

PERIÓDICUS

ISSN: 2358-0844

n. 20, v. 3
out-dez. 2024
p. 166-184

Entre versos e correntes: a questão da bicicleta na poesia de Nicanor Parra

(Between verses and chains: the matter of the bicycle in Nicanor Parra's poetry)

(Entre versos y cadenas: la cuestión de la bici en la poesía de Nicanor Parra)

Rafael Ferreira de Aquino Passos¹
José Francisco dos Passos Neto²

RESUMO: O conceito de “carrocracia” (Tróí, 2017) nos serve de plataforma para a problematização acerca dos aparatos de dominação neoliberal – centrados no individualismo radical, daí a dominância do automóvel particular na esteira do planejamento urbano sob a lógica rodoviarista – na era do Antropoceno e, por que não dizer, na era do Capitaloceno (Haraway, 2016). É dessa sorte que este estudo pretende investigar um aspecto da poesia do artista chileno Nicanor Parra a partir da visagem/símbolo da bicicleta: qual é o lugar que o modal ocupa nessa poética? Há, de maneira deliberada, um tensionamento entre linguagem e vida na reiterada representação do modal no transcórre de sua obra? Na análise, integramos o repertório advindo da crítica literária (Campos, A. de; Gallardo, 2004; Grandón, 2014; Valverde, 2022) com os estudos urbanos (Carmelini; Mizoguchi, 2022), além das contribuições produzidas pela militância organizada pela bicicleta e pelo direito à cidade (Ludd, 2005; Furness, 2013; Augé, 2009).

PALAVRAS-CHAVE: carrocracia; capitaloceno; bicicleta; poesia; cicloativismo.

Abstract: The concept of “carrocracia” (Tróí, 2017) serves as a platform for problematizing the apparatuses of neoliberal domination – centered on radical individualism, hence the dominance of the private automobiles in the wake of urban planning under the road-centric logic – in the era of the Anthropocene and, why not say, in the era of the Capitalocene (Haraway, 2016). This study aims to investigate an aspect of the poetry of Chilean artist Nicanor Parra through the imagery/symbol of the bicycle: what is the role that this mode of transportation occupies in his poetics? Is there a deliberate tension between language and life in the repeated representation of the bicycle throughout his work? In the analysis, we integrate the repertoire deriving from literary criticism (Campos, A. de; Gallardo, 2004; Grandón, 2014; Valverde, 2022) with urban studies (Carmelini; Mizoguchi, 2022), as well as contributions from organized activism for bicycles and the right to the city (Ludd, 2005; Furness, 2013; Augé, 2009).

Keywords: carrocracia; capitalocene; bicycle; poetry; cycloactivism.

Resumen: El concepto de “carrocracia” (Tróí, 2017) sirve para nosotros de apoyo para la problematización sobre los aparatos de dominación neoliberal – basados en el individualismo radical, ahí es donde quedase la supremacía del automóvil particular en el planeamiento urbano – en la era del Antropoceno o en la época del Capitaloceno (Haraway, 2016). En ese sentido, este artículo pretende estudiar un aspecto de la poesía del artista chileno Nicanor Parra a partir del análisis del símbolo bicicleta: ¿cuál es el rincón que él ocupa en la obra del poeta? ¿Hay un tensionamiento entre el lenguaje y la vida en la representación harta del símbolo en la obra? En el estudio, agregamos el repertorio de la crítica literaria (Campos, A. de; Gallardo, 2004; Grandón, 2014; Valverde, 2022) con las pesquisas de los estudios urbanos (Carmelini; Mizoguchi, 2022) y las contribuciones de la militancia por la bici y por los derechos a la ciudad (Ludd, 2005; Furness, 2013; Augé, 2009).

Palabras clave: carrocracia; capitaloceno; bici; poesía; militancia.

1 Licenciado em letras - língua portuguesa, mestrando em Literatura Comparada pelo Programa de Pós-graduação em Estudos da Linguagem da UFRN. Suas pesquisas e publicações acadêmicas estão, essencialmente, circunscritas à investigação do texto poético em trânsito com as mídias e suportes tecnológicos da contemporaneidade, além das interseções entre poema e sociedade, poema e política, poema e cultura. Endereço eletrônico: rafael.passos.700@ufrn.edu.br.

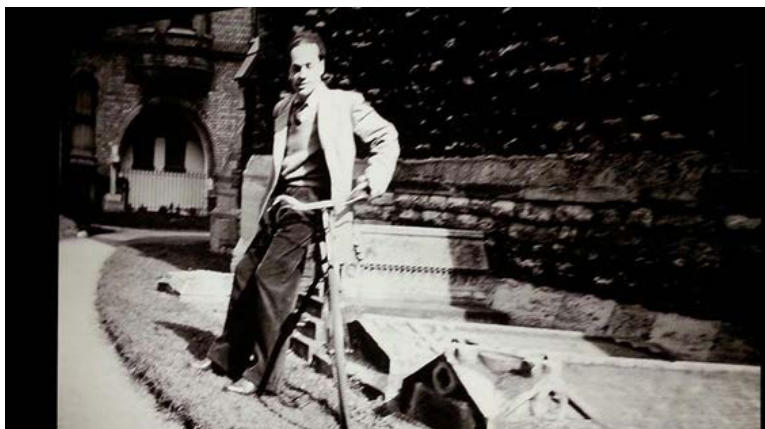
2 Licenciado em história (UFRN) e mestrando pelo Programa de Pós-graduação em Estudos Urbanos e Regionais (PPEUR/UFRN). Pesquisa sobre ciclomobilidade no município de Natal/RN. É cicloativista. Endereço eletrônico: netopassos9@hotmail.com.



Artigo licenciado sob forma de uma licença Creative Commons [Atribuição 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/). (CC BY-NC 4.0)

Recebido em 28/10/2023
Aceito em 01/06/2024

Figura 1: O poeta Nicanor Parra ao lado da sua bicicleta, em Oxford (1949)



Fonte: Centro Cultural Gabriela Mistral (GAM), Exposição Parra 100 (2014).

O artista que não deixa a sua vida penetrar a sua obra não é um artista.
- Zé Celso

1 Introdução

Este artigo se inscreve no mesmo campo de batalha delineado por Tróí (2017, p. 272) ao dimensionar a luta no Antropoceno: “Estamos em guerra!”. O jogo sóico, estético, político e ideológico da *carrocracia* violenta as subjetividades e os corpos não-motorizados ao estabelecer para si um paradigma de dominação do “eu”: é a partir da noção de diferenciação que o pesquisador desenha os contornos dessa perspectiva como motor do neoliberalismo, na medida em que a dominância dos carros no espaço urbano gere um modo único de ser e de se locomover na(s) cidade(s) – além de tencionar um regime de desejo próprio da máquina capitalista, que reverbera nas artes e na cultura, elementos de aproximação que serão analisados neste estudo.

