

**Meira, T. A. B. 2012. Desenvolvimento socioeconômico e a “cultura do carro” no Brasil: possíveis diretrizes para estudos antropológicos. *Actas del Tercer Congreso Latinoamericano de Antropología ALA 2012*. Santiago de Chile, 5 al 10 de noviembre. ISBN 978-956-19-0779-9.**

## **INTRODUÇÃO**

No último século, entre períodos críticos e fases de pleno crescimento, o desenvolvimento do capitalismo esteve intimamente associado à indústria automobilística. Nesse ínterim, o setor foi pioneiro na conformação de inovações técnicas e organizacionais que, paulatinamente, se irradiaram para todo o modo de produção. Por outro lado, pela própria posição estratégica do ramo automotivo, o incentivo à aquisição e uso de veículos motorizados revelou-se fundamental na lógica (re)estruturante do sistema econômico, sobretudo, em seus momentos mais críticos <sup>1</sup>. Mas, para além de um bem de consumo central na dinâmica expansiva capitalista, em diversas formações sociais, em maior ou menor grau, os carros também se transformaram em elementos capazes de sintetizar valores culturais característicos da modernidade, como a liberdade individual, a busca pela realização pessoal e as conquistas materiais. A despeito de sua complexidade, portanto, o modelo ocidental de sociedade configurado desde a Segunda Revolução Industrial pode ser representado, como propõe Gounet (1995), pela metonímica “civilização do automóvel”.

Atualmente, apesar de suas incidências diferenciadas, os reflexos desse arquétipo se fazem sentir em urbes que herdaram do século XX uma infraestrutura voltada ao uso do transporte individual motorizado e apresentam uma “cultura automotiva” relativamente sedimentada. Especialmente em determinadas metrópoles, esses fatores implicam no agravamento de

---

<sup>1</sup> Refiro-me aqui, especialmente, às conjunturas delineadas entre 1929 e 1945, quando a Grande Depressão e a II Guerra Mundial rebaixaram significativamente os índices de crescimento nas maiores nações capitalistas, bem como ao quadro desfavorável vivenciado desde o esgotamento do padrão fordista, em meados da década de 1970. Em ambas as ocasiões, a reestruturação produtiva do capitalismo se erigiu a partir das inovações seminais levadas a termo pela indústria automobilística, respectivamente, sob os padrões “fordista” e “toyotista” de organização do trabalho (ANTUNES, 2010; HARVEY, 2011).

fenômenos como a degradação do meio-ambiente, a desigualdade social, a segregação espacial e o *imobilismo*. Tendo isso em vista, ao mesmo passo, verifica-se em grandes centros de todo o mundo a expansão de medidas passíveis de amenizar ou reverter essas situações, como a implantação de pedágios urbanos, a construção de passeios públicos e o incentivo à chamada “mobilidade ativa” (CORRÊA; CUNHA; BOARETO, 2010; GOMIDE; MORATO, 2011) <sup>2</sup>. No Brasil, diante da urgência observada em algumas cidades, também são cada vez mais perceptíveis as ações tomadas por diversos órgãos coletivos, públicos e não governamentais, em favor dos meios não motorizados de locomoção, e especialmente das bicicletas – consideradas veículos economicamente acessíveis, que não emitem gases poluentes e capazes de poupar espaços nas vias de rodagem e estacionamentos.

Não obstante os relativos avanços referentes a esse padrão de mobilidade considerado eficiente e sustentável, em comparação com outras nações – principalmente da Europa –, o uso regular do “transporte ativo” nos grandes municípios brasileiros ainda parece incipiente. Para citar dados referentes à maior metrópole do país, enquanto cenários como Berlim, Amsterdam e Copenhague possuem, sucessivamente, 750 km, 400 km e 350 km de ciclovias, São Paulo – com seus quase 11 milhões de habitantes – se limita aos 75 km de estruturas públicas destinadas ao tráfego exclusivo de ciclistas (MOBILIZE, 2012). De encontro a esses indicadores, Rolnik estima que, na última década, a média diária de vias congestionadas na cidade atingiu, durante os horários de pico, os preocupantes 118 km, de modo que, ali, “[...] o tempo médio gasto no trânsito [...] é de 2h42min”, levando sua população a passar cerca “[...] de 27 dias por ano presos no congestionamento” (2011, p.89). Embora emblemática, a situação vivenciada hoje pelos paulistanos se repete de modo proporcional em várias outras regiões metropolitanas, nas quais a questão da mobilidade também passou a ser tema frequente entre os cidadãos, ocupando as pautas midiáticas e agendas políticas locais.

