *crioulizam*, ou seja, se chocam e se imbricam, com perdas e ganhos dos dois lados, construindo uma nova realidade cultural, da ordem do imprevisível.

Desses processos nascem as culturas que o autor chama de *compósitas*, uma vez que reúnem as marcas de várias culturas, constituindo, assim, identidades rizomáticas. De acordo Glissant

(2005, p. 27), reconhecer esses rizomas permite caminhar para o que ele chama de uma *poética da relação*, pela qual o que se “torna importante, não é nem tanto um pretensão absoluto de cada raiz, mas o modo, a maneira como ela entra em contato com outras raízes: a Relação”.

A tese que defenderei é a de que *o mundo se crioualiza*. Isto é: hoje as culturas do mundo colocadas em contato umas com as outras de maneira fulminante e absolutamente consciente transformam-se, permutando entre si, através de choques irremissíveis, de guerras impiedosas, mas também através de avanços de consciência e de esperança que nos permitem dizer – sem ser utópicos e mesmo sendo-o – que as humanidades de hoje estão abandonando dificilmente algo em que se obstinavam há muito tempo – a crença de que a identidade de um ser só é válida e reconhecível se for exclusiva, diferente da identidade de todos os outros seres possíveis (GLISSANT, 2005, p.18).

Nesse curso, percebo as experiências estéticas vividas em Afuá, em especial as que encontro nos bicitaxis, como *estéticas compósitas*. Elas são fruto desses encontros de saberes e estéticas cunhados em diversos territórios, mas que se reconfiguram pelas mãos dos afuaenses e dão lugar a algo novo, imprevisto pelas culturas de onde procedem seus elementos. É assim que nascem “Bat

Ferrari” e “Jipe”, do deslocamento e da crioualização de símbolos do universo urbano com códigos locais (também compósitos).

Ainda sobre o impulso de criação que visualizo na cidade, observo que ele se atualiza por um comportamento que é recorrente entre os ideadores: o *fazer fragmentário*. Os bicitaxis que encontro na cidade estão sempre inacabados, em processo de melhorias, uma vez que seus proprietários têm sempre um ajuste, um acréscimo para fazer no veículo, ou uma ideia nova para testar. Configuram, então, uma *estética do fragmento*, no sentido apresentado por Paola Jacques (2001) e Laila Loddi (2010), que esclarecem a ideia de fragmento como uma dimensão temporal do processo de criação, marcada pelo caráter processual e efemeridade das soluções, bem como pela descontinuidade no tempo do fazer.

Nesse sentido, ao idearem seus bicitaxis, seus criadores afastam-se das apreensões tradicionais de projeto, que relacionam atividades para serem cumpridas dentro de um cronograma progressivo e linear que resulta em uma solução final e acabada. Com isso, os processos de criação de bicitaxis nunca cessam, uma vez que o “[...] inacabado incita à exploração, à descoberta” (JACQUES, 2001, p. 43), mantendo vivo e forte o impulso de criação dos afuaenses, que se desdobra em novas relações sociais,

marcadas por compartilhamento criativo e disputas pelo melhor veículo.

Assim posto, atravessada por estes viveres estéticos, aos quais agora também integro, encerro esta seção com um ensaio visual, fruto das imersões que foram o *estar em pesquisa* e *ser a pesquisa*. Por ele emergem afetos acumulados nesta jornada de *pesquisa-vida* (MIRANDA, 2013), na qual busquei deseducar meus sentidos para reconhecer entre cores, formas e discursos, subjetividades em movimento e construção, histórias de vidas e sobrevivências. Deste modo, além de soluções tecnológicas e sensibilidades estéticas, busquei trazer para este ensaio um recorte pessoal de como os encontros com os ideadores de bicitaxis e suas produções significam e reverberam em mim.

Outrossim, é importante destacar o papel fundamental desempenhado pelas fotografias ao longo da pesquisa. Em muitos dias de campo, por exemplo, o exercício de registrar o cotidiano de Afuá propiciou grandes descobertas, visto que ele me manteve atenta e sensível, permitindo-me uma conexão com a cidade e com as pessoas que eu jamais tinha previsto. No período da escrita, por sua vez, as fotografias possibilitaram recompor minhas reminiscências, ajudando-me a refazer percursos traçados pela cidade, e com isso, construir estas cartografias. Já em outros tantos momentos de pensar

a pesquisa, com o suporte delas pude evidenciar questões que passaram despercebidas em campo, mas que saltaram aos olhos quando revisitadas nos registros.

Desta forma, diante da relevância das imagens para a construção deste trabalho, vejo-me desafiada a selecionar algumas, entre tantas, quase incontáveis, para compor este ensaio. Minha coletânea busca recriar nestas poucas páginas a diversidade de experiências estéticas vividas em Afuá, ressaltando as rebeldias e resistências que residem nelas (SHOHAT e STAM, 2006), bem como as disputas e negociações culturais que as atravessam e resultam em *estéticas compósitas* (GLISSANT, 2005), marcadas pela *imprevisibilidade* dos encontros de culturas.

Assim sendo, convido o leitor a se debruçar sobre cada imagem e sobre o que elas, juntas, constroem em termos de informação e poética. Nesse sentido, repasso ao leitor o chamado de Català Domènech (2011), que nos ensina a interrogar a imagem, partindo de sua superfície, onde se encontram seus elementos compositivos, passando pelas ecologias que a compõem, local em que se constrói seu sentido (trazido à tona pelos depoimentos), e seguindo pelos caminhos interpretativos a que elas nos conduzem, momento em que pesa a interação com nosso repertório. Esse exercício foi importante na desconstrução do meu olhar no decorrer

de toda a pesquisa, e se encontra diluído nas entranhas dessa cartografia.



Fig. 87: Rio-mar.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 88: Aberturas.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 89: Entrada.

Fonte: Vanessa Simões, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 90: Recepção.

Fonte: Vanessa Simões, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 91: Cor.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2014.

