



**SOCIEDADE
CRISE E RECONFIGURAÇÕES**

VII CONGRESSO PORTUGUÊS DE SOCIOLOGIA

19 a 22 Junho 2012

Universidade do Porto - Faculdade de Letras - Faculdade de Psicologia e Ciências da Educação

ÁREA TEMÁTICA: ST6 Sociologia do Desporto

OS MÚLTIPLOS SENTIDOS DO SKATE NA CIDADE DE SÃO PAULOⁱ

MACHADO, Giancarlo Marques Carraro

Mestre em Antropologia Social

Universidade de São Paulo (USP)

gian_machado@yahoo.com.br

Resumo

Este paper analisa os múltiplos sentidos atribuídos à prática da modalidade *street skate* na cidade de São Paulo. Por meio da etnografia realizada pretende-se evidenciar não só aspectos em torno do exercício de uma prática esportiva, mas também, as implicações em virtude dos usos e apropriações dos espaços urbanos por parte dos cidadãos. De uma forma bem ampla, vislumbra-se mostrar como a cidade pode ser lida e ordenada simbolicamente por meio de um *olhar skatista*. Desse modo, tem-se a chance de relacionar os distintos recortes inseridos no universo do *street skate* em São Paulo, sendo esse não definido *a priori*, mas construído a partir de discursos, práticas e representações heterogêneas, e em meio a uma dinâmica relacional.

Abstract

This paper part of the analysis of the multiple meanings attributed to the practice of street skateboarding in Sao Paulo. Through ethnography aims to highlight not only issues surrounding the practice of a sport, but mainly the implications of the uses and appropriations of urban space and how the city can be read symbolically and ordered through a *olhar skatista*. Thus, there is a chance to relate the different cuttings of the universe of street skateboarding in Sao Paulo, this is not defined *a priori*, but constructed out of discourses, practices and representations heterogeneous, and in the middle of a dynamic relational.

Palavras-chave: Skate; espaços urbanos; sociabilidade.
Keywords: Skateboarding; urban spaces; sociability.

PAP0942

1. Introdução

O skate pode ser considerado uma das práticas esportivas que mais adquiriu visibilidade nos últimos tempos. Isso pode ser comprovado, entre tantos casos, pela audiência dada a vários canais de televisão (por meio de programas que exibem competições ao vivo) e pelo retorno financeiro atribuído às muitas empresas que investem em ações direcionadas ao mesmo. Além do mais, o Instituto Datafolha publicou em 2010, os resultados de uma pesquisa encomendada pela Confederação Brasileira de Skate (CBSk), cujo objetivo principal era medir a penetração de praticantes do skate nos lares brasileiros, bem como obter o perfil dos mesmos. Os resultados contabilizam mais de 3.860.000 (três milhões e oitocentos e sessenta mil) pessoas praticantes no Brasil, dado que aponta para um aumento de aproximadamente 20% em relação à mesma pesquisa feita em 2006 ⁱⁱ.

São Paulo, por sua vez, é a cidade que mais possui praticantes do skate no país. A popularidade é tamanha que, segundo uma pesquisa feita pela prefeitura, o skate figura como o segundo esporte mais praticado em escolas municipais, perdendo somente para o futebol ⁱⁱⁱ. Com efeito, devido a propagação de sua prática ao longo dos anos, o então vereador Alberto “Turco Loco” (PSDB) instituiu em 3 de agosto de 1995 o Dia Municipal do Skate ^{iv}, comemoração que passou a ser a nível estadual a partir de 2003 ^v.

Apesar da dimensão espetacularizada de sua prática, o skate – também chamado de “carrinho” por seus praticantes - vive seus momentos de disputas, de diálogos e de repressões, principalmente quando associado à utilização de alguns equipamentos urbanos. Entre as várias modalidades ^{vi} que fazem parte desta prática esportiva, uma delas sempre foi alvo de problemas envolvendo uma série de atores: trata-se do *street skate*, ou seja, a prática do skate nas ruas.

Os *streeteiros* ^{vii}, como se denominam os skatistas adeptos da modalidade *street skate*, transitam pela cidade com um olhar apurado para certos equipamentos urbanos, que são vistos como obstáculos a serem superados. Desta forma, um corrimão não serve somente para dar segurança a quem utiliza uma escada, mas também para ser deslizado com o skate. Uma escada não é apenas para se passar de um nível ao outro, mas para ser pulada. Uma escultura não é só para ser olhada e apreciada, mas ao contrário, pode servir como uma inclinação propícia para manobras. Os exemplos se estendem aos bancos, às bordas, às placas de trânsito, etc. Ao circular pelos espaços urbanos e ao ressignificar as finalidades atribuídas aos seus respectivos equipamentos, a cidade ganha novos contornos a partir das experiências dos *streeteiros*.

O espaço público não é um espaço de produção de universais, mas ao contrário, “um espaço de hibridação e de excentramento do qual desconfiarmos naturalmente” (Joseph, 2005, pp. 119). E por ser menos um espaço consensual, as variadas lógicas atribuídas à utilização de equipamentos urbanos que, a princípio, não foram planejados visando à prática do skate, em muitos momentos podem resultar em conflitos entre skatistas e demais cidadãos. De certa forma, o skatista pode se chocar com outros pedestres na calçada, se machucar, bem como danificar equipamentos, muitos deles privados, ao considerá-los como obstáculos. Essas atitudes têm sido motivo de polêmicas em São Paulo, levando muitos agentes ligados ao poder público a tentar medidas rigorosas, como a proibição do skate nas calçadas da cidade ^{viii}. Outros agentes, todavia, entendem que isso não deve ser feito, embora a prática necessite ser regulamentada e disciplinada.

