



# Pensar o deslocamento na cidade sobre as duas rodas de uma bicicleta

**Antropologia**

*[Tipo: Trabalho de Disciplina]*

Elaine Lopes Peixoto. DRE: 112030591

Juliana Dantas de Oliveira Souza. DRE: 11203779

Mayara Abrahão da Eira. DRE: 112040334

“As pessoas vão poder aproveitar muito esse espaço,  
seja para trabalhar ou para lazer, e ainda ter mais qualidade de vida.”  
(Eduardo Paes)

## (Breve) Introdução

O presente trabalho pretende apresentar a visão de cada pesquisadora a partir de um ponto específico da cidade do Rio de Janeiro (Zona Oeste: Mayara Abrahão, Zona Norte: Juliana Dantas) e também de Niterói e São Gonçalo (Elaine Lopes). Essa divisão se deu pela vivência cotidiana de cada uma das pesquisadoras a partir da proposta de mostrar as bicicletas como meio de transporte e seus usuários, fora do ambiente turístico e de lazer das ciclovias da Zona Sul do Rio de Janeiro. Assim, traçaremos um perfil do ambiente e dos ciclistas de basicamente todo o Rio de Janeiro.

Pensar o deslocamento na cidade sobre as duas rodas de uma bicicleta. O que se pretende com este trabalho é uma reflexão. Propomos aqui pensar o espaço urbano, seus desdobramentos e nossa postura diante deles (sejam quais forem). Pensar o espaço e sua real utilidade, a mobilidade urbana e a bicicleta como meio de transporte sustentável.

A Secretaria Municipal de Meio Ambiente alega a importância das bicicletas como veículo não poluente (postura genérica dos governos) e que seu uso deve ser incentivado a partir da construção de ciclovias, no entanto, o que se reconhece nos projetos urbanísticos das cidades brasileiras é a preferência pela criação de espaços para os carros. Dessa maneira deixa-se de lado um projeto de transporte público de qualidade bem como se reforça a ideia de que o espaço público não pertence a quem lhe é de direito (as pessoas com medo de ocupar as ruas, a contenção da população nas presentes manifestações, etc.).

Propomos pensar o papel das bicicletas como meio de transporte, o papel dos transportes e, mais ainda, pensar a ocupação dos espaços urbanos. A preferência tem sido claramente dos carros, propomos uma reflexão: é esse o Rio que queremos? É esse o Rio de todos?

Somos relegados a espaços cada vez menores, cada vez mais inviáveis, enquanto os carros tomam ruas e calçadas – até elas, que deveriam ser dos pedestres. O tempo que um sinal passa fechado para um pedestre é muito maior do que o tempo que um motorista “espera” os pedestres atravessarem as ruas da cidade.

A população mostra, com ocupações e protestos, que começa também a perceber, pensar e propor mudanças para que nossas cidades sejam habitáveis. Queremos lembrar aos motoristas que eles também são, pelo menos, pedestres em algum momento do dia.

Para começar a pensar alguns pontos das questões que cercam o assunto, contamos com uma entrevista de Matheus de Paiva (Mate Trotamundo), jornalista, poeta e cicloativista. Matheus faz viagens de bicicleta pelo país, no projeto Saia do Sistema e nos conta algumas de suas experiências

pelas ciclovias e estradas de São Paulo e Rio de Janeiro, traçando um perfil dos motoristas dos dois estados.

Matheus conta sua experiência com a bicicleta como meio de transporte, desde a adolescência, visto que morava em cidades pequenas e/ ou litorâneas: “Quando morava em Santos, decidi que não teria carro, porque estava me planejando para manter, mesmo no futuro, um custo de vida mais baixo (...). Mas nesta época nem pensava em usar a bicicleta como meio de transporte em uma megalópole como São Paulo. Pensava no transporte público.”. Ele reforça a questão dos transportes públicos quando conta de sua mudança pra a cidade de São Paulo:

*Quando me mudei pra Sampa e comecei a usar o transporte público, fiquei perplexo. Gastava muito dinheiro, perdia muito tempo parado e em condições subumanas. Mas, ainda assim, ter um carro continuava a não ser uma possibilidade. Então, comecei a pensar na possibilidade de usar a bicicleta como meio de transporte em São Paulo.*

*Pedalar em São Paulo é uma experiência totalmente diferente do que eu já tinha tido antes. Minha primeira pedalada foi da loja para o apartamento onde morava, um percurso de cerca de 11 km que passava por avenidas movimentadas, muitas subidas e, como a cereja do bolo, uma ponte movimentadíssima com uma alça de entrada e uma alça de saída para a marginal Pinheiros. (...) porque é impossível fugir desses dois fatores em uma cidade planejada para os carros.*

É muito interessante perceber a relação que este ciclista tem com a bicicleta, e a consciência despertada nele a partir do uso da bicicleta num centro urbano como São Paulo: “Apesar de todas as dificuldades, pedalar em uma megalópole dá à pessoa, além do medo e da adrenalina, uma sensação muito forte de que é possível construir uma cidade diferente. Pedalar na cidade expõe os defeitos do espaço urbano, (...) deixa claro o quanto toda aquela estrutura é absurda, obsoleta e ineficiente.”.