---

<sup>2</sup> Na literatura mais técnica sobre os transportes, o termo “mobilidade ativa”, ou “transporte ativo”, designa todos os meios de locomoção movidos à propulsão humana, sem o auxílio de motores, tais como bicicletas, patins, skates, cadeiras de rodas.

Diante deste quadro, pretende-se, no presente trabalho, desenvolver a hipótese de que existe, entre parte considerável dos brasileiros, uma tendência subjetiva à valorização do transporte automotivo, que, por sua vez, implica em resistências de longa duração aos deslocamentos urbanos não motorizados. De modo geral, supõe-se que esse fenômeno possa ter suas origens em uma dinâmica histórica em curso desde, pelo menos, a década de 1950, quando se iniciou o processo de industrialização do país aos moldes de um “fordismo periférico”<sup>3</sup>. Nesses termos, impõe-se a necessidade de se ampliar os diagnósticos acerca do imobilismo urbano, que, em muitas investigações, têm se restringido à análise e contabilização das infraestruturas de transporte nos grandes centros. Acredita-se, portanto, que a questão também deva ser avaliada sob uma perspectiva sócio-antropológica, capaz de identificar possíveis lógicas culturais associadas à imobilidade. Pois, com a abstração de seus nexos crê-se possível contribuir para direcioná-los em benefício de cidades mais acessíveis, democráticas e fundamentadas na sustentabilidade.

## **O SÉCULO XX E A FORMAÇÃO DAS “CIDADES MOTORIZADAS”**

Apesar de a “crise de mobilidade” se mostrar em voga nos últimos anos, suas causas e efeitos permanecem – até certo ponto – desconhecidos pela Antropologia, devido à ausência de pesquisas etnográficas que privilegiem diretamente o tema. Apesar dessa carência, o porte da bibliografia escrita em áreas como a Sociologia, Economia, Geografia, História e Urbanismo nos permite construir argumentos capazes de justificar estudos antropológicos sobre o trânsito e, mais especialmente, acerca do imobilismo que assola alguns cenários metropolitanos em todo o mundo. De maneira ampla, tais análises nos

---

<sup>3</sup> De modo geral, entende-se por “fordismo periférico” um modelo de reprodução do capital fundamentado em automações rígidas – características do paradigma fordista –, para a produção de mercadorias em série, sem, no entanto, a existência significativa de políticas sociais e ganhos salariais, como os ocorridos, por exemplo, nos Estados Unidos em certos países da Europa Ocidental (LIMONCIC, 1997; PERES; TERCI, 2001; RABELO, 2003).

possibilitam estabelecer um ponto de convergência entre a posição estratégica ocupada pela indústria automobilística na dinâmica mais geral do capitalismo durante o século XX e seus desdobramentos na conformação de cidades notadamente voltadas para os usos do automóvel, bem como de uma “cultura do carro”, bastante disseminada em certos contextos.

Primeiramente, para o marxista Thomas Gounet (1999), a centralidade assumida pelo setor automotivo na lógica expansiva capitalista se deve, especialmente, ao seu “peso econômico”, já que, pela complexidade dos itens que produz, existe atualmente toda uma “cadeia” que lhe está associada de modo direto ou indireto. Por um lado, a fabricação de veículos estimula atividades essenciais para o crescimento industrial de qualquer país, como a extração de matérias-primas – borracha, ferro e bauxita, por exemplo – e o desenvolvimento de bens de capital – máquinas, equipamentos, instalações, etc. Por outro, sua produção também gera arrecadações e postos de trabalho, além de ampliar uma série de serviços, como seguros, créditos, manutenção e estacionamento. Nesse sentido, na época da publicação original de sua obra (em 1992), o autor estimava que, em sua totalidade, o ramo de automotores representasse, “[...] nos principais países do mundo, cerca de 10% do emprego, 10% do Produto Interno Bruto (PIB) e 15% do comércio externo” (1999, p. 14).