Se para os skatistas a prática do skate em equipamentos urbanos pode se constituir tanto como uma “diversão” quanto um “trabalho” ^{ix}, para muitos outros cidadãos ela não passa de um ato de “vandalismo”. Para delimitá-la em uma área reservada para esse fim, a prefeitura de São Paulo tem construído diversas pistas, as quais podem ser encontradas em distintas regiões da cidade. Na visão de alguns agentes, construí-las seria, possivelmente, uma boa solução diante as disputas pelos usos dos equipamentos da cidade.

Embora haja um incentivo à prática do skate em pistas, os skatistas, sobretudo os *streeteiros*, nem sempre as utilizam. O que é mais valorizado no *street skate*, conforme será demonstrado no decorrer do texto, é saber utilizar de forma criativa os diversos *picos* encontrados pela cidade ^x.

Este paper pretende analisar, com base em um trabalho de campo realizado na cidade de São Paulo, certos dilemas em torno dos usos e apropriações de equipamentos urbanos a partir dos múltiplos sentidos atribuídos à prática do *street skate*. Para tanto, foi obviamente necessário contemplar a questão do “espaço”, sempre um

tema caro à pauta antropológica desde os primórdios da disciplina ^{xi}. Sendo assim, considero o espaço urbano não apenas um pano de fundo onde ocorrem processos de natureza sociocultural ^{xii}, mas também, como algo expresso por meio de um conjunto polifônico de representações e narrativas nativas, conforme frisado por Frúgoli Jr. (2005, pp. 133), ao colocar o urbano em questão na Antropologia. Atenta-se assim para os modos como os skatistas “fazem a cidade” (Agier, 2011) através de seus discursos, práticas e relacionamentos que são construídos em torno do universo do *street skate*. Primeiramente, serão abordados relatos do trabalho de campo realizado em uma pista e, em seguida, o foco será a prática do skate nas ruas – *lôcus*, para muitos, da “essência do skate” ^{xiii}, onde se “anda de verdade”.

2. Pistas de skate: uma alternativa para os skatistas?

São Paulo é uma das cidades que mais possui pistas de skate no mundo. Em várias de suas regiões é possível encontrar estes espaços para a prática, sejam eles particulares ou, principalmente, públicos. De acordo com o último levantamento feito pelo Guia de Pistas elaborado pela Revista CemporcentoSkate, até 2006 havia mais de sessenta pistas com área de *street skate* em toda a cidade, número que cresceu ainda mais nos últimos anos.

O surgimento de tantas pistas reflete o considerável aumento de praticantes, sobretudo após a década de 2000. A partir da constatação desse crescimento expressivo, o poder público passou a dar maior atenção ao skate. Nesse sentido, a escassez de espaços apropriados para que milhares de skatistas pudessem praticar poderia trazer problemas. Ciente dos usos das ruas e de seus respectivos equipamentos, chegou-se a conclusão de que seria preciso dar-lhes uma “alternativa”:

[As pistas], apesar de não ser o street, é uma alternativa para o cara. E muitas vezes eu acho que o cara pratica o street porque ele não tem a opção de ter um espaço adequado. (...) Eu acho que é um pouco da posição do poder público de dar oportunidade. Seria mais contraditório eu falar o seguinte: “olha, saia da rua e ande na pista!”. [O skatista vai falar:] “mas, em qual pista?”. Então não posso falar isto. Eu não posso incentivar uma coisa sem dar estrutura. Lógico, a gente vai tentando, vai fazendo aos poucos. Eu acho que ele [o skatista] está muito na rua pela falta de estrutura e espaço adequado (Tiago Lobo, coordenador de esportes radicais da Prefeitura de São Paulo. Entrevista em 07/10/2009).

A partir dos desdobramentos dessa visão, certos agentes do poder público tentam coibir, direta ou indiretamente, a prática do skate em espaços tidos como “inapropriados”, como as ruas, já que os skatistas, através da construção de pistas, teriam espaços reservados para suas atividades ^{xiv}.

Desde que assumiu a Coordenadoria de Esportes Radicais da prefeitura, em 2006, Tiago Lobo passou a ser considerado por muitos o principal representante do poder público municipal capaz de incentivar a prática do skate. É a ele que os skatistas recorrem no momento de pedir apoio para a realização de eventos ou para reivindicar melhorias. Embora haja limitações e dificuldades em promover ações para o universo do skate, sobretudo para a modalidade *street skate*, Tiago considera que as “portas estão sendo abertas” para que os praticantes demonstrem seus anseios. Além disso, a coordenadoria descentralizou as mediações de modo que qualquer skatista pode ter acesso ao poder público:

Eu acho que o nosso trabalho aqui dá um pouco de resultado porque a gente incentiva que as pessoas nos procurem ou façam suas reivindicações. O trabalho aqui é muito descentralizado. A gente não faz nada aqui porque a gente acha, porque o Tiago Lobo, que é coordenador de esportes radicais de São Paulo acha. Então, é o contrário. É o seguinte: o que a galera está querendo? Vamos fazer um campeonato de skate slalom ^{xv}, por exemplo. Não sou eu quem define onde vai fazer, como vai fazer, se o formato é dual tight, se é individual, se é por tempo. Vamos chamar: “quem é do slalom? Quem são os representantes natos? Vamos fazer um campeonato de street aqui?” Não, cara, não sou eu quem vai definir se o piso é ou não é. Acho que

é por isto que dá certo. E a gente abre muito as portas para todo mundo chegar aqui e reivindicar (Tiago Lobo, coordenador de esportes radicais da Prefeitura de São Paulo. Entrevista em 07/10/2009).