Nesse sentido, o arranjo vida-arte promove o encontro entre a esfera crítica e a produção estética, de tal maneira que pretendemos centrar a nossa discussão em como o símbolo da bicicleta está representado em parte da produção poética do chileno Nicanor Parra: o modal serve de aparato para contestação política no trato do reinado absolutista do automóvel individual? A bicicleta é apenas um adorno estético sem maiores funções expressivas nessa poética? A própria experiência bicicleteira³ do artista resvala em sua obra, revelando o engajamento pró-bicicleta? Como o espaço (urbano ou não) está articulado na obra em relação ao modal em questão? Para responder – ou

3 O termo bicicleteiro se insere aqui como postura ética e política, reivindicando, então, uma leitura ciclo-ativista da bicicleta, que se diferencia da “moda do modal”. Onda que envolve classe média urbana, universitária, intelectualizada, empresas e prefeituras numa totalidade de pensamento a respeito da mobilidade sustentável cujas ressonâncias práticas não chegam nunca nas regiões periféricas da cidade (Carmelini; Mizoguchi, 2021). O bicicleteiro, portanto, não é um corpo *flâneur* na cidade – simplesmente –, mas um corpo-alvo perante a primazia *carrocrata*. Entendendo-se assim, reivindica não o ser. O bicicleteiro não deseja vias para todos os modais, mas vias para todos os corpos (vivos), numa ofensiva contra a lógica rodoviária.



polemizar – os problemas elencados, utilizamos como *corpus* os livros *Versos de salón* (2003), *Poemas y antipoemas* (1988) e a sua safra de poemas visuais (ou poemas-objeto) intitulada *Las tablitas de Isla Negra*, que derivam de uma investigação de Parra acerca dos suportes de inscrição, e foram em parte publicados no livro *Voy & vuelvo* (2014).

En la primavera del año 1976, Parra recogió las sobras de madera de una construcción en su propia casa de veraneo, y comenzó a dibujarlas con trazos decisivos y rápidos. El nunca había intentado hacer un dibujo, ni pretendía hacerlo, pero descubrió en estas maderas un soporte tridimensional y vivo para los artefactos. Las Tablitas de Isla Negra son parte importante en la búsqueda de Parra para lograr puntos de contacto más cercanos con el lector (Rodríguez; Triviños; Díez; Durá; Rico; Mattalía, 2002, p. 18).

Nesta seleção, elencamos os poemas que citam de maneira referencial o nosso elemento de pesquisa para, então, realizarmos uma leitura das criações em diálogo com aspectos mais amplos discutidos pela fortuna crítica produzida por pesquisadores(as) que já se detiveram ao estudo da referida poética: o caráter marginal da *antipoesia* evocada pelo autor (Grandón, 2014), a incorporação da oralidade e do registro informal, a presença da “chilenidad” (Gallardo, 2004) na dicção do artista, além da encruzilhada ética por que a obra do poeta incorre ao se avizinhar com a *performance* e com as artes plásticas em suas últimas publicações da carreira. Seu *Artefactos* (1972), por exemplo, uma caixa que contém diversas *tarjetas postales* – em que os signos verbais conversam com imagens, grafismos e lances tipográficos, tais informações visuais assinadas pelo escritor e jornalista Juan Tejeda –, que é efetivamente a última publicação do criador produzida em vida, teve a sua edição original censurada pela ditadura de Augusto Pinochet (Valverde, 2022), o que nos parece interessante para dinamizar as nossas questões de pesquisa, isto é, o mal-estar, em termos de recepção, da safra visual da obra de Parra é gerado pelo embate com o autoritarismo a partir da *forma* de expressão ou apenas pelo que há de *conteúdo*?

Ademais, integraremos o pensamento a respeito do(s) Antropoceno(s) (Castro; Danowski, 2017; Krenak, 2019; Latour, 2014) à nossa discussão, na medida em que a reivindicação da/pela bicicleta, em nosso olhar crítico, parte de uma tomada de posição explicitamente militante: a bicicleta, na vida e na arte, pode desestabilizar os entornos discursivos, imagéticos e ideológicos, de maneira a deslocar a tirania da velocidade, do motor, do petróleo (e a devastação antrópica que o recurso promove ao planeta), além da tirania sígnica da qual o automóvel é preenchido no *Capitaloceno* (Haraway, 2016):

Signo de maturidade, status, poder, virilidade. Seria difícil imaginar que uma máquina pudesse representar tantas coisas, significações tão distintas, embora não estranhas entre si. Se não fosse essa uma realidade tão explícita que dispensa exemplos, seria difícil concebê-la. [...] O Carro é também o falo onde se masturba autonomia, independência, onde se goza ilusoriamente aquilo que se faz ausente, de forma autêntica na vida cotidiana. O volante permite isso. O motor a combustão, o acelerador... eles por sua vez permitem a ilusão de a potência orgânica do indivíduo se multiplicar por mil. Sendo ele



constantemente reduzido, limitado, humilhado, diminuído, constrangido pelas relações de poder, pelas hierarquias e autoridades instituídas (pai, professora, patrão, polícia, juiz, coronel, deputado etc.) e pelas técnicas, sejam urbanísticas, arquitetônicas ou quaisquer outras que expressem os valores de uma sociedade coisificante, é o motor a combustão e o acelerador – quando não o cano e o gatilho do revólver – que, sob um impulso neurótico, são postos em funcionamento para uma auto-afirmação na tentativa de se sentir o que de fato não se é na sociedade burguesa e hierárquica: um ser humano e não uma coisa (Ludd, 2005, p. 20).

2 Pedalando na antipoesia: uma poética da borda?

Se a tradição moderna da poesia no Ocidente é atravessada por uma sucessão de recortes e de rupturas com relação às tradições antecedentes (Paz, 1990) – ao mesmo tempo em que a produção crítica (a que é engajada não só nos trâmites formais das obras, mas na relação entre arte e sociedade), responsável por mapear e refletir esse problema, parece identificar nessa configuração o estatuto de questionamento à autoridade dos modelos canônicos estabelecidos historicamente, isto é, uma literatura produzida a partir de marcadores de classe, gênero e raça bem definidos, quais sejam: pequeno-burguês, homem, branco, europeu –, a categorização desta parece ganhar contornos excêntricos, sobretudo quando se discutem poéticas situadas fora dos centros de hegemonia política, cultural e econômica. A margem, a beira, a borda parecem, então, como denominações responsáveis por alicerçar uma epistemologia sob signo da alteridade. Metonimicamente, podemos, ainda, elencar a borda como lugar destinado a corpos dissidentes na cidade, dentre os quais os(as) ciclistas(as) carregam consigo um traçado objetivo e simbólico no que se refere aos espaços em que podem ocupar na encruzilhada do tráfego urbano no contexto da *carrocracia*.