Matheus conta que sua primeira bicicleta em São Paulo foi uma dobrável (*Dahon Curve*), pela praticidade e segurança (não havia bicicletários pela cidade onde pudesse deixá-la): “(...) desde que comecei a pedalar em São Paulo me tornei um cicloativista, e minha relação com minha bike se tornou muito mais profunda. Levava a dobrável (na época, uma novidade) para dentro da sala de aula, para as reuniões, o que era um ótimo quebra-gelo e levantava a questão da mobilidade em outras pessoas. Era ótimo porque, pelo choque, despertava outras pessoas para essa possibilidade de mobilidade.”.

Depois de algum tempo, percebendo que, com uma boa tranca, era possível deixar a bicicleta na rua e impulsionado a ter maior rendimento (Mate conta que a dobrável não é uma bicicleta própria às aventuras de um ciclista urbano).

*Decidi então vender a dobrável e comprar uma bicicleta comum. Tive a preocupação de comprar uma bike boa, mas que não chamasse a atenção, então comprei uma bike usada, dos anos 80, e melhorei algumas peças. Sempre dei nome para minhas bikes, desde moleque, e essa era a Olívia.*

*Foi nessa época que fui morar no Rio de Janeiro, para trabalhar. Levei a Olívia comigo. Para entrar no ônibus de viagem com ela, embora fosse meu direito, tive que molhar a mão do motorista carioca com 10 reais. Aliás, já passei por várias situações por viajar de ônibus com uma bicicleta, inclusive de ter de dormir em uma cidade e quase processar uma empresa pra conseguir viajar (...).*

*Eu conhecia o Rio de Janeiro superficialmente, apenas como turista, e não fazia ideia da disposição geográfica do espaço, porque só havia andado de ônibus.*

*Como ciclista paulistano, aprendi que lugar de bicicleta é na rua, e não na calçada. Mas o trânsito do Rio e o trânsito de São Paulo são completamente diferentes. Têm orgânicas diferentes. Quando me vi na avenida portuária (perimetral?), tive a reação de me refugiar na calçada, saindo da rota dos caminhões e ônibus. Quando cheguei a uma área mais urbanizada e menos deserta da cidade, passando, por exemplo, pela Praça Tiradentes, voltei para a rua.*

*Pedalar no Rio ou pedalar em São Paulo são dois atos perigosos, mas são dois perigos diferentes. Em São Paulo, o excesso de carros e a alta velocidade das avenidas (inevitáveis) são o problema. No Rio, o problema é a maneira como os cariocas dirigem, mesmo em vias de baixa velocidade e sem tantos carros. O carioca, a meu ver, tem uma maneira mais agressiva de dirigir, acelerando e freando com maior intensidade e frequência, dando menos fluidez ao trânsito. Mais agressivo e mais audacioso, com excesso de autoconfiança e com falta de paciência com os que vão mais lentamente. Pedalar no Rio de Janeiro é conviver com faróis dando luz alta (praticamente inexistente em São Paulo), buzinas e carros mais próximos da bicicleta, não respeitando a distância lateral de 1,5 m, conforme exigido pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB).*

*Tanto no Rio de Janeiro como em São Paulo, os ônibus são um grande medo para os ciclistas. Colam atrás, passam "lambendo" em alta velocidade, passam uma sensação de uma verdadeira raiva para com o ciclista. Por conta disso, no Rio me acostumei a pedalar do lado esquerdo da via, tecnicamente onde deveria estar o veículo mais rápido (por lei), para sair da frente dos busões. Em São Paulo isso não é possível, pois normalmente a pista da esquerda é realmente mais rápida que a pista da direita.*

Ele é um ciclista que utiliza a bicicleta como meio de transporte em áreas do Rio que são tradicionalmente destinadas ao ciclismo de lazer: a Zona Sul, com suas ciclovias pela orla, e também o Centro, com suas particularidades.

*Como trabalhava na Glória e morava entre Santa Teresa e Catumbi, eu não tinha a opção de pegar ciclovias para ir ao trabalho. Ia pela Riachuelo, rua da lapa e rua da glória. A parte boa é que,*

*na região da Lapa, a existência dos entregadores, com seus triciclos largos de duas rodas na frente, fez com que o motorista se acostumassem a compartilhar a via com veículos não motorizados. Por conta disso, nunca tive grandes problemas naquela região.*

*Já na Rua da Glória, com menos ciclistas no espaço, alguns motoristas (normalmente taxistas) me mandavam ir para ciclovia. Qual ciclovia, se não havia nenhuma que levasse ao meu trabalho? Infelizmente, muitos ainda ligam a bicicleta a somente um brinquedo, um objeto de lazer e recreação, esquecendo-se da sua possibilidade como meio de transporte.*