Através dessas mediações, entre 2008 e 2009, os skatistas da cidade de São Paulo tornaram possível a construção de uma pista pública na região do Sumaré, local considerado por muitos como o “berço” do skate paulistano ^{xvi}.

Na esquina da Avenida Doutor Arnaldo com a Rua Cardoso de Almeida, na Zona Oeste da cidade, havia um amplo espaço que servira como canteiro de obras para a construção da Estação Sumaré do metrô. Após alguns anos a prefeitura resolveu transformar aquela área, de aproximadamente 2,3 mil metros quadrados, em um espaço de lazer. Sabendo dessas intenções, alguns skatistas se mobilizaram para reivindicar a construção de uma pista. E a mobilização, para a surpresa de alguns, foi bem sucedida.

Com tudo certo para o início das obras, os skatistas descobriram que o projeto da pista a ser feita não atendia às suas necessidades. Feito o alerta, formou-se uma comissão composta por skatistas moradores da região, além de profissionais da mídia especializada, empresários e membros da Confederação Brasileira de Skate (CBSk) ^{xvii}, a fim de fiscalizar tudo aquilo que fosse decidido e feito a partir de então. Com a ajuda de Tiago Lobo, o projeto inicialmente apresentado foi mudado, com as alterações feitas a partir de acordos entre os próprios skatistas.

Durante várias semanas realizaram-se reuniões e trocas de e-mails entre os envolvidos na comissão, que se responsabilizaram por mediar as negociações com representantes do poder público. Tive a chance de participar de uma dessas reuniões. Além de Tiago Lobo e Arthur Soares, os quais representavam a Secretaria de Esportes, estiveram presentes pessoas detentoras de posições influentes, ligadas ao universo do skate, como Cesar Gyrão (editor da Revista Tribo Skate), Marcelo Santos (presidente da Confederação Brasileira de Skate), Flávio Ascânio (skatista e professor universitário), entre outros. A pauta girou em torno de três questões: os obstáculos, a qualidade dos materiais empregados e o prazo de entrega da obra. A preocupação em atender as diversas modalidades do skate e a acessibilidade às distintas gerações de praticantes, também foram questões que perpassaram os assuntos debatidos.

Depois de meses de muita mobilização e espera, em fevereiro de 2009 a pista foi inaugurada. A cerimônia contou com a presença de muitos skatistas, jornalistas, representantes do poder público e também de membros da família Natel, homenageada com a atribuição do nome “Parque Zilda Natel” ao lugar ^{xviii}. O prefeito Gilberto Kassab (DEM), que também esteve na inauguração, recebeu um skate de presente. Logo em seguida, segurando o presente, ele colocou um capacete em sua cabeça e posou para as fotos. Tal ato - um tanto simbólico - evidencia o posicionamento de agentes do poder público frente à prática do skate: um esporte “perigoso”, que deve ser praticado sobretudo em pistas, cujos praticantes necessitam de cuidados com a proteção. Contudo, como será mostrado adiante, esse “perigo” é algo passível de ser relativizado, posto que muitos *streeteiros* nem sempre encaram dessa maneira aquilo que fazem.

Tiago Lobo considerou essa mediação bem-sucedida e exemplo para que outros skatistas consigam seus objetivos perante o poder público. Além de tudo, construir uma pista no bairro Sumaré, região considerada “de rico” pelos skatistas, é uma prova de que o skate deixa parte de seu lado “marginal” ao promover, de acordo com o ponto de vista deste interlocutor, uma integração social ^{xix}:

Construir uma pista de skate em um bairro nobre de São Paulo é a prova da quebra de barreiras, que o skate quebrou barreiras. Quebra de paradigmas. Uma região de alto nível social com uma pista de skate. Choque cultural. Uma cidade tem que ter. E outra: não é colocar uma pista para pobre ir ao lugar de rico (...). É integração social. O skate tem isto também. A partir do momento em que está na pista, anda o milionário com o moleque da favela. É um processo longo, de mudança da visão do skatista (Tiago Lobo, coordenador de esportes radicais da Prefeitura de São Paulo. Entrevista em 07/10/2009).

3. Skate no parque

O Parque Zilda Natel, mais conhecido pelos skatistas como “pista do Sumaré”, é uma ampla área localizada em um bairro nobre de São Paulo. Sua proximidade com uma estação de metrô e com a região central atrai praticantes de diversos pontos da cidade e, até mesmo, de fora dela. Essa estratégica localização também fez com que ela adquirisse visibilidade, se tornando uma das pistas mais freqüentadas dos últimos tempos.