Na visão de Gounet, a relevância econômica da indústria automobilística também se deve ao seu pioneirismo na promoção de inovações “estruturais” que tendem a se disseminar por todo o modo de produção. Esse foi o caso do paradigma fordista, paulatinamente vigente nas principais potências ocidentais até a década de 1970. Como aponta o autor, o fordismo se originou das adaptações seminais realizadas por Henry Ford em sua oficina de veículos a partir de 1914. Em um primeiro momento essas adequações se fizeram pela combinação entre racionalizações de cunho taylorista e uso de transportadores automáticos, visando, concomitantemente, o aumento nos índices de produtividade e a redução dos preços incorporados aos automóveis. Posteriormente, essas diretrizes ainda exigiram um aumento considerável dos salários, não apenas para condicionar a ampliação do consumo pela própria

classe trabalhadora, mas também para quebrar a resistência operária às repetitivas e degradantes atividades industriais. Em linhas gerais, nessa concepção, o sistema fordista pode ser caracterizado como um arranjo entre renovação dos processos de trabalho, “automações rígidas” – elaboradas para a padronização dos bens – e políticas salariais, que, em conjunto, originaram um ciclo no qual a própria produção em série fomentava a aquisição das mercadorias em grande escala. Nesta linha de raciocínio, como afirma o autor marxista em questão, o “[...] automóvel tem uma importância mais que setorial [...] [já que] todo um modelo de desenvolvimento se articula ao seu redor” (GOUNET, 1999, p. 15).

Em uma perspectiva mais abrangente, o geógrafo britânico David Harvey (2011) considera o fordismo como um “modo de vida total”, pois, em sua análise, as bases e implicações desse paradigma transcendem os limites da esfera produtiva. Como enfatiza o autor, para que as diretrizes adotadas por Ford se transformassem efetivamente em um “modelo de desenvolvimento” fora necessário um “pacto social” de grandes proporções e que desse certo ordenamento às iniciativas dos empreendedores individuais, visando garantir a expansão dos mercados. Neste arranjo, que também envolvia sindicatos e corporações, o Estado assumiu um papel fundamental. Sob uma orientação keynesiana, até a década de 1970 os governos contribuíram para a formação de potenciais consumidores, em primeiro lugar, pelos fortes complementos ao salário, na forma de benefícios como seguridade social, assistência médica, educação, habitação, etc. Do mesmo modo, as políticas estatais compreendiam investimentos maciços em transportes, equipamentos públicos e urbanização, para manter o pleno emprego e, assim, garantir o crescimento contínuo da demanda.

Com essa “estratégia de grande período” (BRAGA, 1995), após uma fase iniciada com a Crise de 1929 e sucedida pela Segunda Grande Guerra, entre 1945 e 1973 o capitalismo de bases fordistas viveu sua “Era de Ouro”, na qual a economia mundial, apoiada nos subsídios norte-americanos, cresceu a taxas explosivas. Como afirma o historiador Eric Hobsbawm (1995), esse compromisso político dos governos com o pleno emprego proporcionou, pela

primeira vez, um mercado de consumo de massa para bens de luxo que agora passavam a ser aceitos como necessidades. Dentre esses artigos, indubitavelmente, o automóvel ocupou lugar de destaque. Afinal, além de seu “peso econômico” já observado por Gounet (1999), estas máquinas se tornaram bens duráveis capazes de sintetizar representações sociais amplamente compartilhadas, como a própria solidez das classes médias (LIMONCIC, 1997) e a valorização de um estilo de vida relativamente mais individualista, próprio das grandes cidades (SIMMEL, 1979) que, pelos investimentos estatais, cresciam a largos passos.