*Da segunda vez que morei no Rio de Janeiro, fiquei na casa de um amigo em Copacabana. Os lugares que mais frequentava eram o CCBB e a Cinelândia, por agora ser poeta de calçada. Então, meu trajeto seguia a ciclovia de Copacabana até Botafogo e, então, entrava na Rua Vergueiro e seguia até o Largo do Machado, Catete, Glória, Lapa, Cinelândia e, se fosse o caso, Primeiro de Março.*

*Não pego a ciclovia do aterro do Flamengo por diversos motivos. (...) o principal motivo é que a ciclovia foi desenhada em ziguezague, o que a caracteriza como uma ciclovia de passeio. Isso é feito para que os ciclistas não desenvolvam alta velocidade, apenas passem. Infelizmente, isso faz com que o ciclista que está indo ao trabalho perca um bom tempo e, por isso, desista de utilizá-la no seu dia-a-dia. Isso é um ponto importante de se ressaltar, porque demonstra como o poder público enxerga a bicicleta dentro da mobilidade urbana: lazer. E o impacto disso são as mortes que acontecem durante os atropelamentos no trânsito. Por isso, nós, ciclistas, evitamos o termo "acidente". Nada disso é acidental: é muito bem calculado.*

*O que dizer, então, da ciclovia entre Copacabana e Botafogo? A ciclovia que segue pela praia é linda, não há problema. Mas, a partir do momento que entra em Botafogo, começa a se tornar irregular, demonstrando que a única função dela é tirar os ciclistas da frente dos carros. A ciclovia é compartilhada com pedestres no primeiro momento, impedindo a fluidez e o desenvolvimento de uma velocidade de cruzeiro. Num outro momento, a ciclovia passa pela entrada e saída de estacionamento de um shopping, sem nenhum instrumento que permita saber quando sairá um carro de dentro do estacionamento (e o motorista tampouco sabe quando virá uma bicicleta); o poder público deveria cobrar isso do shopping, ou um espelho ou um aviso sonoro ou um segurança, de preferência algo que garantisse a preferência do ciclista, conforme manda a lei. Mais para frente, em um posto de gasolina, a falta de consciência dos motoristas e a frouxidão da fiscalização permitem que o motorista estacione em cima da ciclovia tranquilamente. Só quando se chega à ciclovia da praia de Botafogo é que o ciclista volta a ter segurança e fluidez em seu trânsito.*

*Sobre ciclovias, após essas considerações, levanto uma questão: quando é que a ciclovia garante a segurança do ciclista? Será que, em muitos casos, ele não estaria mais seguro na rua? Em Copenhague, um trecho passou a ter mais acidentes depois da implementação da ciclovia. Posto isso, quero deixar claro que não sou um defensor da ciclovia. Além de ser desnecessária em muitos casos,*

*apenas atrapalhando a vida do ciclista em prol de mais espaço para o trânsito motorizado, a segregação de vias faz com que os motoristas se desacostumem com o compartilhamento da via e com a convivência de veículos de diferentes qualidades. A segregação traz a intolerância. Sou a favor da ciclovia apenas em casos em que seja realmente alta a velocidade relativa entre veículos não motorizados e veículos motorizados. Em termos práticos, poderia se definir que uma ciclovia só é necessária (e assim obrigatória) quando a velocidade máxima da via é de 60 km/h.*

*(...) Lembrando que faço questão de sempre pedalar pela rua e na mão certa, evitando ao máximo a contramão.*

*Para finalizar, uma característica específica do Rio. Da última vez que fui morar no Rio, fiquei por um tempo na casa de um amigo no Recreio. A distância não seria um impedimento para mim, porque estou acostumado a grandes distâncias, mas é praticamente impossível chegar ao Recreio com vida, pedalando. As vias que dão acesso a essa região são extremamente segregatórias, impedindo que um ciclista tenha acesso ao centro com sua bicicleta. O mesmo acontece em outras regiões do Rio de Janeiro, como é o caso da Ilha do Fundão e da Ilha do Governador, por exemplo. Isso tudo demonstra qual a diretriz de mobilidade da cidade - e o quanto a cidade está parada no tempo, embora queira se denominar a capital brasileira da bicicleta. Seria, no máximo, se analisássemos apenas a Zona Sul. E, mesmo assim, fazendo vista grossa.*

## ***“SMAC - Secretaria Municipal de Meio Ambiente***

*Ciclovias Cariocas*

### ***Cidade poderá sediar grande evento de bicicleta***

#### ***RIO, CAPITAL DA BICICLETA***

*A Cidade do Rio de Janeiro, a partir da década de 90, vem implantando paulatinamente ciclovias na sua malha urbana, até chegar aos dias atuais com cerca de 235 km (dados de junho de 2011) entre ciclovias, ciclofaixas e faixas compartilhadas, o que a fez assumir a liderança no Brasil em quilômetros de ciclovias construídas e a vice-liderança na América do Sul, perdendo apenas para Bogotá, na Colômbia.*