A área destinada ao skate no parque é composta por obstáculos referentes a três distintas modalidades: *mini ramp*, *street skate* e *banks*. Situados uns ao lado dos outros, em uma mesma *sessão*^{xx} é possível utilizar todos os obstáculos. Além disso, o local também possui uma quadra destinada ao *streetball* (basquete de rua), aparelhos de ginástica e área de convivência, além de banheiro masculino e feminino, bebedouros, uma pequena arquibancada e muitos bancos para descanso. Para zelar por todos os equipamentos, fiscalizar as práticas esportivas e manter a “ordem”, o parque conta com o serviço de seguranças fardados, os quais observam tudo de uma guarita.

Para andarem de skate no Parque Zilda Natel, os skatistas devem cumprir uma série de recomendações que ficam bem claras desde a entrada no local, onde uma notável placa expõe oito orientações gerais:

- 1 – Skate é um esporte perigoso, com risco de acidentes;
- 2 – O uso do equipamento de proteção individual (capacete, joelheiras, cotoveleiras e tênis) é extremamente recomendado;
- 3 – Respeite seus parceiros de sessão;
- 4 – Tenha consciência de seu nível técnico;
- 5 – Muita atenção com os outros usuários do parque;
- 6 – Informações sobre cada pista do parque, ou seja, o *banks*, a área de *street* e a mini rampa;
- 7 – O aquecimento e o alongamento são práticas importantes para evitar ou prevenir lesões;
- 8 – Consulte o regulamento completo na administração do parque.

Mais uma vez ficam evidentes aspectos de como o skate é visto pelo poder público: uma prática esportiva que necessita de regulamentação. Com base nisto, a elaboração dessas orientações apresentadas se tornaram motivos de polêmica.

Quando o parque foi inaugurado, o uso do capacete era considerado extremamente necessário. Porém, a partir de um dado momento, ele passou a ser obrigatório. Portanto, só se pode usar a pista caso o skatista tenha este equipamento. A medida contrariou muitos praticantes, principalmente os do *street skate*, modalidade em que quase nenhum skatista usa capacete. Ao contrário, nas modalidades *mini ramp* e *banks*, o uso desse equipamento é mais freqüente. Foi decidido então que o capacete deveria ser usado por todos, independente da modalidade.

Sobre a polêmica, o skatista Jorge Costa opina que:

Você vai fazer street numa pista que só tem obstáculos baixos, você vai usar capacete para quê? Eu acho ridículo. Mas se você vai andar num banks altão, é bom você usar capacete, cotoveleira e joelheira. Tem que ser recomendado. Cada caso é um caso (Jorge Costa, entrevista em 19/03/2010).

A alternativa desejável pelos skatistas abordados foi, de um modo geral, a de que o uso do capacete continuasse sendo recomendado, mas não obrigatório. Outra medida possível apontada por eles seria a assinatura de um termo de compromisso, por meio do qual o praticante se responsabilizaria por quaisquer lesões sofridas por não usar equipamentos de proteção.

Um interlocutor, que optou por não citar o nome, acredita que a adoção dessa medida seja também uma tentativa de prática segregacionista, que fora acatada por alguns membros da comissão após encontros com representantes do poder público:

Entendo que num espaço público existe o perigo de o cara que não sabe andar se machucar e prejudicar um monte de outras coisas que estão envolvidas. Mas a realidade da história do nosso esporte é: não se usa capacete. A menos que seja num half pipe a 4 metros de altura, ou num mini ramp dos nervosos. (...) Mas obrigar o uso do capacete, eu acho uma decisão muito elitista. Primeiro, porque uns não têm. “Ah, mas a gente vai disponibilizar lá alguns capacetes”. Quantos? Vai disponibilizar 100 capacetes? Vai controlar 100 capacetes? Aí um cara, que inclusive é meu amigo, vira e fala: “mas tem pista de skate em toda periferia. Por que o cara não vai andar lá perto da casa dele?”. (...) Isto é segregação! Então o cara que nasce no Jardim Ângela só pode conviver com os que nasceram no Jardim Ângela? Ele não pode andar ao lado da MTV? Ele não pode andar na Avenida que é continuação da Avenida Paulista? Ele não pode andar onde um ônibus lotado pára e tem um monte de gatinha olhando? Ele só pode andar lá onde pára a lotação, e tem que correr, pois vão descer os ladrões? O cara não pode? Ele nasceu numa sociedade de castas? Nasceu pobre, viva pobre, seja pobre o tempo inteiro... (Grifos meus).

Indignado, o mesmo interlocutor ainda trata com ironia aqueles que tentam coibir o uso de certos espaços por parte de outros praticantes. Ele então cita o seguinte exemplo:

A sociedade é carniceira. Se eu estou de terno e gravata, eu não quero ver estes porras desses moleques com esses “carrinhos” perigosos porque, afinal de contas, eu estou amarrado até o pescoço, e estes merdas sentindo o vento na cara. Agora se eu sou skatista, estou aqui na pista, vou fechar com grade, só entra quem eu quero, só os caras que são meus amigos, cresceram comigo, e que andam no meu bairro.

Observa-se assim que, entre os próprios skatistas, são construídos vários discursos, seguidos por muitas práticas que podem, de acordo com certas situações, se configurarem ambíguas^{xxi}. O caso ocorrido na pista do Sumaré revela não só as mediações políticas que possibilitaram a sua construção, como também alguns conflitos de interesses no universo do skate, principalmente quando estão envolvidos praticantes de modalidades, gerações e condições sociais divergentes em busca de demandas coletivas.