Outro aspecto que deve ser considerado nessa qualificação mais totalizante do fordismo são seus desdobramentos urbanos. Primeiramente, no viés econômico, os preceitos fordistas exigiram uma remodelação intensiva das cidades para adequá-las ao fluxo de veículos motorizados, que, como atesta Gounet (1999), se constituíam como um item fundamental dentre os diversos bens em constante movimento nas linhas de montagem. Ademais, como já observado por Harvey (2011), o consumo dos artigos fabricados em série dependia da manutenção dos altos índices de emprego e renda, que foram resolvidos com a dilatação dos investimentos públicos em infraestrutura. Como aponta Frúgoli Jr. (2000), nos Estados Unidos, de onde se irradiava o processo seguido, em maior ou menor grau, por diversos países, essa estratégia foi viabilizada pela construção de áreas distantes dos núcleos urbanos originais, que deu vida aos subúrbios, desde então, ocupados pelas classes médias brancas. Conforme esse mesmo princípio, as novas vizinhanças foram devidamente conectadas, entre si ou às regiões centrais, por rodovias erguidas fundamentalmente para – além de empregar a mão de obra – garantir “[...] a ida e a volta de automóvel das longínquas jornadas diárias de trabalho” (p. 27). Fruto de uma conjuntura complexa, a transformação das cidades a partir da década de 1950, de algum modo, visou, entre seus vários objetivos, a readequação dos ambientes citadinos em favor da circulação dos automóveis.

No entanto, apesar de a “cultura do carro” e suas “cidades automotivas” terem se fortalecido com a “Era de Ouro” – e, ao mesmo passo, terem-na sustentado –, esses elementos não se dissiparam com a derrocada do período

fordista-keynesiano, no início da década de 1970. Primeiramente, porque o novo paradigma produtivo, denominado por alguns como “toyotismo”, também surgiu sob o impulso das manobras realizadas pela indústria automobilística, dessa vez no intuito de contornar a saturação dos mercados de massa no final da década de 1960 e a subsequente Crise do Petróleo, deflagrada em 1973 (GOUNET, 1999) <sup>4</sup>. Além disso, Harvey (2011) aponta que essa conjuntura crítica implicou em uma retração dos gastos estatais destinados às obras públicas e aos benefícios sociais, assim como na intensificação dos movimentos transnacionais por parte das empresas capitalistas, favorecendo a conformação de uma nova matriz urbanística – também apoiada no rodoviarismo – denominada por alguns autores como “pós-moderna” (FRÚGOLI JR., 2000; HARVEY, 2011; MENDES, 2011) <sup>5</sup>.

De modo geral, este modelo mais recente de planejamento urbano se caracteriza por ações marcadamente excludentes e pontuais nos espaços citadinos, já que, diante da incapacidade financeira dos Estados, suas intervenções se norteiam pelas emissões e interesses particulares das corporações privadas internacionalizadas. Logo, nas cidades “pós-fordistas”, ou “pós-modernas”, mais uma vez, prioriza-se a mobilidade das parcelas mais abastadas de suas populações. Afinal, nessa lógica, o poder público assume funções nitidamente limitadas, como a garantia de acesso entre locais privilegiados, principalmente, com a provisão de suportes – como autopistas, pontes, túneis – que permitam “[...] uma acessibilidade segura, rápida, controlada e até exclusiva entre os pontos [da cidade] com qualidade de vida” (ROLNIK, 2000, p. 182).

---

<sup>4</sup> Como expõem alguns autores (GOUNET, 1999; ANTUNES, 2010; HARVEY, 2011), o toyotismo surgiu no contexto vivenciado pelo Japão após a II Guerra Mundial, no qual fatores como a debilidade da demanda e a falta de espaços para a manutenção de estoques impossibilitaram a reconstrução da indústria pelo modelo de fabricação em série. Por isso, as empresas japonesas adotaram um sistema de “produção dirigida”, cuja ênfase recai na confecção de vários modelos de produtos lançados em séries limitadas, conforme as necessidades dos consumidores. Posteriormente, essa estratégia, adotada pioneiramente pela Toyota na década de 1950, se revelou bastante adequada ao cenário de saturação dos mercados e escassez energética, se disseminando por todo o mundo.