*Nesses 20 anos verificou-se o crescente fortalecimento do uso da bicicleta na cidade, sendo que hoje cerca de 4% dos deslocamentos de curta e média distância – cerca de 1 milhão de viagens/dia – são feitas por esse meio de transporte cujos usuários já superam os dos trens e barcas. No início desse governo foi elaborado um Planejamento Estratégico com o objetivo de tornar o Rio de Janeiro a melhor cidade para se viver em todo o hemisfério sul no prazo de uma década. Para os quatro anos de governo foram definidas inúmeras ações concretas, dentre elas as contidas no Programa Rio, Capital da Bicicleta.*

*De acordo com as diretrizes estabelecidas para o Meio Ambiente, estão as que preveem a conservação e a ampliação do sistema cicloviário municipal, integrando-o aos demais modais e a implantação de estações de guarda e empréstimos de bicicletas em vários pontos da cidade. Desta forma, estabeleceu-se como meta dobrar a malha cicloviária da cidade até 2012, tendo como referência o ano de 2008, ou seja, implantar mais 150 Km de ciclovias.”*

(<http://www.rio.rj.gov.br/web/smac/exibeconteudo?article-id=1534031>)

Em 19 de abril de 2010 a seguinte nota foi publicada na página oficial da prefeitura do Rio:

*“O Rio de Janeiro ganhará mais uma ciclovia, que ligará os centros dos bairros de Campo Grande e Santa Cruz, pela vertente norte da linha férrea. Com 14 quilômetros de extensão, custo de R\$ 107.344,94, e com previsão de contratação das obras ainda este ano, o projeto integra a meta de duplicação da malha cicloviária da cidade até 2012, conforme o programa estratégico da prefeitura Rio Capital da Bicicleta.*

*Este programa é gerenciado pela Secretaria Municipal de Meio Ambiente (SMAC) e procura estimular o uso da bicicleta como meio de transporte não poluente, com o objetivo de contribuir com a*

*redução dos gases de efeito estufa. O uso da bicicleta promove, ainda, inúmeros benefícios à saúde humana: melhora o condicionamento físico e cardiorrespiratório; reduz problemas pulmonares; diminui a quantidade de carros e desafoga o trânsito.”*

Em 22 de maio 2011, com a conclusão das obras, foi noticiado no mesmo portal da prefeitura:

*“O prefeito Eduardo Paes e o vice-prefeito e secretário municipal de Meio Ambiente, Carlos Alberto Muniz, inauguraram neste domingo, dia 22, os 22 km de ciclovias integradoras da Zona Oeste. Com os novos trechos, a região passa a ter a maior ciclovia contínua da cidade, com quase 42 km, interligando vários bairros como Bangu, Campo Grande, Inhoaíba, Cosmos, Paciência e Santa Cruz. Com investimento de aproximadamente R\$ 20 milhões, o projeto vai beneficiar 1,7 milhão de pessoas.*

*Cerca de 53% dos moradores daquelas regiões utilizam a bicicleta como meio de transporte para ir ao trabalho ou escola e 75% das pessoas que precisam de dois meios de transporte para chegar ao serviço, usam o veículo como opção de integração.*

*Toda a extensão da obra recebeu um tratamento urbanístico, com paisagismo e ampla arborização com cerca de 52 mil mudas de árvores (cassia, pau ferro, cajueiro, palmeira, pata de vaca, paineira, entre outras), vegetação e plantas ornamentais (pingo de ouro, lantana, hibisco, etc) que foram plantadas ao longo da via; além da colocação de mobiliário urbano novo como as mil vagas em bicicletários nas proximidades de escolas, estações de trens e no Terminal Rodoviário de Campo Grande.*

*Na nova ciclovia também foram instalados 38 postes solares (energia limpa), que absorvem a luz do sol que é convertida em energia elétrica. Esta fonte energética tem possibilidade de combater o aquecimento global, porque evita a emissão de carbono e a escassez de recursos naturais de fontes não renováveis.”*

O vereador Eliomar Coelho (PSOL-RJ) propôs, no dia 11 de junho de 2011, uma CPI sobre as obras das ciclovias, mas, por falta de quórum, o projeto foi arquivado.

*“Ali, em frente ao Calçadão de Campo Grande, onde tem aquela escultura metálica bem grande. Tem um trânsito ali que é pesado, aquele trânsito! É carro demais! Ali, a ciclovia deixa de existir. Deixa de existir, senão continua a trezentos, quatrocentos metros depois.*

*São erros que ninguém pode entender. Se você levar um cego lá, ele vai dizer que aquilo não dá para ser ciclovia, dada a quantidade de obstáculos que existe no meio – não é de lado! – é no meio da ciclovia!”*

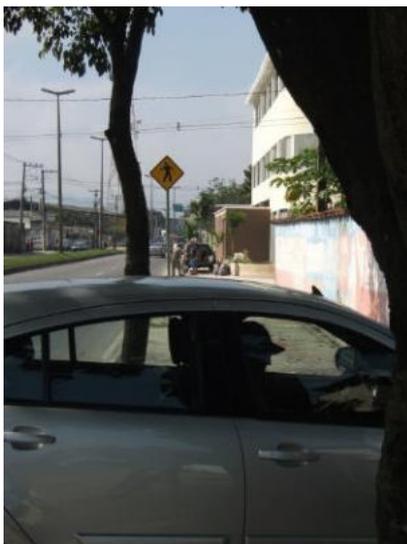
(Eliomar Coelho, em discurso na Câmara dos Vereadores do Rio de Janeiro. Fonte: [http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/discvot.nsf/5d50d39bd976391b83256536006a2502/2465e4db02f3dfe7832578a300669443?OpenDocument#\\_Section1](http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/discvot.nsf/5d50d39bd976391b83256536006a2502/2465e4db02f3dfe7832578a300669443?OpenDocument#_Section1))