É dessa sorte que defendemos que a lógica rodoviarista reforça um jogo de força desigual, no qual os modais individuais motorizados exercem a hegemonia por meio de um processo de desterritorialização do corpo-bicicleteiro, como atestam Carmelini e Mizoguchi (2022). A ordem semiótica das ruas naturaliza a imagem asfalto-carro-moto de maneira unívoca e autoritária, de modo que, para o corpo sobre a bicicleta, a rua é reiteradamente um espaço a ser desbravado sob contornos de estrangeiridade: o(a) ciclista(a) não é nunca o(a) que ocupa o meio das faixas, mas o(a) que cautelosamente esconde-se na beira das estradas, dada a configuração centrada nos modais motorizados – estes que são capazes de, pela velocidade, dessensibilizar o corpo motorizado a partir de uma não-relação com a cidade e com o espaço (pela imposição do limite do corpo com o ambiente externo, dado que aquele está involucrado sob a funilaria do modal), resultando numa dinâmica de “superficialização tanto no sentido visual-sensitivo, resultante da velocidade, quanto no das conexões interativas que este corpo deslizante está sujeito” (Carmelini; Mizoguchi, 2022, p. 306) – pela qual as vias foram e são projetadas, favorecendo a hegemonia do motor, ao passo



que constrange violentamente os pedestres e os(as) ciclistas(as) para as quinas dos fluxos de deslocamento⁴. Nesse caso, o(a) ciclista(a) é aquele(a) que está no canto, e que hesita.

O ciclista é estranho ao trânsito automotivo e o trânsito automotivo é igualmente estranho ao ciclista. Logo, este precisa o tempo todo construir seu espaço – ou seja, se territorializar. [...] O processo se inicia quando se sobe na bicicleta. Uma vez nesta condição, o corpo torna-se imediatamente estranho à normativa circulatória da cidade – e logo é necessário se portar como tal. Os códigos se relativizam e as condições de perigo e tensão surgem a todo instante. A cada pedalada conexões e territórios vão se formando, um corpo vai se constituindo, uma comunicação entre corpo e espaço vai se estabelecendo. Considerando a autoridade e a hostilidade automotiva sobre os espaços de circulação, talvez possamos afirmar se tratar de um incessante movimento de negociação, que nas primeiras tentativas pode ser mais arriscado, mas que quase sempre, com a persistência, tende a se tornar mais brando a cada quadra percorrida. Uma certa consistência vai se montando, e a desterritorialização violenta primeira tende a tornar-se uma habilidade e uma prudência (Carmelini; Mizoguchi, 2022, p. 308).

Nesse sentido, podemos começar a traçar paralelos entre a bicicleta e a poética de Parra, processo de aproximação que ocorre por aglutinação, numa espécie de isomorfia entre o corpo poético e o corpo-biciclista nas rodovias, procedimento amparado criticamente na noção de marginalidade: quando da poesia, trata-se de uma poética que desloca estética e ideologicamente o centro (de poder, seja sob ponto de vista do tropismo a que se recorre quando se direciona acriticamente as referências culturais para a Europa ocidental, seja sob pressuposto criador, dado que o artista confronta a dita linguagem literária pretensamente universalizante ao mesmo tempo em que questiona “y erosiona al discurso propio: un acercamiento poderoso a los límites mismos del lenguaje de la poesía chilena, hispanoamericana y universal” (Grandón, 2014, p. 146); quando do(a) ciclista(a) nas estradas, o seu destino inequívoco é a beirada das pistas. Na mesma medida que o modal é relegado à margem dos espaços de deslocamento nas vias, é a partir da margem que o poeta Nicanor Parra desenvolve a estética que será chamada pelo próprio de “antipoesia”: o prefixo indicativo de negação, antes de esboçar um movimento de recusa a certos padrões poéticos consagrados pela “retórica de la poesía culta” (Gallardo, 2004, p. 37), expressa uma *performance* poética na beira das línguas e linguagens oficiais. Nicanor Parra explora criativamente a oralidade e o registro coloquial, de modo a conferir um registro de praça pública, de maneira que se trata de uma proposta artística que utiliza a rua como suporte, como se pode atestar no poema metacrítico “Manifiesto” (1963), em que afirma peremptório, a partir de um jogo semântico antitético, o

4 Interessante caso nesse sentido é o da tribo urbana dos fixeiros adeptos das bicicletas do tipo fixa. “A principal diferença de uma bike fixa em relação a todas as demais é a catraca, que gira em conjunto com a roda traseira, como nas bikes de pista”. Disponível em: <https://www.bikemagazine.com.br/2012/04/o-maravilhoso-e-estranho-mundo-das-bikes-fixas/>. Os “fixeiros” são sujeitos relevantes na relação bicicleta-cidade, na medida em que incorporam o ambiente urbano por meio da bicicleta. Nasceram inicialmente como entregadores em cidades como Nova York e Londres (de topografia majoritariamente plana) e, paulatinamente, formam uma tribo urbana. Privilegiam o deslocamento urbano. Além disso, são erráticos. As leis e mandamentos do trânsito voltadas para a tirania do motor não os contempla; desse modo, cabe a insurgência, o desapego à lógica das condutas de trânsito que – via de regra – são feitas em seu desprivilégio.



processo de humanização, de corporificação do poeta e do poema, desvinculando-os da afetação da sublimação intelectual e do criador como agente iluminado, engodo comumente repetido na história da arte para se referir à inspiração criadora dos(as) artistas:

Contra la poesía de las nubes / Nosotros oponemos / La poesía de la tierra firme / –
Cabeza fría, corazón caliente / Somos tierraafirmistas decididos – / Contra la poesía de café
/ La poesía de la naturaleza / Contra la poesía de salón / La poesía de la plaza pública / La
poesía de protesta social. // Los poetas bajaron del Olimpo (Parra, 2019, p. 219).

Destarte, podemos sugerir o contato com o “suporte rua” como índice do estilo da obra parriana, seja sob forma de manifestação de ação sobre a linguagem – fato que incide propriamente nos extratos estéticos –, seja como deliberada expressão de engajamento político sobre a qual o biografismo fornece elementos de estudo importantes, dado que o poeta escreve a partir da América Latina, de modo a agenciar postulados discursivos e imagéticos inscritos, num imaginário hierárquico centro/margem, exótico, subdesenvolvido, colonizado etc., o que o coloca no horizonte da invenção, que entendemos aqui em expressão dialética, no sentido de radicalizar a vida e a arte de atuação. É daí que inferimos a noção de atuação marginal, como atesta Augusto de Campos (2015, p. 289), mencionando o aspecto de novidade de informação como aparato de oxigenação da linguagem poética: “[...] toda vez que ocorre uma informação nova é porque se está à margem ou além do repertório constituído pelas informações já assimiladas”. No que se refere à vinculação linguagem/vida, Gallardo (2004, p. 38-39) aponta para a mesma direção que defendemos aqui como efeito de novidade na dicção do poeta chileno:

Mi planteamiento es el siguiente: Nicanor Parra encuentra, vive y expresa su identidad en el lenguaje, en su condición de hablante arraigado de la lengua castellana chilena. Los propios ‘lugares sagrados’ alcanzan su condición de tales, esto es, su carácter generador y asegurador de identidad, a través del lenguaje, o, quizás mejor, imbricados en el hablar concreto del poeta. [...] el lenguaje es el poeta mismo, su mismo mundo, que se reconoce, se delimita y se expresa.