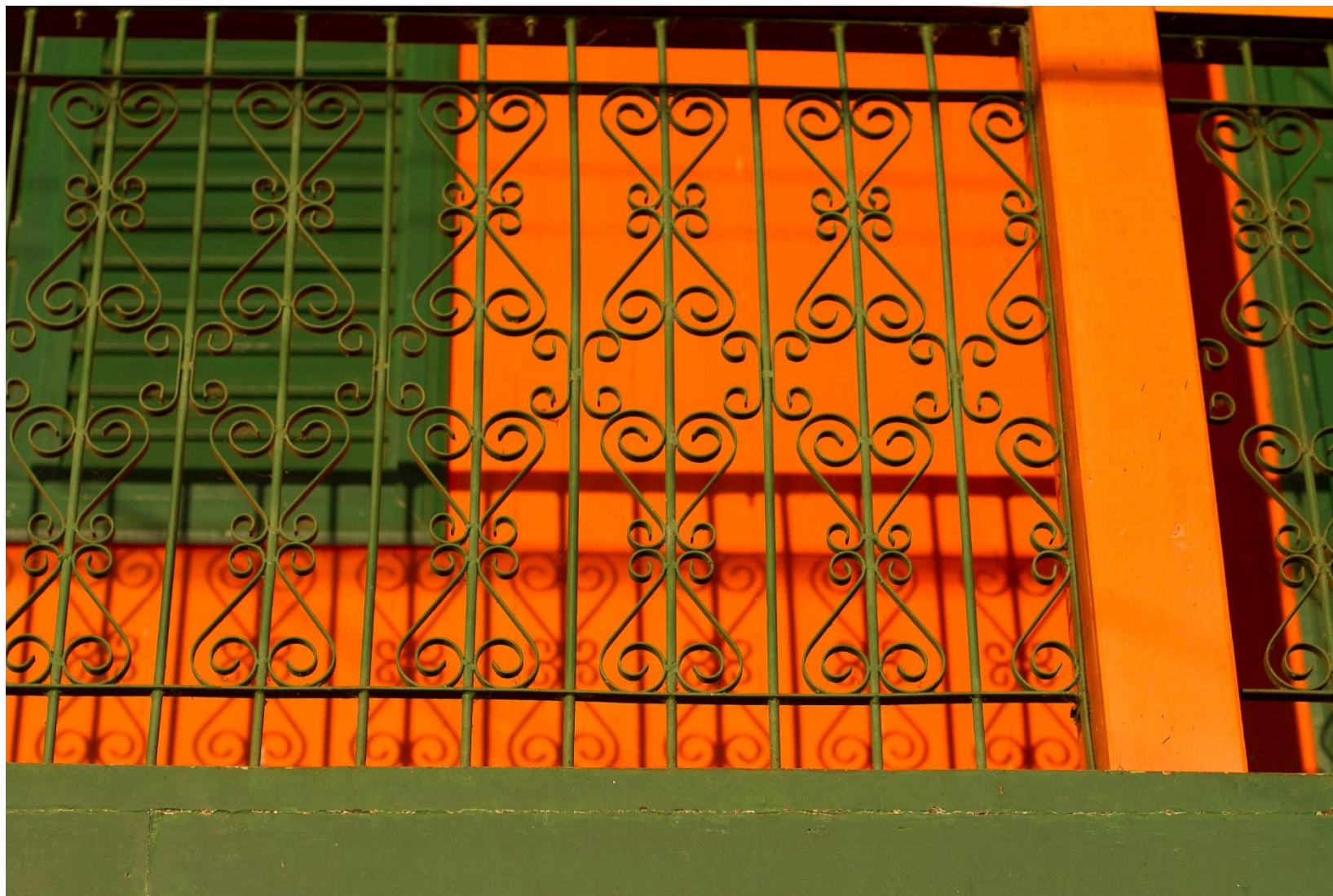


Fig. 92: Bordados.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

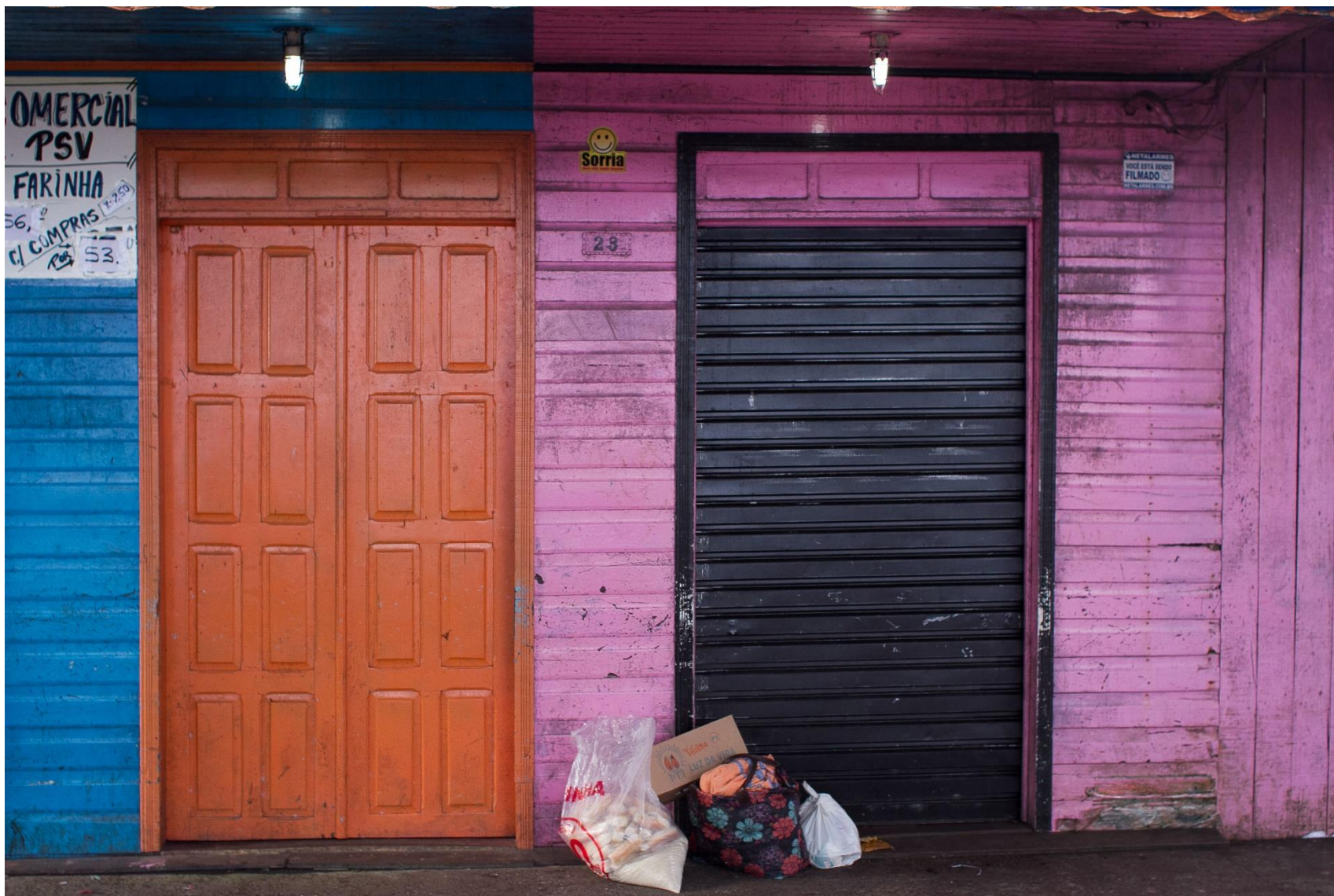


Fig. 93: Encontros.

Fonte: Vanessa Simões, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 94: Bici+Moto.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 95: Convívio.

Fonte: Vanessa Simões, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 96: Malabarismos.

Fonte: Vanessa Simões, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 97: Bico.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 98: Beira.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 99: Humano.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 100: Prática.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 101: Menina dos olhos.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.