<sup>5</sup> Diante do caráter controverso assumido pelo termo “pós-moderno”, é importante demarcar que compartilhamos aqui das posições assumidas por Frúgoli Jr. (2000) e Harvey (2011). Ambos os autores consideram essa matriz de planejamento como uma lógica de intervenção urbana que, em certa medida, se distancia dos princípios modernistas do fordismo, sem que se estabeleça, contudo, uma relação de ruptura com algumas condições subjacentes à dinâmica expansivo do capitalismo.

A partir deste breve levantamento bibliográfico, percebe-se, então, que, em determinados contextos, a dinâmica socioeconômica mais geral do século XX favoreceu a (re)criação de grandes centros urbanos nos quais prevalece um padrão de deslocamento espacial fundamentado no transporte individual motorizado em larga escala. Importa observar que, não obstante seus conhecidos impactos ecológicos <sup>6</sup>, as “cidades automotivas” também se revelam como cenários catalisadores para situações de imobilismo, cujos efeitos se fazem sentir no acirramento das disparidades sociais. Pela ênfase exacerbada no transporte das elites, são os estratos menos favorecidos das populações metropolitanas que sentem a falta de acessibilidade de modo ainda mais prejudicial. Pois, para esse contingente, frequentemente relegado a áreas distantes das oportunidades econômicas oferecidas pela vida urbana, a inércia espacial tende a implicar diretamente na manutenção de sua condição desprivilegiada.

### **O CASO BRASILEIRO: FORDISMO PERIFÉRICO E A RESISTÊNCIA ÀS VIAS ABERTAS PELO “TRANSPORTE ATIVO”**

Tendo em vista os desdobramentos urbanos relacionados ao uso excessivo de veículos automotores, alguns estudos técnicos atentam para as possibilidades abertas pelo chamado “transporte ativo” no que se refere à redução do imobilismo, assim como de seus decorrentes impactos antrópicos e socioeconômicos. Silva *et al.* (2007) sintetizam esse argumento ao defender, por exemplo, que a maior presença de ciclistas nas cidades proporciona a eliminação de parte dos veículos motorizados nas vias, com consequente “[...] aumento da fluidez do trânsito e [...] redução da poluição, uma vez que a situação de congestionamento ou fluxo lento são as que mais emitem

---

<sup>6</sup> Segundo Hobsbawm (1995), desde a década de 1990 tem sido amplamente divulgado, mesmo para os leigos, que a grande maioria dos automóveis em circulação em todo o mundo é movida a combustíveis fósseis altamente poluentes, pois os gases decorrentes de sua queima não apenas influenciam negativamente a qualidade do ar, mas também provocam falhas na camada de ozônio, elevando a temperatura do planeta.

poluentes” (p. 01). Outras análises, como a de Bonduki *et al.* (2004), concebem o potencial ciclístico não apenas para atenuar a crise de mobilidade que assola certos municípios, mas também pelo caráter agregador das bicicletas, que, por seu baixo custo se fazem acessíveis às populações mais carentes e periféricas, dotando-as de mobilidade – desde que, como sublinham as autoras, a conquista desses veículos seja integrada à ampliação dos serviços públicos de transporte.

Apesar de seus supostos benefícios, a valorização social do “transporte ativo” parece se disseminar com incidências diferenciadas quando apreendida à luz de cenários específicos. No continente europeu, por exemplo, indicadores da última década apontam que em países como “[...] Holanda, Dinamarca, Alemanha, Suíça, Noruega e Finlândia, a bicicleta está perfeitamente incorporada ao cotidiano da mobilidade dos seus habitantes, alcançando índices da repartição modal superiores a 20%” (PROGRAMA..., 2007, P. 66). Já no Brasil, números de 2007 citados por Corrêa, Cunha e Boareto (2010) revelam que nas regiões metropolitanas do país os trajetos ciclovitários correspondem apenas a 2,8% dessa divisão. As teses mais frequentemente expostas pelas produções técnicas ressaltam que tais disparidades estão relacionadas, principalmente, às ênfases desiguais no provimento de infraestrutura adequada para a prática da mobilidade não motorizada, sem, contudo, averiguar, senão superficialmente, as origens desses fenômenos. Dadas as potencialidades do “transporte ativo”, indicadas por essa mesma bibliografia, faz-se necessário, então, investigar elementos mais amplos, porém menos nítidos, que, possivelmente, limitam essa “ética” de deslocamento no caso brasileiro, a despeito de sua ascensão.