Pensando na postura de intimidade do artista com a linguagem, traçamos algumas hipóteses para reflexão: a biografia do artista é comumente citada em sua obra, como afirmação de identidade – o que pode ser identificado nos versos de “Hombre al agua”, nos quais o poeta desenvolve uma nostálgica menção à cidade em que passou a infância, situando-a como território imaginado, além de aludir à rotina de professor, profissão de carreira do chileno e, enfim, à experiência ciclista (elemento que será explorado de maneira mais detida nas seções subsequentes deste artigo): “Hace tiempo que estaba / Escribiendo poemas espantosos / Y preparando clases espantosas. / Terminó la comedia: / Dentro de unos minutos / Parto para Chillán en bicicleta. [...] // ¡A Chillán los boletos! / ¡A recorrer los lugares sagrados!” – e como anunciação retórica de uma poética, calcada na



autorreferencialidade e na discussão metalinguística. Nos poemas que abrem o seu “Versos de salón” (1962), há a afirmação de tais proposições nas criações intituladas “Cambios de nombre” e “La montaña rusa”, respectivamente: “Mi posición es ésta: / El poeta no cumple su palabra / Si no cambia los nombres de las cosas [...] // Todo poeta que se estime a sí mismo / Debe tener su propio diccionario”, expressa o escritor em forma de verso livre. No trecho supracitado, o eu-lírico⁵ estima para o artista da linguagem a criação de uma nova forma de expressão, na medida em que reivindica a alteração dos vocábulos em sentido de dicionário, no que se afigura no desenvolvimento de um dicionário particular via poesia.

No segundo poema, o autor mantém o tom imperativo para descrever a sua maneira de atuação em detrimento de outras posturas artísticas, utilizando a imagem do carrinho de montanha-russa como efeito expressivo. Além disso, nota-se no emprego dos pontos finais, o que pode se converter em interrupções (responsáveis por produzir tensão no leitor) no caminho do carrinho se considerarmos o poema como figuração icônica dos trilhos da atração. O mesmo ocorre com a dimensão dos versos, que cambiam entre frases com mais ou menos palavras, figurativizando os altos e baixos do brinquedo. Os altos e baixos da experiência criativa. Os dois últimos versos, que possuem praticamente o mesmo tamanho aos olhos do leitor, só recebem a interrupção de uma pontuação no final da viagem, o que pode sugerir maior agilidade quando da leitura do trecho por parte do receptor, representando a descida vertiginosa do poema/montanha-russa precedendo a interrupção do percurso, assinalada semioticamente pela pontuação gráfica. “Durante médio siglo / La poesía fue / El paraíso del tonto solemne. / Hasta que vine yo / Y me instalé con mi montaña rusa. // Suban, se les parece. / Claro que no respondo si bajan / Echando sangre por boca y narices.”.

Essa pequena amostragem preambular nos serve de miragem periscópica de uma atuação artística pautada na criativa articulação entre forma e conteúdo, pensamento e ação, linguagem e vida, sendo a periferia o contorno que ganha centralidade na obra e no decurso biográfico do literato. A arte poética, nessa acepção, não é uma propriedade assentada nas noções standardizadas de aura e de “sexo dos anjos”, tampouco nas privações bélicas de uma vanguarda erichada pelo “prazer” da incomunicabilidade. A antipoesia é a palavra descomplicada que se profere nas calçadas, capaz de produzir linguagem em forma de gíria: “Yo no tengo ningún inconveniente / En meterme en camisa de once varas”, exclama o escritor em poema intitulado “Advertência”.

5 Por considerarmos que Nicanor Parra elabora uma poética cuja abordagem ética redimensiona as fronteiras criador-criatura, não desvinculamos a figura do autor com a persona poética, involucrada no sujeito poético ou no eu-lírico. Dessa forma, optamos por dissociar tais denominações responsáveis por estabelecer essas diferenciações de nosso estudo: o poeta está presente in vivo em suas criações. Não há, portanto, a busca por um distanciamento: o poeta é o poema, e vice-versa.



3 A (ciclo)via do Antropoceno

Estabelecendo uma interface de reflexão ancorada no conflito – ética e estética, arte e política, motor e bicicleta, corpo e mente, ciência e cultura, moderno e terrano –, pois a nossa posição é (ciclo)ativista, isto é, trabalhamos no campo de tensionamento e de trânsito desses valores que foram dispostos separadamente em dinâmica de sólida polarização pela noção de modernização (Latour, 2014). Utilizamos-nos, então, oportunamente do conceito de Antropoceno na busca de horizontes teóricos e práticos ao largo do neoliberalismo tecnoindustrial que desabou sobre nós pós-Holoceno. Assim, a proposta vital que sustentamos nos direciona não para o futuro do automóvel, das *big techs*, da *uberização* do trabalho, do hedonismo consumista, mas para o passado oposto à centralidade da ideia de moderno, o que não representa o retorno a um referente pretérito idílico respaldado em nostalgia, mas numa espécie de contínuo *redevir-índio* (Castro; Danowski, 2017), no qual as manifestações de vida são estabilizadas, em detrimento da aceleração tecnocrata geradora de transformações caóticas.

A subsunção do mundo pela humanidade nas cosmologias ameríndias se faz, assim, na direção oposta ao mito da Singularidade tecnológica. Ela remete ao passado, não ao futuro; sua ênfase é na estabilização das transformações que vieram a diferenciar os animais daqueles humanos que continuaram a sê-lo, e não na aceleração da transformação dos animais que ‘fomos’ nas máquinas que ‘seremos’. A ênfase da práxis indígena é na produção regrada de transformações capazes de reproduzir o presente etnográfico (rituais de ciclo de vida, gestão metafísica da morte, xamanismo como diplomacia cósmica) e assim de impedir a proliferação regressiva e caótica de transformações (Castro; Danowski, 2017, p. 96-97).

Em mesmo sentido, as palavras do escritor e líder indígena Ailton Krenak (2019, p. 13) direcionam e dinamizam o nosso corpo e o nosso olhar para a suspensão dos ritos de morte e de devastação para com o mundo, ao passo que realiza um diagnóstico do que chama de “humanidade zumbi” e alerta para a especialidade de nosso tempo: a produção de ausências. A partir da consciência de finalidade do mundo como indício de uma afasia generalizada, Krenak sugere que o adiamento do fim se dá concretamente pela possibilidade de fabulação.

Nosso tempo é especialista em criar ausências: do sentido de viver em sociedade, do próprio sentido da experiência da vida. Isso gera uma intolerância muito grande com relação a quem ainda é capaz de experimentar o prazer de estar vivo, de dançar, de cantar. E está cheio de pequenas constelações de gente espalhada pelo mundo que dança, canta, faz chover. O tipo de humanidade zumbi que estamos sendo convocados a integrar não tolera tanto prazer, tanta fruição de vida. Então, pregam o fim do mundo como uma possibilidade de fazer a gente desistir dos nossos próprios sonhos. E a minha provocação sobre adiar o fim do mundo é exatamente sempre poder contar mais uma história. Se pudermos fazer isso, estaremos adiando o fim. É importante viver a experiência da nossa própria circulação pelo mundo, não como uma metáfora, mas como fricção, poder contar uns com os outros (Krenak, 2019, p. 13).