Estes são alguns dos fatos sobre o projeto das ciclovias, em especial sobre o trecho que liga o bairro de Campo Grande ao bairro de Santa Cruz. Presenciei todo o processo das obras como moradora da região, uma pequena obra arrastada por muitos meses a fim de justificar os gastos injustificáveis.

Pois bem, mais de 20 milhões de reais foram gastos e o que se construiu para a população não foi mais que calçadas em alguns pontos onde não havia e uma pequena praça que serve de retorno (na Estrada do Encanamento, por exemplo).

É verdade que a população da Zona Oeste utiliza a bicicleta como meio de transporte, que faz economia de tempo e dinheiro indo de bicicleta até a estação de trem, por exemplo; mas será verdade que a existência de faixas vermelhas pintadas sobre algumas calçadas faz diferença no dia-a-dia dos usuários da ciclovia?

Pensando nisso, eu, pedestre, decidi ser também ciclista. Saí da Rua Cotiporã, esquina com Estrada do Campinho, em Santa Margarida (Cosmos/ Inhoaíba, há controvérsias) num sábado pela manhã, e imediatamente constatei o imenso desafio que seria realizar esse campo. A estrada não possui ciclovia, tampouco calçada ou acostamento (sim, as casas à beira da estrada têm calçadas, mas, ou elas estavam ocupadas por carros, lixeiras e árvores, ou eram tão esburacadas que mais valia pedalar pela estrada). Na primeira esquina já encontro o ‘combo’ clássico: carro, árvore, lixeira, poste e placa indicando a preferência do pedestre... Ironia afinadíssima.



Calçada na Estrada do Campinho

Meu caminho foi pensado a partir da ideia de registrar pontos principais para os ciclistas, ou seja, áreas de grande fluxo de ciclistas e pedestres, as ciclovias, as estradas, calçadas, ruas... Portanto, meu

ponto de partida foi a Estrada do Campinho, que liga Campo Grande a Avenida Brasil, esquina com a Rua Cotiporã, passando pela Estrada de Inhoaíba, as estações ferroviárias de Inhoaíba, Benjamim do Monte e Campo Grande. Chegando a estação de Campo Grande (aproximadamente 7,7 km), retornei o caminho, seguindo pela estrada de Inhoaíba até o Caminho da Tutóia, seguindo por essa estrada até a Avenida Bagaxá e, então pela Estrada do Encanamento (aproximadamente 7,6 km), onde encerrei o trajeto. Ao utilizar a ferramenta de mapas do Google para os cálculos das distâncias percorridas e eventuais dúvidas sobre os nomes de ruas, temos mais uma prova sobre a, digamos, preferência pelos carros: além de ser a primeira opção do ‘como chegar’, em todo o meu trajeto não há uma opção de rota para bicicleta e, na rota de quem vai a pé, há avisos para que o pedestre tenha cuidado, pois existe a possibilidade de o caminho não possuir acostamento ou calçadas e ainda a “dica” desse pedestre utilizar o transporte público.

Pedalar os primeiros 1,7 km entre buzinas e gritos dos motoristas só fez aumentar minhas ideias sobre o verdadeiro espaço das pessoas na cidade – a própria cidade.

Enfim chego à ciclovia, na Estrada de Inhoaíba, esquina com Estrada do Campinho, que tem por ponto de referência o posto de gasolina Preto Velho. A primeira cena observada é um cachorro rasgando sacos de lixo que estavam ali na calçada, aguardando pelo caminhão da Comlurb. Cachorro faminto, lixo, carro estacionado, saída do posto de gasolina; produtos que as lojas à beira da ciclovia expõem, postes, placas, lixeiras, gente, carros, enfim, um ecossistema convivendo desordenadamente na faixa vermelha pintada há dois anos nas calçadas da Zona Oeste.



Calçada e ciclovia em frente a um mercado na Estrada do Encanamento

É bem verdade que os hábitos dos lojistas, motoristas e pedestres não se modificaram; sempre houve a ocupação das calçadas pelos mais poderosos, nesse caso, carros e lojistas; apenas os ciclistas tentam, com mais força, se apropriar do espaço que, em tese, é destinado a eles. Antes alguns

pedalavam pelas calçadas, desviando dos mesmos obstáculos, ou pela estrada, como ainda hoje; a diferença é o ‘status’, hoje a Zona Oeste possui 14 km de ciclovia.

E quando a ciclovia é cortada por uma rua? O ciclista espera os carros entrarem ou saírem, é claro. É que, por ser improvisada nas calçadas, as ‘ciclovias’ são interrompidas nas esquinas.