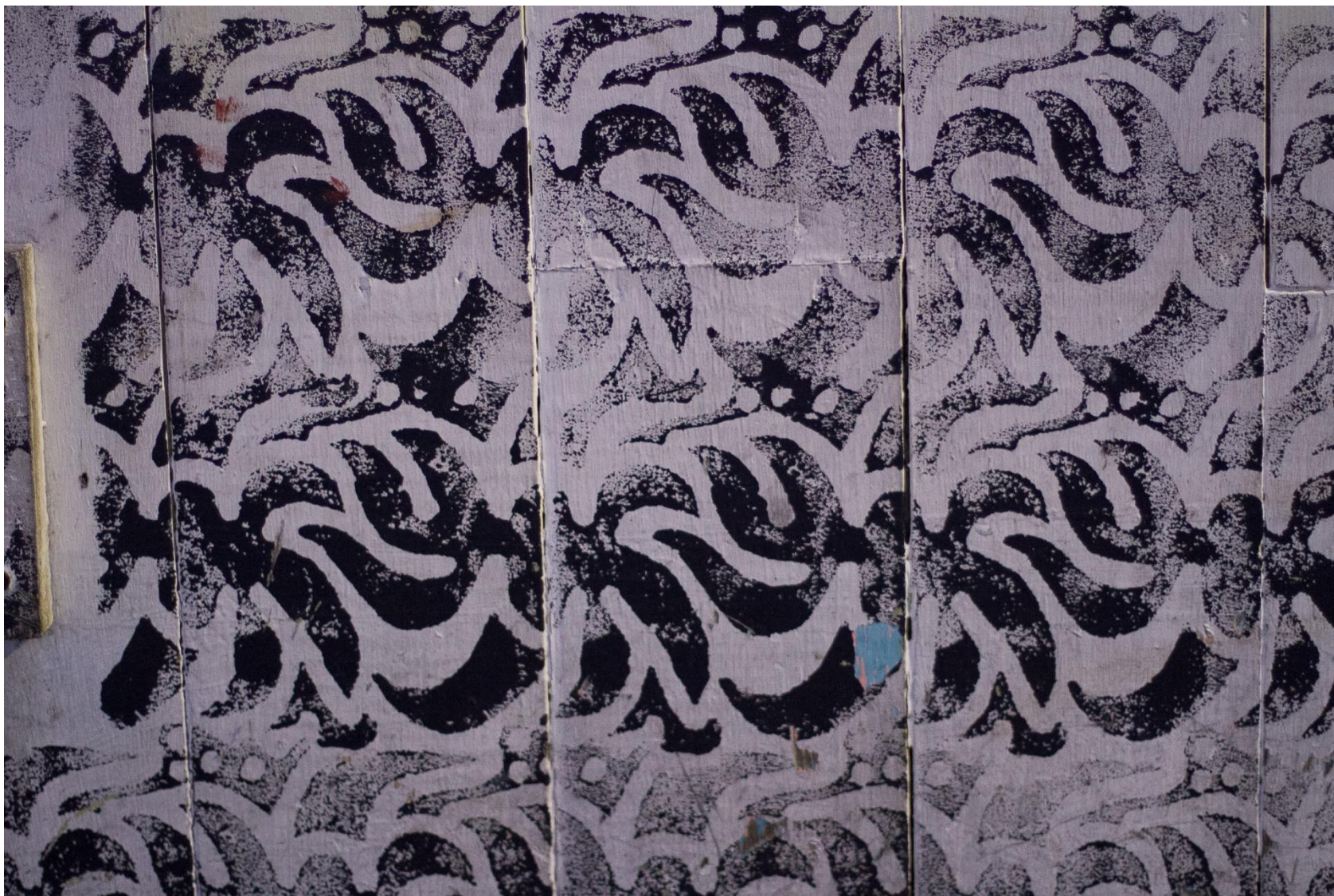


Fig. 102: Des-padrões.

Fonte: Vanessa Simões, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 103: Meninice.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 104: Rio-rua.

Fonte: Vanessa Simões, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 105: Sombra.

Fonte: Vanessa Simões, arquivo pessoal, 2014.

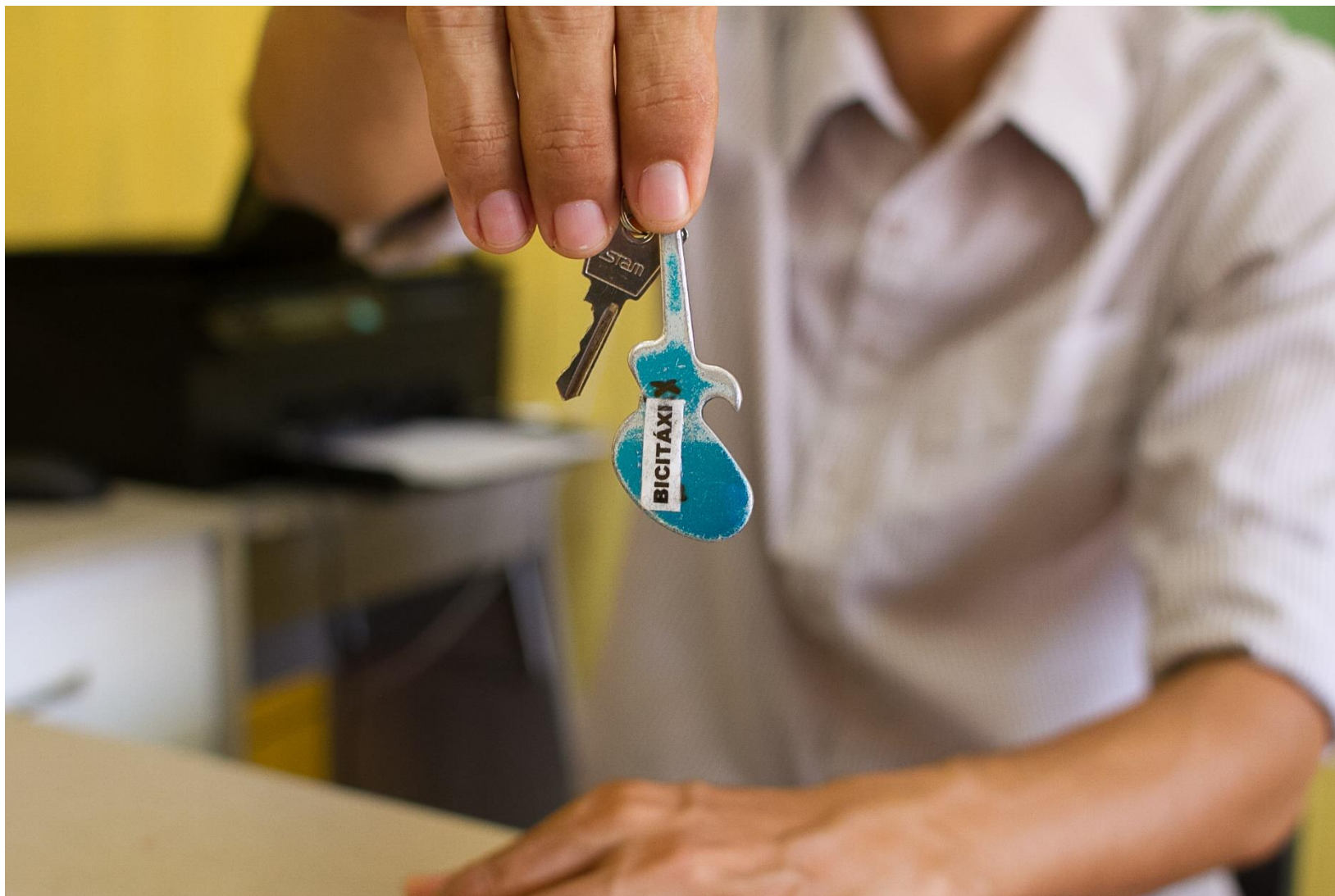


Fig. 106: Bici-chave.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 107: 3x1.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 108: Despedida-ornamento.
Fonte: Vanessa Simões, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 109: Geraldo.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 110: Quietude.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 111: Brilho.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 112: Fluxo.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2013.