Acredita-se que essa lacuna possa ser preenchida sob a realização de “etnografias urbanas”, conforme proposta elaborada por Magnani (2009) acerca das análises antropológicas nas grandes metrópoles. Trata-se, em linhas gerais, de ganhar acesso empírico aos acontecimentos ocorridos “nas” cidades para descrevê-los referencialmente mediante “totalidades” delineadas na escala “das” cidades, tornando-os inteligíveis sob uma perspectiva diferenciada: situada *entre* a concepção particularista dos nativos e a visão

demasiadamente distante dos planejadores e gestores. No que compete a esta proposta, supõe-se que uma das matrizes de significação possíveis para a realização de pesquisas etnográficas a fim de demarcar os limites, possibilidades e implicações vinculados ao uso das bicicletas como meio de locomoção regular no Brasil, e no caso paradigmático da Europa, remeta às “estruturas de mais longa duração” (MAGNANI, 2009, p. 111) configuradas em ambos os contextos.

Como sublinham algumas reflexões, sabe-se que no quadro europeu as populações urbanas foram historicamente resistentes ao estilo de vida fordista americanizado (GRAMSCI; 1997; LIMONCIC, 1997), embora posteriormente seduzidas e contempladas por uma série de benefícios públicos que lhe eram característicos. Dentre esses, os transportes foram considerados “[...] como serviços sociais a serem providos pelo governo sobre a base de um planejamento racional”, e as infraestruturas automotivas “[...] concebidas, por parte do Estado, de modo complementar, e não competitivo, aos suportes ferroviário e urbano de massas” (FLINK *apud* LIMONCIC, 1997, p.170). Em consequência, é presumível julgar que, pela menor influência do americanismo e pela tradição mais igualitária das sociedades europeias, ali os deslocamentos individuais por meios motorizados tenham assumido uma carga simbólica distinta da brasileira, implicando, atualmente, em menor resistência às bicicletas e aos suportes coletivos, que promovem “[...] o encontro e a intimidade física [...] entre pessoas conscientes de seu posicionamento social, mas obrigadas a sentar-se lado a lado” (DAMATTA, 2010, p. 21).

Em contrapartida, no Brasil, por seu “fordismo periférico”, o poder público se demonstrou incapaz de agenciar políticas sociais aos moldes europeus ou norte-americanos (PERES; TERCI, 2001; RABELO, 2003). Como ressalta a bibliografia, essa postura implicou em centros urbanos socioeconomicamente desiguais e espacialmente segregados mesmo durante os “Anos Dourados” do capitalismo, além de ter lhes legado uma herança exacerbadamente rodoviarista. Afinal, o investimento em estradas e autopistas refletia o posicionamento elitista do Estado brasileiro nesse período, já que na lógica dessa estratégia de desenvolvimento, apenas a infraestrutura de

rodagem ficou sob a responsabilidade do governo e o provimento veicular, em larga medida, a cargo dos próprios consumidores (LIMONCIC, 1997; ARAGÃO *et al.*, 2001). Embora geradas sob os preceitos desenvolvimentistas da metade do século, essas práticas rodoviaristas foram reforçadas nas últimas décadas (PERES; TERCI, 2001; LIMA, 2006), uma vez que se revelaram bastante adequadas ao ideário pós-fordista de cortes nos gastos públicos, já observado por Harvey (2011). Desse modo, crê-se que, no cenário em questão, as intervenções urbanas têm se reeditado desde a década de 1950 como um pacto entre as políticas de circulação municipais e os motoristas (ROLNIK; KLINTOWITZ, 2011), delimitando barreiras espaciais e, conseqüentemente, situações de vulnerabilidade ao “transporte ativo”.