Tal perspectiva de prorrogação do fim do mundo sob auspício da contação e da fricção sustenta a orientação sugerida por nós neste trabalho: a bicicleta, seja como objeto concreto de



deslocamento sustentável contra hegemônico, seja como representação simbólica em textos poéticos, é capaz de oferecer alguns elementos para a suspensão do declínio no Antropoceno: a máquina do mundo há de ser repisada, sob forma de ação e de pensamento, na medida em que a reflexão sobre o fim do mundo prostra-se intimamente com o encerramento da “relação (interna e externa) entre pensamento e mundo” (Castro; Danowski, 2017, p. 36). Indo além das atuações elencadas pelo líder indígena como modelos de experiência de fruição da vida, gostaríamos de inserir ao lado das palavras “dançar” e “cantar” outro verbo que assume um efeito político e de sentido substancialmente parelho: “pedalar”.

Assumimos, assim, a tarefa de levar ao extremo “a experiência da nossa própria circulação pelo mundo”, de modo que o apelo ao outro – exercício de alteridade que não acena para o pós-humanismo, mas para a mirada acerca da amplitude de seres outros que serão afetados pelas mudanças do clima, pelas atividades de mineração, pelo esgotamento dos rios, pela simplificação dos ecossistemas etc., de maneira sistemática (Haraway, 2016) – seja capaz de transformar as graves discontinuidades e abalos por que o planeta têm sido acometido, de tal sorte que possamos “reconstituir os refúgios”:

Talvez a indignação merecedora de um nome como Antropoceno seja a da destruição de espaços-tempos de refúgio para as pessoas e outros seres. Eu, juntamente com outras pessoas, penso que o Antropoceno é mais um evento-limite do que uma época, como a fronteira K-Pg entre o Cretáceo e o Paleoceno. O Antropoceno marca discontinuidades graves; o que vem depois não será como o que veio antes. Penso que o nosso trabalho é fazer com que o Antropoceno seja tão curto e tênue quanto possível, e cultivar, uns com os outros, em todos os sentidos imagináveis, épocas por vir que possam reconstituir os refúgios. [...] Eu sou uma compostista, não uma pós-humanista: somos todos compostos, adubo, não pós-humanos. o limite que é o Antropoceno/Capitaloceno significa muitas coisas, incluindo o fato de que a imensa destruição irreversível está realmente ocorrendo, não só para os 11 bilhões ou mais de pessoas que vão estar na terra perto do final do século 21, mas também para uma miríade de outros seres (Haraway, 2016, p. 140-141).

O trabalho de superação desse período – ou evento, no dizer da professora Donna Haraway – envolve, portanto, a inversão dos modelos de produção a que o capitalismo ultraliberal nos acostumou desde a eclosão da Revolução Industrial: “Em meio ao Antropoceno precisamos concordar que o planeta já não suporta mais a produção e que precisamos pensar em anti-produção, não no sentido de contenção de fluxos desejantes, mas no sentido de decrescimento” (Trófi, 2017, p. 294).

É precisamente no plano da antiprodução que destacamos o papel da bicicleta e outros ciclos na construção desse horizonte provável, pois a produção *carrocrata*, em si, sequer possui lastro de viabilidade tendo em vista a realidade concreta. Furness (2014, p. 128, 131) utiliza como exemplo os Estados Unidos para elucidar a impraticabilidade de se manter a estrutura de mobilidade urbana perante a hegemonia do automóvel.



[...] mesmo que os Estados Unidos sejam capazes a) de manter o preço do petróleo barato indefinidamente; b) de substituir e/ou de equipar mais que 200 milhões de veículos dos Estados Unidos com motores elétricos ou adaptadores para biocombustível; ou c) de reparar toda a rede energética a serviço de carros ocupados por uma pessoa, simplesmente não há como escapar dos inevitáveis limites espaciais da automobilidade urbana. [...] As perspectivas bastante reais de escassez de recursos naturais e de petróleo e gás a preços proibitivamente altos sugerem que imaginar o futuro a longo prazo para a automobilidade urbana não é nada menos do que uma iniciativa de fé que pressupõe a negação grosseira de fatos básicos, uma confiança não correspondida no Mercado, uma esperança contínua em um redentor tecnológico e uma crença constante na ‘noção de progresso em uma única linha sem objetivo ou limite’ [...] Consequentemente, a questão apropriada ao contemplar-se o futuro não muito distante do transporte urbano não é se o automóvel se tornará insustentável, mas *quando*.

As rodas vivas das bicicletas reposicionam, em nossa perspectiva, os problemas deste estágio da humanidade, em que paira a ideia de que a única viabilidade (daí que o encontro paronomástico com o vocábulo “debilidade” nos parece oportuno) aparenta ser a do poder (à direita e à esquerda do espectro ideológico) sobre as coisas e os corpos. Reivindicamos a bicicleta, pois, a partir de uma noção ampla de democratização da vida, de maneira que não se trata de um plano de tomada de poder, mas de estranhamento da ideia deste como sustentáculo do corpo político e social: “Não devemos falar nunca em tomada de poder mas, ao contrário, de uma destituição da ideia de que é só pelo poder que podemos organizar as nossas vidas. Por menos poder sobre nossos corpos, nossas ruas, nosso desejo” (Tróí, 2017, p. 294).

O espaço da rua exibe sua lógica de produção do espaço arrogante (Tampieri, 2020), *carrocrata*, individual, veloz, cuja dimensão do corpo-bicicleta se torna inviável, ou quase. Do ponto de vista da engenharia de transporte, por sua vez, há uma tendência de se integrar todos os modais – com o verniz de se promover inclusão e equidade. Ocorre que alargar avenidas na dimensão do infinito é prática incompatível. Alargar vias numa pretensão democratizante é, por outro lado, tornar o enredo citadino impossível à dimensão humana.

O modelo de ruas completas, oriundo da engenharia dos transportes, é adequado ao iminente fim das cidades. Avenidas mais largas tendem a estimular o uso de veículos motorizados, o que afasta a dimensão humana (Ludd, 2005). Não se trata de vilanizar o veículo individual privado, mas entendê-lo como item predominante no planejamento urbano e incompatível com a realidade prática. E com isso, verificar os impactos subjetivos da primazia *carrocrata*.

4 Uma poética que pedala

Dentre a totalidade de poemas que utilizamos como corpus desta pesquisa, identificamos a menção direta à bicicleta em 13 produções. Destas, 10 tratam-se de criações em que o apelo à visualidade é preponderante (são as obras da série que o autor denominou de Las tablitas de Isla



Negra) aos signos verbais, ao passo que 3 ancoram-se eminentemente na palavra escrita. Optamos por percorrer um caminho de leitura para este artigo que levasse em conta a reflexão acerca de 3 poemas (“El peregrino”, “Hombre al agua” e uma tablita que, dada a falta de título, chamaremos de “Jesus na bicicleta”), considerando o diálogo com as outras obras a partir do eixo que tomamos como chave de análise nesta incursão, qual seja: a autorreferencialidade, a metalinguagem e a bicicleta como signo da visagem, admitindo esta como ornamento substancial, quer dizer, como produtor significativo de sentido(s) nos poemas.