Fig. 113: Aposta.
Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2014.

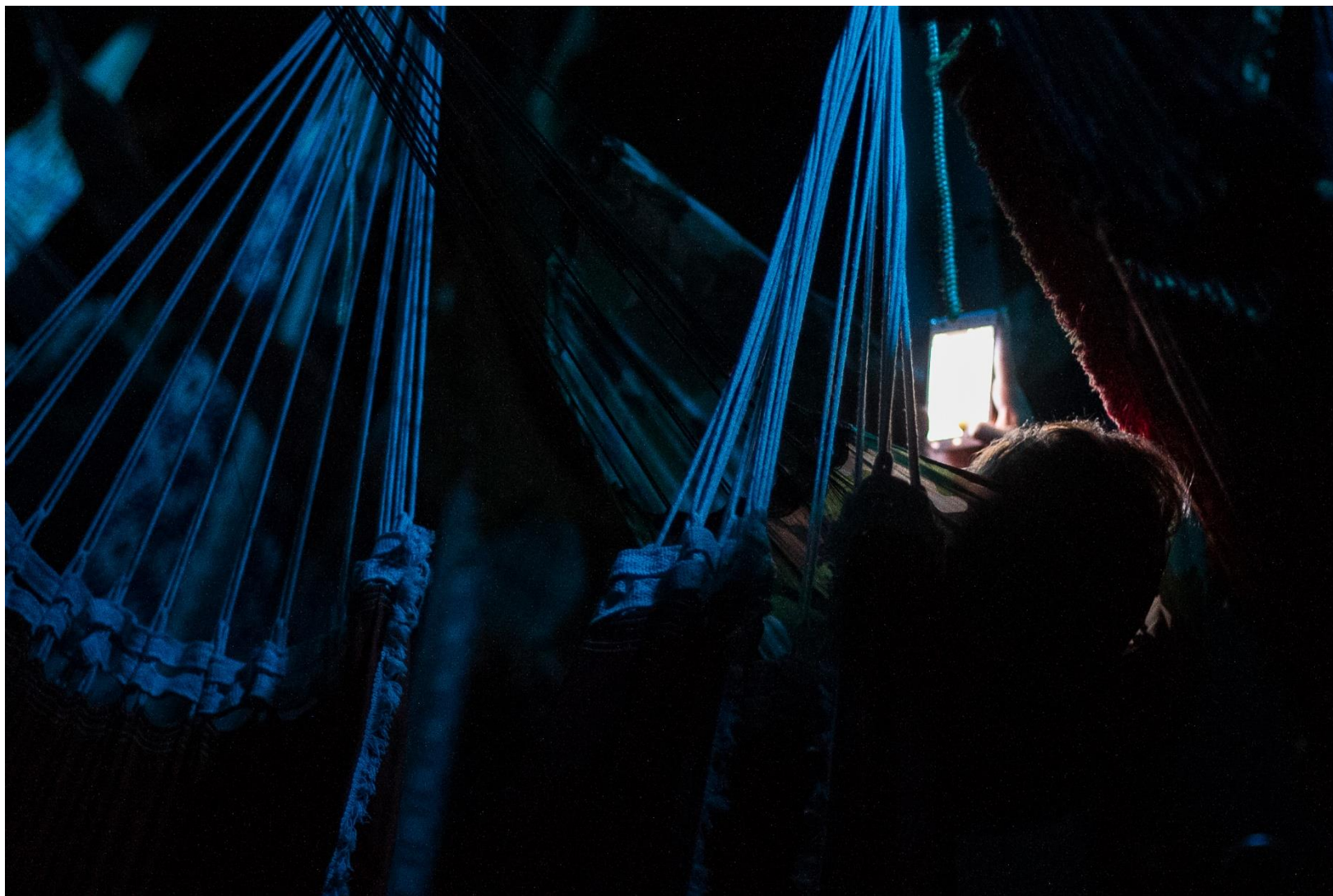


Fig. 114: Redes.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 115: Imbricamentos.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2014.



Fig. 116: Pesquisa-vida.

Fonte: Aislan de Paula, arquivo pessoal, 2014.



**PRIMEIRA PARADA ANTES
DAS PRÓXIMAS PONTES**

[...] tu és a história que narraste/ não o simples narrador
(DRUMMOND, 1980, p. 89).

Nove anos, duas graduações e um mestrado depois, finalmente cheguei até este momento, tão desejado, tão esperado. Aqui me encontro escrevendo as últimas linhas dessa dissertação que encerra uma fase transformadora em minha vida e abre espaço para um ciclo de novos e ainda mais profundos mergulhos. Se no início tornar-se mestre era um sonho, durante o processo de pesquisa descobri que ele representou muito mais do que título ou formação.

Na verdade, posso afirmar que esse foi um período de deformação, desconstrução e desacomodação do olhar e do pensar, quando finalmente comecei a dimensionar o que é a pesquisa e como ela pode ser feita de maneira mais generosa, com o pesquisador e com o mundo. Como já comentei anteriormente, em minhas **MEMÓRIAS DE NAVEGAÇÃO**, a concepção com a qual dialoguei e que construiu fundamento nesse trabalho considera a *pesquisa como compartilhamento* (HISSA, 2013), espaço-tempo de estar com o *outro*, abrir-se a ele e às suas solicitações, permitindo-se afetar, contaminar, para daí estabelecer diálogos teóricos, evitando, assim, cair na cilada de impor-lhe interpretações e metodologias prontas.

Devo essa compreensão de pesquisa não só aos vários autores (SANTOS, 2010; HISSA, 2013; MARTÍN-BARBERO, 2004; MIRANDA, 2013) que me atravessaram nesses dois anos, mas também a todos os pesquisadores com quem debati conceitos e perspectivas de pesquisa. Ouvir sobre os processos de cada um e poder compartilhar reflexões, anseios e desafios reforçaram dentro de mim este entendimento de que a pesquisa se constrói na relação com o outro e fizeram o mestrado ter muito mais sentido.