4. Os picos e olhar skatista

Os skatistas da modalidade *street skate*, sempre que podem, procuram praticar em pistas. Afinal, é nelas que se encontram, entre outras coisas, tipos de obstáculos parecidos com aqueles disponíveis em competições^{xxii}. No entanto, durante a realização do trabalho de campo foi possível averiguar que os *streeteiros* nem sempre atribuíam demasiada importância a prática do skate feita em pistas, ou seja, em um espaço delimitado do ponto de vista institucional. Sendo assim, a visão construída por alguns agentes do poder público de que a prática deve ser realizada preferencialmente em espaços “próprios”, não é absolutamente compartilhada pelos skatistas.

No contato com o universo do *street skate* paulistano, fica evidente que a prática do skate nas ruas está no centro das atenções dos skatistas. Com efeito, as experiências vividas nelas são bem diferentes – e também, mais valorizadas – que aquelas vivenciadas nas pistas. É nas ruas, como dizem os próprios praticantes, que se experimenta o “verdadeiro” skate. Até aqui muito se falou das importâncias das “ruas” para os skatistas. Mas o que, de fato, interessam-lhes nas mesmas?^{xxiii}

Para a maioria dos paulistanos, o termo “pico” pode fazer referência a uma situação intensa e conturbada (por exemplo, o horário de “pico” no trânsito). Já para os skatistas, *pico* é um termo nativo que evoca espaços compostos por equipamentos urbanos, que se tornam obstáculos nos quais são realizadas as

manobras. Também definido pelos skatistas como *lugares skatáveis*, para que um equipamento seja considerado um *pico*, ele deve estar associado a uma série de características que permita a prática do skate.

As características ideais atribuídas a um *pico* são basicamente três, abaixo citadas:

Chão da ida: é o espaço a partir do qual o skatista toma impulso para ir em direção ao obstáculo. O melhor tipo de chão é o de superfície lisa, a qual não permite tanto atrito com as rodas. Nela o skate se locomove com maior facilidade, possibilitando a realização de manobras no obstáculo a ser utilizado.

Obstáculos: são os equipamentos urbanos onde os skatistas executam as manobras. Os obstáculos são das mais variadas formas. Alguns deles são nomeados pelos skatistas de uma maneira diferente daquela originalmente atribuída por quem os construiu. Desse modo, uma parede pode ser vista como um *wallride*; um pedaço de ferro torto fixado no chão como um *pole jam*; um barranco como um *gap*, e assim por diante.

Além disso, o olhar dos skatistas para os equipamentos urbanos é tão preciso que eles se atentam aos tamanhos e aos tipos de materiais que são feitos. Um exemplo são as escadarias em que há particularidades. Algumas contam somente com os degraus; mas também há a *double set* (duas seções de degraus) e a *triple set* (três seções de degraus). O corrimão de uma escada pode ser quadrado ou redondo, com tranco ou sem tranco, inclinado ou “suave”. As bordas de um banco podem ser de concreto, de mármore, de madeira, de ferro ou outros materiais. Portanto, antes de andar em um obstáculo, os skatistas examinam todas as suas características e, com base nelas, realizam algum tipo de manobra, com maior ou menor técnica, com riscos de tombos ou com maior domínio sobre o skate.

Chão da volta: assim como o chão da ida, é o espaço em que o skatista permanece após mandar a manobra no obstáculo. Quanto mais amplo e liso, melhor será, pois a manobra poderá ser completada com mais eficiência.

Um *pico* perfeito para os skatistas é aquele que conta com o chão da ida e da volta com um considerável espaço de superfície plana e lisa, propícia para pegar impulso, e também, com um obstáculo feito de materiais que possibilitem boas condições de se mandar uma manobra, como, por exemplo, um banco de mármore ou um corrimão sem travas.

Achar um *lugar skatável* nesses moldes é o objetivo de qualquer *streeteiro*. Contudo, encontrar o *pico* perfeito não é tão fácil como se imagina. Desse modo, diante da busca incessante por espaços que permitam a prática do *street skate*, é preciso saber “ler” a cidade de uma forma diferenciada da usual:

[A prática do street skate] é tipo começar a ler um livro, onde você vai descobrindo, vai entrando cada vez mais nele e trocando idéia com a rua, vendo que tem muita coisa que você pode fazer. Na rua tem bastante opção para você ir cada vez mais procurando outros lugares (Rodrigo “Bocão”, entrevista em 17/03/2010, grifos meus).

Tornar-se *streeteiro* implica em tornar-se “leitor” de *picos*^{xxiv}. A possibilidade dessa “leitura” feita na cidade é algo que instiga e incentiva esses cidadãos a irem cada vez mais para as ruas, em busca da descoberta de espaços antes nunca usados para a prática do skate. Porém, para que a mesma seja feita, é preciso construir aquilo que alguns chamam de *olhar skatista*:

Você sai passeando com sua namorada, de mão dada com a mina, segurando a mão dela e olhando para os lugares. E no outro dia você encontra [os outros skatistas] para a sessão e: “vi um pico ali, estava indo no cinema com minha mina, e vi um pico da hora que dá para andar. Vai lá e tenta ver”. Skatista consegue analisar até pedra portuguesa, quando ela é muito irregular ou quando ela é mais retinha e dá para o skate andar. (Tiago Garcia, entrevista em 13/04/2010, grifos meus).