Em “Hombre al agua”, o sujeito poético anuncia retoricamente a fuga para um espaço utópico (ambientado materialmente no poema na cidade de Chillán), onde a rotina de trabalho de professor e a dinâmica de produtividade podem ser sublevadas. Além disso, nesse lugar, as perturbações da vida cotidiana estariam suspensas, de maneira que a peregrinação se torna um rito de passagem para uma espacialidade sacra. Poderíamos empreender tal leitura de maneira categórica, não fosse a autoironia contida nos versos, o que finda por mimetizar um projeto estético.

Hombre al agua

De Versos de salón (1962)

Ya no estoy en mi casa
Ando en Valparaíso.

Hace tiempo que estaba
Escribiendo poemas espantosos
Y preparando clases espantosas.
Terminó la comedia:
Dentro de unos minutos
Parto para Chillán en bicicleta.

No me quedo ni un día más aquí
Solo estoy esperando
Que se me sequen un poco las plumas.

Si preguntan por mí
Digan que ando en el sur
Y que no vuelvo hasta el próximo mes.

Digan que estoy enfermo de viruela.

Atiendan el teléfono
¿Que no oyen el ruido del teléfono?
¡Ese ruido maldito del teléfono
Va a terminar volviéndome loco!

Si preguntan por mí
Pueden decir que me llevaron preso
Digan que fui a Chillán
A visitar la tumba de mi padre.

Yo no trabajo ni un minuto más
Basta con lo que he hecho
¿Que no basta con todo lo que he hecho?
¡Hasta cuándo demonios
Quieren que siga haciendo el ridículo!

Juro no escribir nunca más un verso
Juro no resolver más ecuaciones



Se terminó la cosa para siempre.

¡A Chillán los boletos!
¡A recorrer los lugares sagrados!
(Parra, 2019, p. 200)

O campo semântico próximo à fuga, à partida – postura que diz respeito, inclusive, à atividade criativa, produzindo certa incoerência ou dinamização do poema, posto que, ao mesmo tempo em que se expressa a não-escrita, o poeta está produzindo um texto poético, num movimento de evidente ironia –, paraleliza com imperativos negativos: “No me quedo ni un día más aquí”, “Y que no vuelvo hasta el proximo mes”, “Yo no trabajo ni un minuto más” etc. Desse modo, os processos de negação que parecem preceder a saída geram um entrave quando da representação de Chillán como força protetora apoiada em signos positivos, como afirma Grandón (2014, p. 145): “La palabra Chillán, o alguna semejante, actúa como fuerza protectora: imanta al poema con signos positivos, constituyéndose en refugio mítico o en un talismán de buena suerte”.

Nossa suposição é de que há no poema um símbolo que desestabiliza o movimento teleológico do sujeito poético, que tem na partida uma possibilidade de escape da estafa do cotidiano, e que esse símbolo imanta algumas estruturas da criação de modo a compor nos versos algo como um diagrama em que o movimento é moto-contínuo da camada formal, em detrimento da retórica teleológica: os verbos são dispostos em modo imperativo quando as informações contidas nos versos apontam para o futuro, de modo a estabelecer precisão à ideia exposta; ao passo que, quando o referente se situa em tempo passado, há variações entre o indicativo pretérito imperfeito e o gerúndio, sugerindo a noção de continuidade. Nessa encruzilhada, o símbolo bicicleta atua como mediador entre as linhas cruzadas da ação rotineira (“Escribiendo poemas espantosos”, “preparando clases espantosas”, “Solo estoy esperando”), realizada de maneira extenuada, e a redentora debandada, que ocorrerá sob suporte das rodas do modal, vetorizando a busca pela libertação por meio do corpo, motor de ação do deslocamento, o que, nas palavras de Grandón (2014, p. 151), estabelece um contrassenso, ampliando a dimensão de finalidade da deambulação a partir do mecanismo da ironia.

En el poema ‘hombre al agua’, de su libro Versos de salón, el sujeto decide partir a ‘Chillán en bicicleta’. Pues bien, coincidimos, al respecto, con la observación hecha por Mario Rodríguez, quien ha señalado que la representación del viaje ‘hacia un lugar feliz, en la imagen de un ciclista, no sólo ironiza la situación, sino que establece una violenta incongruencia’ (Montes y Rodríguez, 1970: 68). Tanto la alabanza como la ironización de la aldea forman parte del sistema total de un poeta que estructura su mundo a partir de la imagen de un lugar feliz que se desvanece.

Em “El peregrino”, o aspecto de suspensão e de interrupção da ordem assente é exclamada pelo eu-lírico. Este, autodenominado um peregrino, inicia seu tribuno com o refrão “Atención,



señoras y señores” atravessando a primeira estrofe, além de paulatinas marcações de ritmo, sob forma de recorrentes sinais gráficos (dois pontos, vírgulas, exclamações).

A postura excêntrica da voz poética resvala no ideário de criação pautado na concepção de antipoesia, na qual o poeta e o poema se fundem a partir da questão da identidade. Araya (1999, p. 847-848) argumenta que a construção desse “eu” assenta-se como problema ético de sua postura criadora, num embate à primazia da racionalidade – disposição que constitui o *topos* da modernidade⁶. Ética e estética pedalam juntas, portanto.

[...] la configuración del ‘yo parriano’ se construye a partir de la identidad personal del poeta por sobre toda otra circunstancia. Se produce en el antipoema el fenómeno que Foucault ha llamado ‘descentramiento del sujeto’, manifestación muy diferente a la del representado por el sujeto de la modernidad: racional, centrado y coherente. El nuevo sujeto es móvil, cambiante, variable y fuera de su centro. Y este es el sujeto parriano de los antipoemas.

A postura da voz que redireciona o olhar para si próprio em vias de ressensibilização (do receptor, do autor) está disposta ao lado de alguns elementos materiais, o que finda numa interessante articulação fundo x forma: o sibilo gerado pelo emprego recorrente do fonema /s/ no transcorrer dos versos produz o imperativo sonoro do silêncio da plateia ouvinte e, naturalmente, do público que lê o poema.

El peregrino

De Poema y antipoemas (1954)

Atención, señoras y señores, un momento de atención:
volved un instante la cabeza hacia este lado de la república,
olvidad por una noche vuestros asuntos personales,
el placer y el dolor pueden aguardar a la puerta:
una voz se oye desde este lado de la república.
¡Atención, señoras y señores! ¡un momento de atención!

Un alma que ha estado embotellada durante años
en una especie de abismo sexual e intelectual
alimentándose escasamente por la nariz
desea hacerse escuchar por ustedes.
Deseo que se me informe sobre algunas materias,
necesito un poco de luz, el jardín se cubre de moscas,
me encuentro en un desastroso estado mental,
razono a mi manera;
mientras digo estas cosas veo una bicicleta apoyada en un muro,
veo un puente
y un automóvil que desaparece entre los edificios.

Ustedes se peinan, es cierto, ustedes andan a pie por los jardines,
debajo de la piel ustedes tienen otra piel,
ustedes poseen un séptimo sentido
que les permite entrar y salir automáticamente.
Pero yo soy un niño que llama a su madre detrás de las rocas,
soy un peregrino que hace saltar las piedras a la altura de su nariz,
un árbol que pide a gritos se le cubra de hojas.
(Parra, 2019, p. 190)

⁶ Com isso, referimo-nos à normatividade, isto é, à hegemonia de pensamento marcada em um período histórico determinado.