Além deste aprendizado sobre o fazer científico ressignificado, o mestrado foi tempo de descobrir meu caminho de investigação, não só deste momento, mas daqui em diante. Como me alertou a professora Dr^a. Ataíde Malcher, em suas contribuições ao meu texto de qualificação, o meu tema de pesquisa não são os bicitaxis de Afuá, mas as motivações que me fizeram chegar até ele, incluindo as experiências acumuladas em iniciativas anteriores e os deslocamentos que elas provocaram.

Nesse sentido, reconheci no meu percurso acadêmico e pessoal, inquietações que me acompanhavam e que, cada vez mais, tomavam forma e substância. Seguindo essas pistas, atestei minha paixão por pensar as práticas de criação do homem comum (CERTEAU, 1998) e perceber nelas uma pluralidade de *maneiras de*

fazer (IDEM), por onde expressam modos de pensar e sentir o mundo, e constroem regimes de visualidade (CATALÀ DOMÈNECH, 2011) que passam a compor a cultura material brasileira.

Movida por essas questões, encontrei Afuá, seus bicitaxis e *ideadores*. No diálogo com eles pude não só colocar estas inquietações em andamento, como ainda me vi sensibilizada para outras dobras apresentadas ao meu olhar. Notei, logo no primeiro momento, por exemplo, que o bicitaxi está integrado ao cotidiano da cidade e que não seria suficiente observá-lo descolado das dinâmicas sociais que lhe dão sentido. Entendi também que o seu processo de criação está estritamente relacionado ao uso que se faz dele, de modo que a criação só se completa em sua utilização, momento em que adaptações são feitas no veículo. E, ainda, que as estéticas que brotam deste fazer estão em sintonia com os modos de vida erigidos na cidade e que, por isso, precisavam ser situadas dentro dos *ecossistemas estéticos* (MEDEIROS, 2013) do lugar para constituírem significado.

Assim, tomando em consideração essas especificidades, formulei meu caminho de pesquisa, que cartografou a diversidade de experiências de criação e uso, vivenciadas por meio dos bicitaxis, a partir das quais os afuaenses constroem estéticas, imbricadas em seus modos de vida. Nesse intuito, tornou-se imprescindível compor uma

metodologia que levasse em conta a interdisciplinaridade que o bicitaxi e os objetivos dessa pesquisa requeriam.

Deste modo, com o suporte da *cartografia movente* (MIRANDA, 2013), da *cartografia de memórias* (PACHECO, 2013) e da *história oral* (THOMSON, 1997; PORTELLI, 1997a, 1997b) construí um desenho metodológico que me permitiu olhar o bicitaxi em processo, respeitando as dinâmicas sociais onde ele se inscreve e os significados em contínua reconstrução; assim como, mergulhar nos ecossistemas estéticos locais, permitindo-me afetar e transformar com as experiências vividas; e, ainda, estabelecer pontes entre campos do saber, de modo a borrar fronteiras rígidas e colocar em diálogo saberes institucionalizados da arte e do design com os saberes elaborados nas práticas de criação de Afuá.

Nesse sentido, o exercício de *idear* confirmou-se como uma das primeiras, e mais importantes, constatações da pesquisa. Esta é resultado do compartilhamento com ideadores, quando passei a observar em suas práticas de criação *maneiras de fazer* particulares, distintas de outras classificações, marcadas pela experimentação, continuidade e não linearidade dos processos, bem como pela colaboração e descentralização da criação, que se estende por

diferentes espaços da cidade e mobiliza várias pessoas em torno de uma única peça, assinada por muitas mãos.

No convívio com esses processos de criação percebi que não poderia, nem era meu papel, enquadrá-los em categorias prontas como arte, artesanato ou design, embora tenha trazido tais áreas ao diálogo com estas experiências. Mais importante, todavia, era reconhecer e destacar as peculiaridades desses saberes e fazeres construídos por meio de bicitaxis. Por isso, busquei perceber o que esses criadores diziam a respeito de suas práticas e como as entendiam. Nesse exercício encontrei um vocabulário que se repetia, entre termos como invenção, criatividade, ideia, idear, caquiado. Entre eles, nas palavras de Valdison – “a gente passa dias ideando um bicitaxi”¹ – reconheci uma maneira de assinalar a diferença da experiência de criação em Afuá, ressaltando sua processualidade e coletividade.

Desde então, reconheço entre os afuaenses *ideadores*, que em seu cotidiano não ideiam apenas bicitaxis, bicicletas, casas, barcos e músicas, mas também modos de lutas e sobrevivências, cunhando saberes que os permitem resistir a dificuldades financeiras, naturais e de infraestrutura, e, com isso, reinventar seu cotidiano. Erguem,

assim, outras Afuás possíveis, ampliadas pelas experiências de criação de seus moradores.

Dessa forma, ao longo de um ano e meio, caminhei ao lado de muitos *ideadores*. É difícil precisar quantos no total atravessaram minha *pesquisa-vida* (MIRANDA, 2013), uma vez que o contato com alguns não abordou bicitaxis, o que não significa que não sejam ideadores em suas práticas diárias; enquanto que, com outros, a relação foi indireta, estabelecida a partir dos depoimentos de algumas pessoas, que pelo trabalho da memória, recomporam reminiscências e me apresentaram a diversos períodos da cidade e a ideadores que não tive a oportunidade de conhecer. De modo direto, 25 ideadores estão presentes no texto: Sarito, Éder, Pedro Jr., Ranildo (ET), seu Geraldo, Zeca, Velton, Saul, Maria Raimunda, Nequinho, Pelado, Hildo, Afonso, Clei, Kaos, Baixote, Valdison, Antônio Serrão, dona Hilda, Maurélio, Elisomar, Oderley, Joy, Doranildo e Abidoral. Com eles acompanhei experiências de criação atreladas às suas histórias de vidas e de lutas na cidade, a partir das quais comecei a entender o sentido e a importância que a criação e os bicitaxis assumem em Afuá, imbricados em seus fazeres e modos de ocupar o espaço público.

¹ Excerto da entrevista concedida por Valdison Arlan Coen Gomes, brigadista e dono de oficina metalúrgica, em 06 de julho de 2013, na oficina de sua propriedade, em Afuá.

Ao caminhar pelas ruas e conversar com os moradores, também emergiram, no curso destas cartografias, *modos de vida anfíbios*, elaborados em sintonia com o amazônico *regime das águas*, que determina o tempo do trabalho, das viagens e até da morte (PACHECO, 2009a). Submetidos às variações da maré dos rios que o cercam, os afuaenses desenvolveram estratégias e saberes que os permitem lidar com as adversidades dos períodos de maré alta. Um exemplo disso são as gavetas utilizadas no cemitério no período em que os enterros convencionais ficam inviabilizados pela invasão da água sobre os túmulos. Outro exemplo é o próprio bicitaxi, que dribla a ausência do carro, proibido pela configuração natural e seu desdobramento na infraestrutura da cidade.

Criado a partir de necessidades específicas, que não são atendidas pelo sistema de produção industrial, o veículo rapidamente se integrou ao cotidiano afuaense, e hoje, após dezenove anos de recriações e aperfeiçoamentos, assume uma extensa variedade de funções na cidade, desde atendimento médico, com as bicilâncias; fonte de renda, como os bicitaxis de aluguel e de corrida; evangelização, com os bicitaxis das igrejas; prestação de serviços, com o bicitaxi da Rede Celpa; lazer das famílias; carro-som de propaganda.