Na página da Prefeitura do Rio encontramos termos variados que identificar tecnicamente certos trechos das ciclovias: ciclofaixa, ciclovia e pista compartilhada. Na prática, toda a via é compartilhada, como vemos, entre pedestres e ciclistas e invadida por carros e toda sorte de obstáculos.

Até chegar à estação de trem de Inhoaíba, segue-se pela ciclovia, mas, em certo ponto é preciso sair dela, atravessa a estrada e ainda é preciso pedalar entre caminhões e ônibus sobre o viaduto (ou é possível dar a volta por uma das ruas residenciais, traçando outro caminho, numa nova ciclovia invisível) até a Rua Campo Grande, onde a ciclovia é retomada. Sigo, na ciclovia como na estrada, na mão certa, e é nesse ponto, que beira as estações de trem, onde há mais movimento: mais gente a pé, parada nos pontos de ônibus, com carrinhos de feira ou de bebê e bicicletas.

Em frente a cada estação ferroviária há bicicletários, onde os usuários dos trens podem trancar suas bicicletas na ida ao trabalho. Antes da instalação desses bicicletários, as pessoas acorrentavam suas bicicletas nas grades das estações e nas passarelas que levam a elas. Exceto o caso de Campo Grande, que é o “ponto final”, a ‘ciclovia’ segue em frente às estações e os bicicletários são próximos às entradas, ou seja, de fácil acesso ao usuário. Não tão fácil é o acesso depois que a faixa oficialmente compartilhada acaba e a confusão de banquinhas de doces, pontos de ônibus, multidões, lojas... Bem vindo a Campo Grande; uma amostra do centro comercial numa fatia estreita de calçada, essa é a primeira impressão de quem chega à estação ferroviária do bairro.

Fica claro que as pessoas sempre utilizaram a bicicleta como meio de transporte na Zona Oeste, até por isso a implementação das ciclovias nas áreas onde estão – ligando as estações ferroviárias. Os moradores da região sempre tiveram suas ciclovias invisíveis e continuam a tê-las, mesmo com a existência das faixas da prefeitura.

O ponto de maior convergência de todas as categorias (pedestres, motoristas-carros, ciclistas, placas, postes etc.) são os pontos de ônibus. Geralmente são calçadas mais largas, o que talvez dê a impressão de mais espaço para ocupar, infelizmente, não tanto por pessoas que por carros. A insatisfação é geral, para os pedestres, é difícil transitar, não apenas pelas condições físicas das calçadas (com buracos, lixo, postes etc.), mas por essa multifuncionalidade, ou seja, os pedestres precisam concorrer a um espaço com carros, ciclistas, e ‘passageiros’, que esperam pelos ônibus. Da mesma forma, os ciclistas e passageiros também não se sentem contemplados pelo espaço compartilhado; a convivência não é exatamente pacífica e é comum haver pequenos acidentes e confusão entre pedestres, ciclistas, carros e objetos variados.

Todos os dias milhares de pessoas se dirigem a seus compromissos sobre duas rodas e seus caminhos vão muito além das estações ferroviárias. Vão até a padaria, o posto de saúde, a escola, a

igreja... Fazem itinerários que passam muitas vezes, como eu mesma fiz, por lugares que não possuem ciclovias e outras vezes têm impedimentos, por diversos motivos observados, de se manterem nas ciclovias. Sendo assim, os ciclistas precisam criar desvios e incontáveis rotas, já em vista que a área das ciclovias (Santa Cruz a Campo Grande) é muito extensa e os bairros permeados de ruas, caminhos e, por conseguintes, incontáveis ciclovias invisíveis.

O que podemos traçar é um perfil geral dos caminhos possíveis, das ciclovias invisíveis através das ciclovias oficiais e para além delas. Fica claro que, em pelo menos algum ponto do caminho, o ciclista da Z.O vai precisar pedalar em estradas movimentadas e que não possuem calçadas, acostamento ou ciclovia. Por isso os ciclistas têm a consciência prática de que é mesmo melhor pedalar pela rua. A maioria pedala na mão correta, mas é comum ver ciclistas na contramão, por se sentirem mais seguros de certo modo, tendo possibilidade de visualizar os carros.

Devemos pensar que falamos de cidadãos médios, que pedalam suas bicicletas comuns, embora haja aqueles que pratiquem o ciclismo como esporte, usem equipamentos de segurança e tenham outra relação com a bicicleta. Os ciclistas que queremos retratar aqui são aqueles trabalhadores simples, cuja relação com a bicicleta é a do meio de transporte mais básico. As bicicletas são, de certa maneira, extensão do ciclista, mas, se compararmos a relação desses ciclistas da Zona Oeste com sua bicicleta e a relação de um ciclista como Matheus e sua bicicleta, veremos que a bicicleta é relegada a margem também por seu usuário. Ela não passa por vistorias, não exige muito de seu dono: um pneu murcho é rapidamente reenchido numa oficina próxima, uma câmara de ar estourada logo é trocada e assim por diante. A praticidade, a organicidade, por assim dizer, da bicicleta nesse meio é tanta que ela é mantida sem maiores cuidados. Exige apenas o mínimo para manter-se disponível ao ciclista.