A narração, entre ensimesmada e autorreferente, aborda a angústia da nãofabulação, isto é, a carência da escuta, de ser ouvido (“Un alma que há estado embotellada / [...] desea hacerse escuchar por ustedes”). As imagens no poema permeiam um campo semântico próximo ao universo da ecologia, da natureza (“luz”, “jardín”, “piedras”, “árbol”, “hojas”) e do contexto urbano (“puente”, “automóvil”, “edificios”), tensionando o aspecto de variabilidade do sujeito. No entanto, notamos no discurso do eu-lírico certa dimensão de redenção, sobretudo quando da representação do símbolo bicicleta. A fotografia da “bicicleta apoyada en un muro” ampara-se em disposição antitética com o quadro da modernidade urbanística, que tem na imagem de “un automóvil [...] entre los edificios” um imaginário plenamente estabelecido, em detrimento do retorno a modais e corpos outros na cidade. A ambivalência entre os dois lados da república está expressa categoricamente na primeira estrofe do poema, o que reforça a nossa tomada de análise: “Volved un instante la cabeza hacia este lado de la república, / [...] una voz se oye desde este lado de la república”. É, então, a partir dessa dualidade que o poeta seleciona de modo sagaz o retrato de uma bicicleta escorada em um muro para desestabilizar a “cidade modernista”. É precisamente após a citação ao modal que o poeta vai se transfigurando (e o poema vai junto, dado o processo de isomorfia apontado por nós entre poeta e poema) em elementos naturais, o que objetiva ao cabo no retorno ritualístico a um ciclo de vida, no que Castro e Danowski (2017) definiram como fenômeno de *redevir-índio*: “soy un peregrino que hace saltar las piedras a la altura de su nariz / un árbol que pide a gritos se le cubra de hojas”.

No caso de “Jesus na bicicleta” (Figura 2), o problema político e de ironia – que tende à sátira –, está expresso sob manto da visualidade. As criações da safra de Las tablitas de Isla Negra são desenhos feitos à mão com caneta, cujo suporte de produção são pedaços de madeira, o que levou a alguns pesquisadores a inserir as tablitas no bojo do trabalho artístico conceitual e multidisciplinar, em proximidade com os ready-made duchampianos: “Parra trabaja conceptual y materialmente con los restos de la sociedad de consumo. Basta pensar en las Tablitas de Isla Negra y las Bandejas de la Reina como ejemplos de reaprovechamiento de los materiales” (Cano Reyes, 2020, p. 19). Nessa concepção, o próprio suporte se afigura como expressão política, na medida em que as tablitas são pedaços de madeira reaproveitados da construção de sua casa localizada em Isla Negra:

Un día de la primavera de 1976, estando en su casa de Isla Negra, Nicanor Parra rescató, de los materiales empleados para su construcción, un montón de pequeñas tablas de madera de diferentes tamaños. Provisto de un bolígrafo negro, comenzó a escribir y a dibujar sobre ellas con trazos rápidos, casi compulsivos, hasta el extremo de llenar de un tirón alrededor de cien tablas en una sola tarde (UDP, 2014, p. 83).



Trata-se de uma série de poemas para fruir com o olho, de maneira que o contato com a recepção se dá de maneira direta, daí a maior possibilidade de polêmica e de agitação concreta. Neles, mais uma vez Parra planeja reconstituir certo registro ancestral: “en ellas [en las *Tablitas*] quedan grabadas las líneas maestras de sus obsesiones más constantes [...] la religión, la política y la incesante exploración de nuevos y a la vez ancestrales códigos lingüísticos” (UDP, 2014, p. 83, grifo nosso).

Figura 2: Jesus na bicicleta



Fonte: UDP (2014).

Na produção exposta neste artigo, a representação de Cristo está disposta sobre uma bicicleta e carrega a cruz nas costas. Além disso, a inscrição INRI é exibida na parte inferior do pedaço de madeira. Nessa obra, as linhas errantes do desenho e a utilização de um pedaço de madeira reciclado sugerem o impulso satírico de dessacralização dos signos religiosos, em algo como uma performance poética, capaz de destacar o aspecto de rearranjo artístico, à maneira da noção duchampiana de ready-made, além de redesenhar a maquinação do mundo sob arbítrio errático da bicicleta: o corpo-bicicleteiro, catapultado da hegemonia “via-única” carrocentrada – em que os fins justificam os meios⁷ –, é algo como uma pulsão de vida (no sentido de retomar ciclos de vida, de fruição) ou, nos apropriando da teoria de Deleuze e Guattari (2010), o corpo-bicicleteiro é máquina desejante por excelência, cuja dinâmica de fluxos se realiza em forma conectiva, em regime de associação, sempre em acoplamento com outras máquinas (as pernas

⁷ Dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) apontam cerca de 392 mil mortes no Brasil, resultado da dinâmica carrocentrada, entre 2010 e 2019. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/categorias/45-todas-as-noticias/noticias/13899-estudo-aponta-aumento-de-13-5-em-mortes-no-transito#:~:text=No%20Brasil%2C%20entre%202010%20e,servi%C3%A7o%20e%20fora%20de%20estrada>.



realizam movimento sobre o pedal e a bicicleta tende a iniciar o movimento e os batimentos cardíacos do ciclista tendem a aumentar etc.), de maneira que o seu percurso é variado, exaustivo, cambaleante, instável.

A arte, nessa perspectiva, balança o mundo, movimenta-o – em vetor inverso à aceleração rodoviária, de modo a promover desestabilizações. A escritura, em último caso, humaniza a vida, tornando-a dinâmica, aberta a um rito. Mais do que representação simbólica ou fato estético, a bicicleta em Parra traduz continuamente uma intervenção ante o quadro catastrófico esboçado pela era do Antropoceno, em que as cartografias sonhadas (aquelas que explicitam as singulares experiências de cada povo nos mais diversos modos de convívio com o planeta) (Krenak, 2022) concorrem com a “monetarização da vida social e da vida pessoal” (Santos, 2000, p. 9), sob auspício de uma noção de globalização; o paradigma de vitalidade oportunizado pela ampla conectividade entre as mais diversas comunidades via internet concorre com a informática da dominação (Haraway, 2022); a ideia assimétrica de modernização (Latour, 1994) concorre com os processos de brutal concentração de renda no eixo localizado no Norte Global.

A menção a um modal não hegemônico compreende, portanto, a dinâmica irônica e de enfrentamento a um modelo de deslocamento único. Jesus carrega a cruz pedalando: o que poderia haver de mais saboroso enquanto trama de reivindicação pró-bicicleta? O fardo da imagem de sofrimento dá lugar ao riso do espectador. O poema e o poeta saíram dos céus; encontraram e investigaram as ruas e vielas sob a força de suas próprias pernas, tateando a terra de deuses de carne e osso.