De certa forma, a possibilidade do encontro inesperado e da conquista de um *pico* é um dos grandes atrativos da prática do skate nas ruas, o que representa um diferencial em relação às pistas, já que nelas os aspectos apresentados não constituem algo a ser superado. Nos *picos*, por mais que um skatista realize uma mesma

manobra, o cenário com o qual ele interage será diferente. Portanto, as sensações experimentadas nas ruas são diversas.

Outro elemento lúdico da prática do *street skate* é justamente a procura por *picos*. Logo, sempre que possível, é importante circular por vários desses espaços. Entretanto, a procura por *lugares skatáveis* não se dá somente ao acaso. Ciente de suas habilidades em cima do “carrinho”, os skatistas vão ao encontro daqueles obstáculos com os quais mais se identificam.

É possível encontrar *picos* em qualquer região de São Paulo. Nessa busca, a circulação de skatistas pela cidade progride conforme novas *sessões* são feitas ^{xxv}. Elas possibilitam também o alargamento da sociabilidade tecida entre os que se encontram durante a prática. Assim, a busca por espaços também torna dinâmicos os relacionamentos entre os skatistas.

5. Considerações finais

Ao circular pela cidade, seja a pé, de carro, de transporte público e principalmente de skate, o skatista observa tudo ao seu redor, mas sob sua própria ótica, a procura de *lugares skatáveis* - ou seja, dos *picos* - como muitos deles dizem, que são os equipamentos urbanos que propiciam a prática do skate. Sendo assim, conforme Magnani:

Não se pode ler a cidade a partir de um eixo classificatório único: é preciso variar os ângulos de forma a captar os diferentes padrões culturais que estão na base de formas de sociabilidade que existem, coexistem, contrapõem-se ou entram em confronto no espaço da cidade (“Rua, símbolo e suporte da experiência urbana”. Disponível em <http://www.n-a-u.org/ruasimboloesuporte.html>. Acesso em 20 de junho de 2010).

Isaac Joseph (2005, pp. 119) considera que os espaços públicos - locais onde muitas vezes os skatistas se encontram - podem ser entendidos como a unidade desconcertante de um espaço físico de locomoção e de um espaço abstrato de comunicação. Levando em conta as idéias desse autor, os skatistas praticantes da modalidade *street skate* podem ser associados à figura do *citadino* (Joseph, 2005), isto é, a um sujeito de mobilidade que faz do espaço público uma espécie de “jornal”, por onde circula, observa e, conseqüentemente, faz a sua leitura ^{xxvi}. O citadino é ao mesmo tempo um ator e um observador, alguém que se desloca por entre os espaços e, para isso, “precisa de um ‘guia’ que lhe permita orientar-se na justaposição das ordens rituais das quais necessita quotidianamente explorar a possibilidade de acesso” (Joseph, 2005, pp. 120).

Nos “rolês” feitos entre as pistas e as ruas, os skatistas acessam distintos espaços tendo em mente a possibilidade de realizar manobras, tecer formas de sociabilidade, e estabelecer relações de *proximidade* e *distância* (Simmel, 1983 [1908]) que, de acordo com as situações, podem resultar em mediações ou conflitos com outros citadinos. Sendo assim, compartilho a idéia de Joseph de que pensar a cidade:

(...) não é insistir em apropriar-se ou em querer pertencer a um bairro, mas estudar os recursos urbanísticos, os equipamentos e serviços que permitem ao citadino superar o estranhamento de um território pouco familiar e orientar-se em um “universo de estranho” (Joseph, 2005, pp. 80).

De uma maneira ampla, têm sido recorrentes as tentativas de consolidação de políticas públicas que, de uma forma ou de outra, visam disciplinar certas práticas e restringir a sociabilidade tecida em torno das mesmas a espaços definidos de antemão, os quais são considerados, a partir de uma ótica institucional, como apropriados para tais fins.

As lógicas atribuídas à prática do *street skate* por parte dos skatistas possuem certos distanciamentos em relação àquelas atribuídas por determinados representantes do poder público. Enquanto os últimos priorizaram, ao longo do tempo, a construção de pistas e a promoção de eventos em bairros periféricos, para os primeiros, ao contrário, muitas das experiências socialmente valorizadas e compartilhadas decorrem em

equipamentos urbanos, situados em regiões mais centrais da cidade^{xxvii}. Entretanto, apesar das distâncias, essas lógicas também possuem continuidades. Os skatistas – ou para ser mais específico, os *streeteiros* -, aproveitam-se das pistas e *picos* situados próximos de suas residências, embora também não deixem de buscar a prática em locais bem mais longínquos, mesmo que isto implique em horas dentro de um transporte público em meio ao conturbado trânsito de São Paulo.

Por fim, com base no caráter relacional e situacional do universo pesquisado, tentou-se abordar neste paper o espaço urbano, o qual é “definido pelas vivências associadas à vida cidadina” (Meneguello, 2009, pp. 128), dentro de um campo de mobilidade, de circulação e de acessibilidade (Joseph, 2005, pp. 117), o que implica em relativizá-lo como algo fixo e com práticas determinadas.