Ciclista, próximo à Estação Benjamim do Monte.

No caso da cabeleireira Sonia Paulino, 49, não há relação afetiva com a bicicleta. Todos de sua família se utilizam da bicicleta como meio de transporte e a relação de todos com a bicicleta é a

mesma: a funcionalidade de um objeto, de um meio de transporte. Pergunto por onde circulam, se usam as cicloviarias: “Os caminhos que eles fazem são perigosos, pois não há ciclovia suficiente e as que existem são ocupadas por carros, por isso, somos obrigados a andar na estrada.”, ela faz questão de dizer que pedala sempre pela mão correta.

“Inclusive eu já fui atropelada em uma dessas estradas.” Conta que, há dez anos, numa manhã em que levava seus filhos a escola, na Estrada do Campinho, foi vítima da violência do trânsito: “Não sei direito como aconteceu, foi muito rápido... me lembro de ouvir um barulho metálico e, em seguida, caí na estrada.”. O barulho metálico que Sonia descreve foi o atrito entre um caminhão e o guidão de sua bicicleta. Ela diz que seguia na mão correta e que, evidentemente, o motorista do caminhão não respeitou o 1,5 metro como determina o CTB. As crianças não se machucaram gravemente, Rafael, o mais novo ficou preso na cadeirinha, e os outros dois sofreram mais com o susto de ver a mãe caída na estrada. Sonia foi socorrida por um motorista de Kombi que vinha em baixa velocidade, onde foi constatada a fissura de tibia.

Sobre as novas cicloviarias ela opina: “Com a ciclovia, não muda muito, porque ela é mal planejada, é em cima da calçada...”. Classifica as cicloviarias do bairro como “ciclovia flutuante”, pelas interrupções em diversos trechos da via e conclui: “A ciclovia não resolveu nada!”.

Já no caso da estudante Nicolle Ramos, 20, existe uma relação forte entre ciclista e bicicleta. “Andar de bicicleta é mais que diversão, sair de sua velocidade normal, colocar-se em outras condições também vai além da utilidade. (...) pela adrenalina correndo pelo corpo que faz do uso da bicicleta um ato quase cósmico. Me sinto fora do mundo.”

A respeito das cicloviarias, Nicolle tem uma visão interessante: “Se por um lado as más condições das cicloviarias são absurdas, por outro me motiva. A bicicleta pode ser uma ferramenta para o explorador. Desviar-se dos caminhos, subir em calçadas, sentir medo de cair, reconhecer a diferença entre os solos, levar-se à escolha de um caminho em lugar do outro, sentir os limites do corpo... Tudo é experiência.” Ela demonstra a inda a inquietação causada pela segregação do espaço urbano, a hierarquia que existe entre os meios de transporte, a prioridade dada aos automóveis em detrimento de todos os outros meios, o que, aponta Nicolle, reflete uma questão cultural da sociedade em que vivemos; o caráter segregacional e excludente que marginaliza o ciclista: “Quando um objeto [o carro] vira símbolo de poder, tudo muda. A cidade não me permite andar de bicicleta para além do meu bairro. Por quê? Por que foram criadas milhares de vias de acesso para carros e não para as bicicletas? (...) Criou-se uma dependência tão grande que as pessoas não encontram outro meio. São mais usados porque alguém determinou que fossem.”.

Ainda sugere uma medida pontual, em relação às cicloviarias, já que “levam” às estações ferroviárias: “Somando às cicloviarias: se liberassem o último vagão do trem e do metrô pra ciclistas diariamente seria muito legal. Na barca pode, conheço duas pessoas que vêm de Niterói com bicicleta! E eu não posso andar na minha cidade...”.

Em Niterói, porém, a situação dos ciclistas não é mais fácil do que no Rio de Janeiro. Assim como no Rio, as ciclovias são para lazer e estão em parques e na orla. E mesmo a ciclovia da orla não cumpre sua utilidade já que foi criada na área destinada ao estacionamento no redor da praia, impossibilitando o tráfego de ciclistas. O único jeito é pedalar sobre o calçadão com o risco de colisão com pedestres.

Entrevistando alguns ciclistas em Niterói, me deparei com Carlúcio Júnior, ou apenas Júnior. Ele é o tipo de “cidadão inconformado”, daquele que acha erro em todos os aspectos da vida e sempre acha tempo para parar e transmitir sua indignação para alguém. Nos conhecemos no Campo de São Bento enquanto ele usava esse parque para cortar caminho até algum hortifrúti. Ele começou me explicando que morava em Icaraí mesmo, bairro nobre de Niterói onde as pessoas usavam bicicletas para o lazer em um bairro projetado para carros.

Chegar de seu apartamento até qualquer lugar é um suplício, pois, em uma cidade onde os ônibus não respeitam nem os caminhões de lixo, imagine a situação para os ciclistas. Júnior diz: “Você pode ver que em vários pontos da cidade tem postes com placas sinalizando que aquela é uma via compartilhada, uma via “ciclável”, mas, na prática, nada disso se aplica. Você procura no chão a divisória ou algum símbolo no chão que delimite a área de carros e bicicletas e você simplesmente não acha.”.