5 Conclusão (ou: horizontes críticos da bicicleta na obra parriana)

Constatamos, ao final deste caminho analítico sobre parte da vida/obra do artista Nicanor Parra, algumas marcas (ou *huellas*, melhor dizendo) de componentes políticos relacionados à representação da bicicleta em seus versos. Tanto nos eixos quantitativos quanto qualitativos, percebemos a figuração da bicicleta como elemento material de uma disputa ideológica em contraposição à ordenação comum de disposição de nosso elemento específico de estudo, quer dizer: em Parra, *la bici* não é um ornamento ou apenas objeto estetizante (cujo valor está preso à especificidade da linguagem poética), em nossa perspectiva. O modal está inserido conscientemente em um jogo de forças, que tem no encontro com a sociedade – esta, carrocentrada, rodoviária, construída discursivamente sob manto da modernização neoliberal, enfim – o seu componente de comprometimento, ao mesmo tempo em que há um notável engajamento com a disposição estética dos poemas, desde a utilização criativa do suporte reciclado no caso do



poema visual apresentado, até as implicações ocasionadas pelas escolhas lexicais, pela elaboração imagética, pelas oposições semânticas antitéticas, pela incorporação do biografismo, entre outros elementos elucidados.

Não é à toa, portanto, que o autor elabora uma vertente de criação sob arbítrio da contrariedade. O refúgio no sintagma indicial “anti” anuncia uma postura ante a vida e a linguagem, de modo que a perseguição por parte do regime ditatorial de Pinochet não se torna surpreendente na trajetória biográfica do literato. Assim como não é de se surpreender que a retórica da recusa reitera a posição do criador perante o mundo. Diante dos dois “lados da república”, o corpo do poeta assume uma posição de enfrentamento, de sátira, de ironia com relação às contradições intrínsecas ao modelo político, social e econômico que produziu desigualdades de diversas ordens sobre as nações da beirada do mundo quando da comparação com o eixo dominante (países desenvolvidos, localizados de maneira predominante no Norte Global), notadamente as que se situam geograficamente no chamado Sul Global.

Além da disposição política em contornos mais amplos, compreendemos com este trabalho que a bicicleta é um substancial elemento de rasura no paradigma do espaço urbano cuja centralidade despótica recai no automóvel particular individual – onde reside parte importante dos problemas do estágio atual da humanidade, que desvelamos aqui sob paradigma do Antropoceno. Desse modo, apontamos para um olhar acerca da poesia de Nicanor Parra no qual a bicicleta se torna elemento expressivo, numa trama ao mesmo tempo ética e estética, política e poética. A poética de Parra pedala e, assim, elucida, repisa, critica e redimensiona o mundo.

Referências

ADAMI, Marcos. O maravilhoso e estranho mundo das bikes fixas. *Bike Magazine*, 11 abril, 2012. Disponível em: <<https://www.bikemagazine.com.br/2012/04/o-maravilhoso-e-estranho-mundo-das-bikes-fixas/>>. Acesso em: 22 set. 2022.

ARAYA, J. G. Sujeto e identidad en la poesía de Nicanor Parra. *Thesavrus*, v. 54, n. 3, p. 843-859, 2022. Disponível em: <<https://thesaurus.caroycuervo.gov.co/index.php/rth/article/view/122>>. Acesso em: 14 ago. 2023.

CAMPOS, Augusto de. *Poesia antipoesia antropofagia & cia*. São Paulo: Companhia das letras, 2015.

CANO REYES, J. Nicanor Parra y la fuente de Duchamp: desacralización, apropiacionismo y la poesía de los objetos. *Contextos: Estudios de Humanidades y Ciencias Sociales*, n. 47, 2020



CARMELINI, Leandro; MIZOGUCHI, Danichi Hausen. Corpo-Bicicleta-Cidade. *ECOS*, v. 11, n. 2, 2021.

CASTRO, Eduardo Viveiros; DANOWSKI, Debora. *Há mundo por vir? Ensaio sobre os medos e os fins*: Desterro: Cultura e Bárbarie: Instituto Socioambiental, 2017.

DELEUZE, Gilles; GUATTARI, Félix. *O anti-Édipo*: capitalismo e esquizofrenia. São Paulo: Editora 34, 2010.

DÍEZ, Cristina *et al.* *Parra*: artefactos visuales. Concepción: Pinacoteca Universidad de Concepción, 2002.

FURNESS, Zack. Não temos nada a perder, exceto nossas correntes (de bicicleta): contemplando o futuro do cicloativismo e do carro. *Pós: Revista Brasiliense de Pós-Graduação em Ciências Sociais*, Brasília, DF, v. 12, p. 121-152, 2014.

GALLARDO, Andrés. Nicanor Parra en el territorio del lenguaje. *Acta literaria*, Concepción, n. 29, p. 33-45, 2004.

GRANDÓN, Juan Gabriel. “Que aquí no passa nada que puramente todo”: Chillán em la poesia de Nicanor Parra. *Atenea*, Barcelona, v. 2, p. 143-152, 2014.

HARAWAY, Donna. Antropoceno, Capitaloceno, Plantationoceno, Chthuluceno: fazendo parentes. *ClicaCom Cultura Científica*: pesquisa, jornalismo e arte, Campinas, v. 1, n. 5, p. 139-146, 2016.

HARAWAY, DONNA. *Um manifesto ciborgue*. Lisboa: Orfeu Negro, 2022.

KRENAK, Ailton. *Ideias para adiar o fim do mundo*. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

LATOUR, Bruno. *Jamais fomos modernos*: ensaio de antropologia simétrica. Rio de Janeiro: Editora 34, 1994.

LATOUR, Bruno. Para distinguir amigos e inimigos no tempo do Antropoceno. *Revista De Antropologia*, v. 57, n. 1, p. 11-31, 2014.

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

PARRA, Nicanor. *Poemas y Antipoemas*: 1954. Madrid. Ediciones Catedra S. A, 1988.

PARRA, Nicanor. *Só para maiores de cem anos*: antologia anti (poética). São Paulo: Editora 34, 2019.

PARRA, Nicanor. *Versos de Salón*. Santiago: Editorial del Cardo, 2003.

PAZ, Octavio. *Los hijos del limo*. Barcelona: Editorial Seix Barral, 1990.

SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização*: do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000.



TAMPIERI, Guilherme Lara Camargos. *Belo Horizonte, as bicicletas e a utopia como estratégia de luta: uma ciclovagem pela contínua busca para transição ciclável na capital mineira e um olhar sobre a experiência de Fortaleza*. 2020. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências. Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2020.

TRÓI, Marcelo de. Carrocracia: fluxo, desejo e diferenciação na cidade. *Periódicus*, Salvador, v. 1, n. 8, p. 270-298, 2017.

UDP. *Catálogo Exposición Voy & Vuelvo*. Santiago: Biblioteca Nicanor Parra, 2014.

VALVERDE, Franklin. A visualidade poética na obra “Artefactos” de Nicanor Parra. In: GOMES, Anderson; MENDONÇA, Julio; PONDIAN, Juliana Di Fiori (org.). *I Jornada Internacional de Poesia Visual: pesquisa e criação*. São Paulo: Syrinx Editora, 2022. p. 1-12. Disponível em: https://www.jornadadepoesiavisual.com/_files/ugd/7f663b_7f5ba862fe05426798fc5f62ff9c77b2.pdf. Acesso em: 26 out. 2023.