Em decorrência dessa combinação histórica singular entre desigualdade econômica e rodoviarismo, há que se considerar também a possível existência de constrangimentos culturais impostos aos ciclistas do país. Contrariamente à situação vivenciada nos Estados Unidos, na qual o “*carro de família* se transformou em uma instituição nacional” (LIMONCIC, 1997, p. 162. Grifo do autor), ou na Europa, em que os transportes de massa contemplaram parcelas significativas de seus habitantes, no Brasil o uso e a posse de automotores parecem fortemente ligados ao estilo de vida das camadas pecuniariamente mais favorecidas (LIMONCIC, 1997; PERES; TERCI, 2001). No contexto brasileiro, então, existem indícios de que, se a padronização do consumo sempre foi um fenômeno restrito, o carro tende a se constituir como elemento fundamental de “distinção social” (BOURDIEU, 1996; 2000) e “coroamento de sucesso individual” (DA MATTA, 2010, p. 20) pelas classes com maiores rendimentos, imprimindo ao espaço público a condição de palco para seu desfrute e exibição.

Como desdobramento dessa proposição, no panorama brasileiro supõe-se que, não obstante as múltiplas significações possíveis sobre as bicicletas – relativas à infância, à aventura, aos esportes e ao lazer (AUGÉ, 2009) – e ao uso amplo do transporte público de massa – associado ao igualitarismo –, a “[...] imagem mais forte, e predominante no seio da sociedade é ainda [...] de [que estes são] meios de transporte da população de baixa renda”

(PROGRAMA..., 2007). Como assinala Da Matta (2010), no Brasil essas representações fazem os ciclistas personagens “inferiores” ou “anônimos” em relação aos motoristas, que, em sua visão, não se contentam em ostentar posições sociais privilegiadas apenas pelo uso desmedido do automóvel, já que também demarcam seus *status* trafegando à revelia das leis formuladas para regular a conduta dos “indivíduos comuns”. Nesses termos, no mesmo patamar dos pedestres, os ciclistas se revelam como vítimas potenciais na dinâmica do trânsito, não apenas pela fragilidade de seus meios de locomoção, mas também por sua *invisibilidade social*. Conjectura-se, assim, que além das prováveis limitações existentes no âmbito urbanístico, o “transporte ativo” nas ruas brasileiras também seja refreado por lógicas culturais estigmatizantes, que reproduzem desigualdades e imprimem riscos aos seus adeptos.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Dadas as hipóteses mais gerais levantadas neste trabalho, torna-se necessário averiguar em que medida as supostas representações construídas por grande parcela da população brasileira em torno do automóvel implicam, de fato, na “crise de mobilidade” vivenciada nas maiores cidades do país e, nesse mesmo sentido, se os fatores culturais impõem, realmente, resistências aos meios de transporte “ativos”, apesar de sua relativa ascensão nestes contextos. Para tanto, a via antropológica, por seu método característico, pode se mostrar contributiva ao apreender a questão do (i)mobilismo, principalmente, a partir de pesquisas que se proponham a abstrair os nexos das construções simbólicas típicas de agentes como, por exemplo, motoristas, ciclistas e pedestres, para desvendá-los à luz de quadros sócio-histórico-econômicos nacionais -- ou regionais – mais amplos, porém diferenciados entre si. Em última análise, acredita-se que tal perspectiva comparada, como a defendida aqui, provavelmente, trará à tona diretrizes particulares, fundamentadas em elementos ainda não contemplados para a resolução dos entraves impostos à circulação urbana. Trata-se, então, de suplantar a lógica generalizante,

relativamente fácil, da busca pela mobilidade a partir do provimento ainda maior de estruturas viárias destinadas ao fluxo motorizado, que, na realidade, se crê ser a própria raiz do problema que devemos enfrentar com urgência.

## REFERÊNCIAS

ANTUNES, R. 2010 *Adeus ao trabalho?: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade no mundo do trabalho*. São Paulo: Cortez.