Além destas *funções práticas*, os bicitaxis desempenham *funções simbólicas e estéticas* importantes, sendo utilizados como meios de expressão e afirmação de *posições de identidades* (HALL, 2006), assim como instrumentos de distinção social (LÖBACH, 2001). Nos veículos, os ideadores depositam seus gostos e afinidades, imprimindo um pouco de si: sua fé, torcida de futebol, seu amor pela família ou por velocidade, filmes e carros. Inscritos em relações de poder, os ideadores disputam pelo bicitaxi mais inovador em formas, acabamentos e acessórios, atrelando sua imagem ao veículo e buscando por meio dele adquirir reconhecimento social (LÖBACH, 2001), que na cidade também se constrói por meio do exercício da criação.

Sobre a experiência estética que emerge dos bicitaxis, a pesquisa evidenciou sua relação com os ecossistemas estéticos (MEDEIROS, 2013) vivenciados na cidade. Seja nas cores, nos ornamentos, nas composições geométricas, nas motivações ou referências, os bicitaxis estão alinhados aos regimes de visualidade (CATALÀ DOMÈNECH, 2011) e às maneiras de idear praticadas na cidade e expressas em suas ruas, feiras, casas, em seus barcos e corpos. Nesta relação, inclusive, os bicitaxis assumem valor estético entre os afuaenses, que os reconhecem como interessantes

visualmente a partir dos referenciais estabelecidos em seus ecossistemas.

Nesse sentido, a estética que encontrei na cidade é da ordem de uma *estética do cotidiano* (RICHTER, 2003, p. 20), percebida não apenas em “objetos ou atividades presentes na vida comum, considerados como possuindo valor estético por aquela cultura”, mas também por meio das subjetividades em transformação dos sujeitos que os elaboram e utilizam. Na pesquisa, essas experiências revelaram se constituir na contramão de regras e convenções – sustentadas por padrões clássicos de beleza ocidental –, assumindo-se, assim, como exercícios de liberdade e desprendimento, pelos quais emergem experimentação e ousadia em suas criações.

Os afuaenses constroem, deste modo, novas linguagens, em sintonia com as subversões e resistências da *estética carnavalesca*, que, conforme apresentado por Shohat e Stam (2006), é marcada pelo excesso, desequilíbrio, mutabilidade, assimetria e mistura de referências. “Convulsiva e rebelde”, elas reafirmam o valor e complexidade da produção cotidiana, combatendo hierarquias que as desqualificam. Não só produzem experiências de outra ordem, como também contribuem na desconstrução da “matriz geracional que cria cânones e gramáticas” (IDEM, p. 422), uma vez que instauram

sistemas alternativos de produção estética alinhados a outros modos de pensar e de sentir o mundo.

Além disso, a pesquisa salientou os encontros de culturas que atravessam os modos de vida tecidos na cidade e como eles se desdobram nos bicitaxis. Partindo do entendimento de *culturas compósitas* de Glissant (2005), formulei a concepção de *estéticas compósitas* para discutir as experiências estéticas tecidas em Afuá, enquanto resultado dos encontros de culturas de diferentes territórios, que se imbricam por processos de *crioulização* (IDEM), entre perdas e ganhos, e dão forma a novas estéticas, imprevistas, onde se percebem *rastro-resíduo* (IDEM) das anteriores, mas agora deslocadas, reconfiguradas pelos afuaenses.

Nesse curso, os encontros entre códigos do universo urbano e rural foram recorrentes na discussão dessas estéticas compósitas, visualizadas nos bicitaxis por meio de vestígios da cultura urbana, representados por marcas e acessórios de automóveis, além de referências a filmes norte-americanos; e da cultura rural, com o emprego da tipografia vernacular presente nos barcos da região, de motivos inspirados na passagem local, como flores e grafismos, e de paleta de cores em diálogo com a cultura material marajoara. Evidenciar esses encontros, articulados no bicitaxi, me ajudou, ainda,

a reforçar a compreensão de Afuá enquanto *cidade-floresta*, que se funda sobre outra lógica de cidade, na qual se observa o “diálogo frequente de costumes tradicionais com formas renovadas para expressar a vida material e simbólica constituídas por um viver urbano” (PACHECO, 2006, p. 13).

Acumulei, na construção dessa pesquisa, material empírico para uma vida inteira de reflexão, humana e acadêmica. Por isso, entendo que este é só o começo deste estudo, aqui apresentado de forma parcial e inacabada dentro do que pude alcançar neste curto tempo e diante de minhas fragilidades teóricas. Acredito que após esta primeira parada, se inicia um novo momento de crescimento, no qual compartilharei estes primeiros resultados com intelectuais das diversas aéreas que esta proposta transdisciplinar atravessa e, com eles, construirei novas pontes para a pesquisa. Esse tempo de trocar certamente fortalecerá o estudo e a mim, como pesquisadora, permitindo-me enfrentar os próximos desafios a bordo de bicitaxis e contribuir para desvendar novas tramas da produção artística e cultural marajoara.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Carlos Drummond. História, coração, linguagem. In: **A paixão medida**, 2ª ed., Rio de Janeiro, José Olympio, 1980, p. 89.
- BACK, Nelson. **Metodologia de projeto de produtos industriais**. Rio de Janeiro: Guanabara Dois, 1983.
- BAKHTIN, Mikhail. **Marxismo e Filosofia da Linguagem**. Tradução de Michel Lahud e Yara Frateschi Vieira. São Paulo: Hucitec, 2009.
- BARROS, Andrey Rebelo; GONÇALVES, Flávia Luana Penafort; BRITO, José Paulo Guedes. **O urbano na cidade ribeirinha na Amazônia**: o papel do espaço enquanto mediação entre a ordem próxima e a ordem distante na cidade de Afuá - PA. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado e Licenciatura em Geografia) – Universidade Federal do Amapá, Macapá, 2010.
- BARROS, Manoel de. **Poesia completa**. São Paulo: Leya, 2010.
- BAXTER, Mike. **Projeto de produto**: guia prático para o desenvolvimento de novos produtos. São Paulo: Edgard Blücher, 1998.
- BEZERRA, Marcia. “As moedas dos índios”: um estudo de caso sobre os significados do patrimônio arqueológico para os moradores da Vila de Joanes, ilha de Marajó, Brasil. **Boletim do Museu Paraense Emílio Goeldi**. Ciências Humanas, v. 6, n. 1, jan.-abr. 2011, p. 57-70.
- BOSI, Ecléa. **Memória e Sociedade**: lembranças de velhos. 7ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1999.
- BOUFLEUR, Rodrigo Naumann. **A questão da gambiarra**: formas alternativas de desenvolver artefatos e suas relações com o design de produtos. Dissertação de mestrado em Design e Arquitetura. FAU-USP: São Paulo, 2006.
- CALVINO, Italo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CARDOSO, Rafael (Org.). **O design brasileiro antes do design**: aspectos da história gráfica, 1870 – 1960. São Paulo: Cosac Naify, 2005.
- CATALÀ DOMÈNECH, Josep M. **A forma do real**. Introdução aos estudos visuais. São Paulo: Summus, 2011.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1998. 3ª ed.
- CHAUÍ, Marilena de Souza. **Brasil** - mito fundador e sociedade autoritária. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2000.
- COSTA, Manoela; SIMÕES, Vanessa. **Design de superfície e tradição artesanal**: Produtos inspirados no artesanato em fibra de São Sebastião da Boa Vista. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Design). UEPA-PA, 2011.