Referências bibliográficas

- Agier, Michel (2011). *Antropologia da cidade: lugares, situações, movimentos*. São Paulo: Editora Terceiro Nome.
- Bastos, Billy Graeff (2006). *Estilo de vida e trajetórias sociais de skatistas: da “vizinhança” ao “corre”*. Dissertação de mestrado em Ciências do Movimento Humano, UFRGS.
- Brandão, Leonardo (2008). Entre a marginalização e a esportivização: elementos para uma história da juventude skatista no Brasil. *Recorde: Revista de História de Esporte*. V.1, nº 2.
- ____ (2009). “História e esporte: leituras do corpo no filme Dogtown and Z-Boys”. *Revista História em Reflexão*. Dourados: UFGD, vol.03, nº 5, jan./jun.
- Et, Marcos (2002). Sk8 Overall: qual é a sua? *Revista Tribo Skate*, nº 78.
- Frehse, Fraya; Leite, Rogério Proença (2010). Espaço urbano no Brasil. In: Martins, Heloisa Helena T. de Souza (coord. de área); Martins, Carlos Benedito (coord. geral). *Horizontes das Ciências Sociais no Brasil: Sociologia*. São Paulo: ANPOCS, pp. 203-252.
- Frúgoli Jr., Heitor (2005). O urbano em questão na antropologia: interfaces com a sociologia. *Revista de Antropologia*, São Paulo, v. 48, nº 1, pp. 133-165.
- Guia de Pistas (2006). *Revista CemporcentoSkate*. São Paulo, edição especial.
- Joseph, Isaac (1999). Paisagens urbanas, coisas públicas. *Cadernos CRH*. Salvador, nº 30/31, pp. 11-40. Tradução de Regina Martins da Matta.
- ____ [2005 (1998)]. “A respeito do bom uso da Escola de Chicago”. In: Valladares, Lícia do Prado (org.). *A Escola de Chicago: impacto de uma tradição no Brasil e na França*. Belo Horizonte/Rio de Janeiro: Ed. UFMG/IUPERJ, pp. 93-128.
- Le Breton, David (2009). *Condutas de risco: dos jogos de morte ao jogo de viver*. Campinas: Autores Associados.
- Machado, Giancarlo Marques Carraro (2011). *De “carrinho” pela cidade: a prática do street skate em São Paulo*. Dissertação de Mestrado em Antropologia Social. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, São Paulo.
- ____ (2012). Dilemas em torno da prática do *street skate* em São Paulo. *Revista Esporte e Sociedade*. Ano 7, nº 19, março de 2012. Disponível em <http://www.uff.br/esportesociedade/>.
- Magnani, José Guilherme C. *Rua, símbolo e suporte da experiência urbana*. Disponível em <http://www.n-a-u.org/ruasimboloesuporte.html>. Acesso em 20 de dezembro de 2009.
- Meneguello, Cristina (2009). Espaços e vazios urbanos. In: Fortuna, Carlos; Leite, Rogério Proença (orgs.). *Plural de cidade: novos léxicos urbanos*. Coimbra: Almedina, pp.127-138.

Olic, Mauricio Bacic (2010). *Entre o liso e o estriado: skatistas na metrópole*. Dissertação de Mestrado em Ciências Sociais, PUC-SP.

Pabst, Maíra. “Eu nunca treinei um dia sequer”, Bob Burnquist. *Site ESPN Brasil*. Disponível em: http://espnbrasil.terra.com.br/skate/noticia/129391_EXCLUSIVO+EU+NUNCA+TREINEI+UM+DIA+SEQUE+BOB+BURNQUIST. Acesso em 29 de janeiro de 2011.

Prieto, Douglas. Diferentes terrenos, diferentes skatistas. *Portal CemporcentoSkate*. Disponível em: <http://cemporcentoskate.uol.com.br/blogLer.php?categoria=9>. Acesso em 25 de janeiro de 2011.

Sierra, Vânia Morales. Crise das representações e o déficit da urbanidade. *Achegas – Revista de Ciências Políticas*. N° 24. Julho/Agosto 2005. Disponível em http://www.achegas.net/numero/vinteequatro/vania_sierra_24.htm. Acesso em 01 de junho de 2010.

Silvano, Filomena (2010). *Antropologia do espaço*. Lisboa: Assírio & Alvim.

Simmel, Georg [1983 (1908)]. O estrangeiro. In: Moraes, Evaristo (org.). *Sociologia: Simmel*, São Paulo: Ática.

Revista Cemporcentoskate (2010). Kelvin Hoefler: pronto para decolar. São Paulo, edição 14, ano 15.

_____. (2010). O skate cresce no Brasil. São Paulo, edição 15, ano 15.

Sarli, Carlos. Pista livre. *Folha Online*, São Paulo. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/folha/esporte/ult92u102808.shtml>. Acesso em 30 de maio de 2011.

NOTAS

ⁱ Este paper é uma versão resumida do artigo “Dilemas em torno da prática do *street skate* em São Paulo”, publicado na revista *Esporte e Sociedade*, n° 19. Mais informações, vide Machado (2012). Este paper também deriva minha dissertação de mestrado, intitulada “De ‘carrinho’ pela cidade: a prática do *street skate* em São Paulo”, orientada pelo Prof. Dr. Heitor Frúgoli Jr., e apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade de São Paulo (PPGAS/USP) no ano de 2011. A pesquisa contou com o financiamento do CNPq em seus primeiros meses de execução e, posteriormente, da FAPESP.