ARAGÃO, J. J. G. *et al.* 2001 Transportes no Brasil: que história contar? *Revista Transportes*, São Carlos, v. 09, n. 02.

AUGÉ, M. 2009 *Elogia de la bicicleta*. Barcelona: Gedisa.

BONDUKI, I. P. C. *et al.* 2004 *Ciclovias urbanas: a possibilidade da bicicleta como meio de transporte na cidade*. – Projeto piloto: Cidade Universitária e entorno. Projeto realizado pelo Fundo de Cultura e Extensão da USP.

BOURDIEU, P. 1996 *Razões práticas: sobre a teoria da ação social*. Campinas, São Paulo: Papirus.

\_\_\_\_\_. 2000 *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

BRAGA, R. 1995. Luta de classes, reestruturação produtiva e hegemonia. In: KATZ, C.; BRAGA, R.; COGGIOLA, O. *Novas tecnologias: crítica da atual reestruturação produtiva*. São Paulo: Xamã.

CORRÊA, R.; CUNHA, K. B.; BOARETO, R. 2010. *A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana*. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente. CD-ROM.

DA MATTA, R. 2010. *Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil*. Rio de Janeiro: Rocco.

FRÚGOLI, JR. H. 2000. *Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole*. São Paulo: Cortez; EDUSP.

GOMIDE, A.; MORATO, R. 2011. *Instrumentos de desestímulo ao uso do transporte individual motorizado*. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente. CD-ROM.

GOUNET, T. 1999. *Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel*. São Paulo: Boitempo.

GRAMSCI, A. 1997. *Notas sobre Maquiavelo, sobre la política y sobre el Estado moderno*. Madrid: Nueva Visión.

HARVEY, D. 2011. *Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola.

HOBBSAWM, E. J. 1995. *A era dos extremos: o breve século XX: 1914 – 1991*. São Paulo: Companhia das Letras.

LIMA, F. R. F. 2006. *Condicionantes da implantação da indústria automobilística no aglomerado metropolitano de Curitiba*. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

LIMONCIC, F. 1997. *A civilização do automóvel: a instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista (1956 – 1961)*. 1997. Dissertação – (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

MAGNANI, J. G. C. 2009. Etnografia urbana. In: FORTUNA, C.; LEITE, R. P. (Org.) *Plural de cidade: novos léxicos urbanos*. Coimbra: Almedina.

MENDES, L. 2011. Cidade pós-moderna, gentrificação e a produção social do espaço fragmentado. *Cadernos MetrÓpole*, São Paulo, v. 13, n. 26.

MOBILIZE.org. 2012. Ciclovias: o Brasil ainda engatinha. Disponível em <http://www.mobilize.org.br/noticias/717/ciclovias-brasil-ainda-engatinha.html>. Acesso em 15.07.2012.

PERES, M. T. M.; TERCI, E. T. 2001. Revisitando a modernidade brasileira: nacionalismo e desenvolvimentismo. *Impulso: revista de Ciências Sociais e Humanas*, Piracicaba: Universidade Metodista de Piracicaba, v. 12, n. 29.

PROGRAMA Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta – bicicleta Brasil: caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana. 2007.

RABELO, R. F. 2003. Pano de metas e consolidação do capitalismo industrial no Brasil. *Economia e Gestão*, Belo Horizonte, v. 2, n. 4.

ROLNIK, R. 2000. O lazer humaniza o espaço urbano. In: *Lazer numa sociedade globalizada*. São Paulo: SESC/WLRA.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. 2011. (I)Mobilidade na cidade de São Paulo. *Estudos Avançados*, São Paulo, v.25, n. 71.

SILVA, M. F. et al. 2012. *Deslocamento urbano sustentável: automóveis ou bicicletas?* Disponível em [http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2007/261\\_AC.pdf](http://www.anpet.org.br/ssat/interface/content/autor/trabalhos/publicacao/2007/261_AC.pdf). Acessado em 15.07.2012.

SIMMEL, G. 1979. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, O. G. (Org.). *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Zahar.