ESTADO DO PARÁ. **Plano Anual de Trabalho**. Belém: Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Geral, 1981.

FARES, Josebel Akel. Cartografia poética. In: OLIVEIRA, Ivanilde Apoluceno de (Org.). **Cartografias Ribeirinhas: saberes e representações sobre práticas sociais cotidianas de alfabetizando amazônidas**. Belém: EDUEPA, 2008, p. 101-110.

GARCÍA CANCLINI, Néstor. **Culturas Híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade**. SP: EDUSP, 2008.

GARCÍA CANCLINI, Néstor. **Diferentes, desiguais e desconectados: mapas da interculturalidade**. Tradução Luiz Sérgio Henrique. 3ª ed. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2009.

GLISSANT, Édouard. **Introdução a uma poética da diversidade**. Juiz de Fora: Editora UFJF, 2005.

GUAPINDAIA, V. A cerâmica Maracá: História e Iconografia. In: **Arte da Terra: Resgate da Cultura Material e Iconográfica do Pará**. Belém: Museu Paraense Emílio Goeldi/ SEBRAE, 1999, p. 44-53.

HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Tradução: Tomaz Tadeu da Silva, Guaraeira Lopes Louro. 11ª ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.

_____. Notas sobre a desconstrução do “popular”. In: **Da diáspora: identidades e mediações culturais**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009, p. 231-247.

HISSA, Cássio Eduardo Viana. **Entrenotas: compreensões de pesquisa**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2013.

IBGE. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. XIV Volume. Rio de Janeiro, 1957.

JARDIM, Ninon Rose Tavares. **Mulheres entre Enfeites & Caminhos: Cartografia de Memórias em Saberes e Estéticas do Cotidiano no Marajó das Florestas (S.S. da Boa Vista - PA)**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Arte, Programa de Pós-Graduação em Artes, Belém, 2013.

LÖBACH, Bernd. **Design industrial: bases para a configuração dos produtos industriais**. São Paulo, Edgard Blucher, 2001.

LODDI, Laila Beatriz da Rocha. **Casa de bricolador(a): cartografias de bricolagens**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Goiás, Faculdade de Artes Visuais, 2010.

MARTÍN-BARBERO, Jesús. **Ofício de Cartógrafo – Travessias latino-americanas da comunicação na cultura**. Tradução: Fidelina Gonzáles. Coleção Comunicação Contemporânea 3. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

MARTINS, Fernanda de Oliveira. **Letras que flutuam**. O abridor de letra e a tipografia vitoriana. Monografia de especialização em Semiótica e Cultura Visual - Universidade Federal do Pará, Instituto de Ciências da Arte, Belém, 2008.

MAUÉS, Raymundo H. **Padres, pajés, santos e festas: catolicismo popular e controle eclesiástico. Um estudo antropológico numa área do interior da Amazônia**. Belém: Cejup, 1995.

MEDEIROS, Afonso; PIMENTEL, Lúcia. Ecosystemas Estéticos. In: **Anais do 22º Encontro Nacional de Pesquisadores em Artes Plásticas: Ecosystemas Estéticos**. Belém: PPGArtes/ ICA/ UFPA, 2013, v.1, p. 7-13.

MIGNOLO, Walter. **Histórias Locais/Projetos Globais: colonialidade, saberes subalternos e pensamento liminar**. Belo Horizonte: UFMG, 2003.

MILLER, Daniel. **Trecos, troços e coisas**. Estudos antropológicos sobre a cultura material. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

MIRANDA, Fernanda Chocron. **Cartografia movente: uma postura de pesquisa em comunicação na Amazônia**. Dissertação (Mestrado em Comunicação) – Universidade Federal do Pará, Instituto de Letras e Comunicação, Programa de Pós-Graduação em Comunicação, Cultura e Amazônia, 2013.

MIZANZUKI, Ivan; PORTUGAL, Daniel B.; BECCARI, Marcos. **Existe Design?: indagações filosóficas em três vozes**. Teresópolis: 2AB, 2013.

MUNARI, Bruno. **Das coisas nascem coisas**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NETO, Adolfo da Costa Oliveira; RODRIGUES, Denise Souza Simões. O lugar São Domingos do Capim: formação histórica e geográfico-espacial. In: OLIVEIRA, Ivanilde Apoluceno de (Org.). **Cartografias Ribeirinhas: saberes e representações sobre práticas sociais cotidianas de alfabetizando amazônidas**. Belém: EDUEPA, 2008.

NORA, Pierre. Entre História e Memória – a problemática dos lugares. **Projeto História 10**, PUC-SP, 1993, p. 7-28.

NORMAN, Donald A. **Design Emocional: porque adoramos (ou detestamos) os objetos do dia a dia**. Tradução de Ana Deiró. Rio de Janeiro: Rocco, 2008.

OLIVEIRA, Ivanilde. Considerações finais. In: OLIVEIRA, Ivanilde Apoluceno de (Org.). **Cartografias Ribeirinhas: saberes e representações sobre práticas sociais cotidianas de alfabetizando amazônidas**. Belém: EDUEPA, 2008.

PACHECO, Agenor Sarraf. **À Margem dos “Marajós”: cotidiano, memórias e imagens da “Cidade-Floresta” – Melgaço (PA)**. Belém: Paka-Tatu, 2006.

_____. História e Literatura no Regime das Águas: práticas culturais afroindígenas na Amazônia Marajoara. **Amazônica – Revista de Antropologia**, v. 01, n. 02, 2009a, p. 406-441.

_____. **En el Corazón de la Amazonia: identidades, saberes e religiosidades no Regime das Águas Marajoaras**. Tese (Doutorado em História). PUC-SP, 2009b.

_____. Lutas e Urdiduras entre a Cidade e a Floresta: o fazer-se da Educação em Melgaço-Pa. **RECE: Revista Eletrônica de Ciências da Educação**, v. 08, p. 01-22, 2009c.

_____. Imagens narradas, memórias e patrimônios desvelados. **Ensaio Geral**. Belém, v.3, n.5, 2011, p. 135-155.

_____. Cartografia de Memórias: Patrimônios, Culturas e Poderes na Amazônia. In: **Cartografias de Memórias: Pesquisas em Estudos Culturais na Amazônia**. Belém: Paka-Tatu, 2014 (Prelo).

PACHECO, Agenor Sarraf; SILVA, Jaddson Luiz Sousa. Nas margens do patrimônio marajoara. In: **XXVII Simpósio Nacional de História – Conhecimento, História e Diálogo Social**, 2013, Natal-RN. Anais eletrônicos do XXVII Simpósio Nacional de História da ANPUH, 2013. v. 01. p. 01-18.