ⁱⁱ Resultados dessa pesquisa foram publicados na Revista CemporcentoSkate (edição 15, 2010).

ⁱⁱⁱ Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/folha/esporte/ult92u102808.shtml>. Acesso em 30 de maio de 2011.

^{iv} Lei 11.812/1995.

^v Lei 684/2003.

^{vi} Entre as várias modalidades que fazem parte da prática do skate, destaco as mais importantes: *streetskate* (skate nas ruas); vertical (praticada em um *half pipe*, rampa em formato da letra “U”) e *downhill* (descida de ladeiras).

^{vii} Devido às várias modalidades que fazem parte do universo do skate, todo *streeteiro* é skatista, mas nem todo skatista é *streeteiro*. Ele pode ser *verticalreiro*, *freestyler*, *longboarder*, etc. Neste paper, a partir de então, quando me referir aos skatistas, faço referência aos *streeteiros*.

^{viii} O vereador Adolfo Quintas (PSDB) formulou o projeto de lei n° 116/2009, de 05 de março de 2009, que objetivava proibir a utilização de skates nas calçadas do município de São Paulo. A elaboração desse projeto de lei foi motivo de polêmica, levando o vereador a recuar com seus objetivos. Para mais informações sobre a tentativa de proibição do skate nas ruas de São Paulo, vide Machado (2011).

^{ix} Sobre a dimensão da “diversão” e do “trabalho” relacionada à prática do skate, vide Bastos (2006) e Machado (2011).

^x *Pico* é um termo nativo que será explicado no decorrer do paper.

^{xi} Para informações detalhadas sobre as produções que enfocaram a questão do “espaço” na Antropologia, vide Silvano (2010).

^{xii} Para uma abordagem mais detida sobre a questão do espaço urbano, vide Frehse & Leite (2010). Esses autores fizeram um levantamento bibliográfico das principais discussões referentes à temática “espaço urbano no Brasil”, apresentando diversas concepções sobre o assunto, que são mobilizadas, em termos teórico-metodológicos, de diferentes modos.

^{xiii} Expressão usada com base nos discursos dos próprios interlocutores.

-
- ^{xiv} Os próximos tópicos abordarão de forma mais detida o que foi apresentado.
- ^{xv} Modalidade do skate onde o objetivo é descer ladeiras desviando-se de cones no chão.
- ^{xvi} Vide “A introdução dos esportes californianos no Brasil: apontamentos para o início de uma discussão” (Brandão, 2009, pp. 18).
- ^{xvii} A Confederação Brasileira de Skate (CBSk) foi criada em 06 de março de 1999. Essa entidade visa regulamentar as normas e políticas voltadas ao desenvolvimento do skate no Brasil. Para mais informações, vide: <http://www.cbsk.com.br>.
- ^{xviii} Maria Zilda Gamba Natel, ou simplesmente Zilda Natel, foi esposa do político Laudo Natel e ex-primeira dama do Estado de São Paulo. Faleceu em 10 de dezembro de 2002, na cidade de São Paulo.
- ^{xix} Sobre o lado “marginal” do skate, ver Brandão (2008).
- ^{xx} *Sessão* é o termo nativo que corresponde a prática do skate durante determinado tempo.
- ^{xxi} Muitos skatistas reivindicam o uso de equipamentos urbanos que não foram planejados tendo em vista a prática do skate. Porém, no espaço “adequado” para esta prática, ou seja, a pista, muitos deles não permitem que outras práticas diferentes do skate sejam realizadas. Prova disso é que em muitas pistas, os usos de patins e bicicletas são coibidos pelos próprios skatistas. Olic (2010, pp. 51) também observou estas produções de fronteiras a outras práticas no contexto espacial de uma pista.
- ^{xxii} É importante salientar que as pistas da modalidade *street skate* não são padronizadas. Cada uma pode conter diferentes tipos de obstáculos.
- ^{xxiii} Destarte, as referências feitas às “ruas” neste paper não levam tanto em conta a função tradicional de espaço destinado ao fluxo, mas sim, as apropriações e atribuições de sentidos por parte dos cidadãos pesquisados. Portanto, ressaltar que “andar de skate nas ruas” não significa dizer unicamente que os skatistas circulam no asfalto entre automóveis. Ao contrário, o sentido atribuído à prática do “skate nas ruas” se dá a partir das experiências em torno da utilização dos *picos*, termo nativo discutido ao longo deste paper.
- ^{xxiv} Com efeito, para Joseph (1999, pp. 34), a etnografia de um lugar público é, necessariamente, a etnografia de um espaço de comunicação, como este encontrado no contexto urbano pesquisado. Portanto, não se pode ignorar as formas de adaptação do olhar nem a percepção do ambiente por parte dos *streetiros*.
- ^{xxv} A progressão dessa circulação tem como ponto de referência o local de residência de cada skatista.
- ^{xxvi} Para considerações adicionais a respeito das idéias propostas por Joseph (2005), vide Sierra (2005, s/p).
- ^{xxvii} Vale do Anhangabaú, marquise do Parque Ibirapuera e Avenida Paulista são alguns dos principais espaços freqüentados pelos *streetiros* da cidade de São Paulo.