PAES LOUREIRO, João de Jesus. **Cultura Amazônica: uma poética do imaginário**. 3ª ed. São Paulo: Escrituras Editora, 2000.

PANTOJA, Vanda. As Festas de Santo no Marajó. In: LIMA, Maria Dorotéia de; PANTOJA, Vanda. **Marajó: culturas e paisagens**. Belém: 2ª SR/IPHAN, 2008, p. 28-43.

PAPANÉK, Victor. **Design for the real world: Human Ecology and Social Change**. New York: Bantam Books, 1973.

PASSOS, Eduardo; BARROS, Regina Benevides de. A cartografia como método de pesquisa-intervenção. In: PASSOS, Eduardo; KASTRUP, Virgínia; ESCÓSSIA, Liliana (orgs). **Pistas do método da cartografia: pesquisa-intervenção e produção de subjetividade**. Porto Alegre: Sulina, 2009, p. 17-31.

PEREIRA, Gabriela de Gusmão. **Rua dos inventos: ensaio sobre desenho vernacular**. Rio de Janeiro: F. Alves, 2002.

POLLAK, Michael. Memória, esquecimento, silêncio. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 2, n. 3, 1989, p. 03-15.

_____. Memória e identidade social. In: **Estudos Históricos**, Rio de Janeiro, vol. 5, n. 10, 1992, p. 200-212.

PORTELLI, Alessandro. A filosofia e os fatos. Narração, interpretação e significado nas memórias e nas fontes orais. **Tempo**. Rio de Janeiro, vol. 1, nº. 2, 1996, p. 59-72.

_____. O que faz a História Oral diferente. **Projeto História 14**. PUC/SP: Educ, fev. 1997a, p. 25-39.

_____. Formas e significados na História Oral. A pesquisa como um experimento em igualdade. **Projeto História 14**. PUC/SP: Educ, fev. 1997b, p. 07-24.

PRATT, Mary Louise. **Os olhos do império: relatos de viagem e transculturação**. Bauru, SP: UDUSP, 1999.

PREFEITURA MUNICIPAL DE AFUÁ. **Plano Diretor Participativo do município de Afuá**. Relatório da Leitura da realidade do município – leitura compartilhada. 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE AFUÁ. **Lei Municipal nº 201/2002 GAB/PMA**. Institui o Código de Postura do Município de Afuá e das outras providências. Afuá-PA, 20 de dezembro de 2002.

RAZEIRA, Philipe Sidartha. Ilha do Marajó: paisagens possíveis. In: LIMA, Maria Dorotéia de; PANTOJA, Vanda. **Marajó: culturas e paisagens**. Belém: 2ª SR/IPHAN, 2008, p. 102-127.

RICHTER, Ivone Mendes. **Interculturalidade e estética do cotidiano no ensino das artes visuais**. Campinas, SP: Mercado de Letras, 2003.

RÜTHSCHILLING, Evelise Anicet. **Design de Superfície**. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 2008.

SANTOS, Boaventura de Sousa. Para além do pensamento abissal: das linhas globais a uma ecologia de saberes. In: **Epistemologias do Sul**. São Paulo: Cortez, 2010, p. 31-83.

SCHAAN, Denise Pahl. **A Linguagem Iconográfica da Cerâmica Marajoara**. Dissertação (Mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Programa de Pós-Graduação em História, Porto Alegre, 1996.

_____. **A Linguagem Iconográfica da Cerâmica Marajoara**. Um estudo da Arte Pré-histórica na Ilha de Marajó, Brasil (400-1300AD). Porto Alegre: EDIPUCRS, 1997.

_____. Cultura Marajoara: história e iconografia. In: **Resgate da Cultura Material e Iconográfica do Pará** – Arte Rupestre e Cerâmica. Belém: SEBRAE/ MPEG, 1999, p. 22-33.

_____. Os dados inéditos do Projeto Marajó (1962-1965). **Revista do Museu de Arqueologia e Etnologia**, São Paulo, v. 11, 2001, p. 141-164.

_____. Entre a tradição e a pós-modernidade: a cerâmica marajoara como símbolo da identidade “paraense”. In: MAUÉS, Raymundo Heraldo; MACIEL, Maria Eunice (Orgs.). **Diálogos Antropológicos: diversidades, patrimônios, memórias**. Belém: L&A Ed., 2012, p. 35-68.

SHOHAT, Ella e STAM, Robert. **Crítica da imagem eurocêntrica: multiculturalismo e representação**. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

SILVA, Jerônimo Silva e PACHECO, Agenor Sarraf. Energias das águas no corpo de rezadeiras: trânsitos, curas e identidades na Amazônia Bragantina (Capanema - PA). **Revista Cocar**. Belém, vol. 5, n. 10, jul - dez 2011, p. 39-51.

SIMÕES, Vanessa Cristina Ferreira. **Anorexia, Identidade e Novas Formas de Sociabilidade**. Uma leitura do *blog* Anna Dark. Trabalho de conclusão de curso (Bacharelado em Comunicação Social – Publicidade e Propaganda). UFPA-PA, 2008.

THOMSON, Alistair. Reconstituo a memória: questões sobre a relação entre História Oral e as memórias. **Projeto História 15**. PUC/SP: Educ, abril/1997, p. 51-71.

WILLIAMS, Raymond. **Marxismo e Literatura**. Rio de Janeiro: Zahar Editora, 1979.

ZALUAR, Amélia. Construções do Imaginário: os arquitetos sem diploma. In: **Textos escolhidos de cultura e arte populares**. Rio de Janeiro. v.4, n.1, 2007, p. 133-138.

ZANIRATO, Silvia Helena e RIBEIRO, Wagner Costa. Patrimônio cultural: a percepção da natureza como um bem não renovável. **Revista Brasileira de História**, vol. 26, n. 51, 2006, p. 251-262.

SITES CONSULTADOS

Afuá Pará.

<<http://www.afuapara.com.br>> Acesso em 2 jan. 2014.

Camarão Convencido - Perfil do facebook.

<<https://www.facebook.com/camarao.acscc>> Acesso em 15 dez. 2013.

Camarão Pavulagem - Perfil do facebook.

<<https://www.facebook.com/camarao.pavulagem.5>> Acesso em 15 dez. 2013.

G1 – Tecnologia e Games.

<<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2011/05/ha-2-anos-com-celular-e-web-cidade-das-bicicletas-se-adapta-vida-line.html>>
Acesso em 10 dez. 2013.

<<http://g1.globo.com/tecnologia/noticia/2011/05/equipamento-high-tech-faz-bicicleta-valer-ate-r-10-mil-em-afua.html>> Acesso em 15 dez. 2013.

Prefeitura de Afuá.

<<http://www.prefeituradeafua.com.br/>> Acesso em 2 jan. 2014.

Rádio Afuá - Página do facebook.

<<https://www.facebook.com/radioafuafm879>> Acesso em 15 dez. 2013.