Júnior continua explicando: “Você vai andar pela direita, cumprindo seu papel, fazendo a sua parte, mas aí a gente repara que os dois lados das ruas são estacionamentos. Não tendo uma placa de “não estacione” na frente de algum portão de garagem já é o suficiente para os carros tomarem conta do acostamento e calçadas, tornando difícil e estressante a passagem tanto do ciclista que não pode usar o acostamento quanto do pedestre que não pode usar a calçada.”.

Em suma, a cidade de Niterói apenas vê a bicicleta como um meio de lazer, caso contrário não teria feito ciclovias somente ao redor de praias e parques, mas não criou meios de se chegar até essas áreas utilizando as bicicletas.

É difícil pensar em como atender as reivindicações de usuários de bicicletas em uma cidade projetada para veículos automotores. Assim como na cidade de São Gonçalo, que está um pouco mais atrasada que Niterói no quesito viabilidade para trânsito de veículos motorizados, visto que há mais de 50% de suas ruas que não receberam asfalto, em que tradicionalmente pessoas utilizam a bicicleta para trabalhar com entregas em padarias, mercados, etc.

No bairro Zé Garoto há uma padaria que utiliza o serviço de entrega de encomendas por meio de bicicletas, mais especificadamente triciclos, pois carregam uma cesta enorme na frente para pôr os

pães e todos os outros produtos. Nesta padaria trabalha Robson Carvalho, desde 1991, com encomendas. Ele diz que com seu trabalho, facilita a vida de muitas pessoas porque neste bairro há muitos idosos que tem dificuldade de se locomover, impossibilitando sua ida até a padaria, então, ele coloca diversos produtos em sua cesta e sai pedalando pelo bairro e tocando a sua buzina para chamar a atenção dos moradores, para lhes dizer que o padeiro está passando. É um jeito bastante eficaz de aumentar os negócios e competir com outras padarias da região, pois não precisa necessariamente que as pessoas tenham que ir até a padaria quando a padaria que vai até elas.

Mas é claro que neste trabalho não há somente flores, há também os problemas, como receber “puxões de orelha” do chefe caso alguma mercadoria caia, e nem adianta dizer que a culpa não é dele e explicar que graças à má conservação das ruas e a falta de consideração de outros veículos que acidentes acontecem. Se uma simples bicicleta já encontra dificuldade em São Gonçalo para se locomover, imagine um triciclo com uma grande cesta para equilibrar na frente e tendo que ocupar um espaço maior entre bordo direito da rua e os carros.

Robson informa que a única ciclovia que já ouviu falar em São Gonçalo foi uma construída perto da entrada para o bairro Porto da Pedra. Asfaltaram uma rua e a denominaram como “Rua do Passeio”, porém, ela não possuía nenhuma sinalização mostrando que aquela área era destinada ao uso de ciclistas e era tecnicamente grande demais para este fim, logo, muitas pessoas perceberam que aquela rua poderia ser usada como atalho para o bairro Paraíso e começaram a passar por lá com seus carros.

Quando há um acidente entre carros e bicicletas, o ciclista é acusado de ter causado o acidente por não estar trafegando na ciclovia, mostrando o quanto ele é discriminado, não conseguem reconhecer que a cidade possa ser compartilhada. Também parece ser algo cultural, pois, enquanto na cidade do Rio de Janeiro e Niterói, quando há algum acidente envolvendo ciclista, parte da população se mobiliza para protestar contra a violência no trânsito, mas quando o mesmo ocorre em São Gonçalo, parte da população logo diz que a culpa é do ciclista por estar trafegando em lugar destinado aos carros, mesmo que não haja ciclovia. E o mesmo ocorre na Rua do Passeio, a tal rua destinada aos ciclistas sendo que os mesmos não podem utilizá-la, pois os veículos de tração não humana tomaram conta do lugar.

Como são compartilhadas em quase toda sua extensão, as calçadas, além das ciclovias, se tornam objeto desse trabalho. Em praticamente todos os pontos da cidade notamos calçadas estragadas, num claro sinal de preferência pelos carros (os próprios, estacionados sobre as calçadas, as tornam inviáveis e esburacadas), que é, de fato, uma preocupação. Há propostas de convívio entre motoristas, pedestres e ciclistas, mas esse convívio tem se mostrado arbitrário, onde apenas os lugares secundários cabem às pessoas (porque, arrisco dizer, o privilégio é dos carros, não dos motoristas). Aos motoristas vale lembrar: vocês também são pedestres.

Na Avenida Dom Hélder Câmara (antiga Avenida Suburbana), um dos principais eixos viários da Zona Norte do Rio de Janeiro, no trecho da Biblioteca Parque de Manguinhos até a Rua Tenente Abel Cunha que a liga a Avenida dos Democráticos, não há nenhum lugar definido para o ciclista passar, uma vez que as calçadas em sua maioria em estado decadente estão sempre ocupadas por pedestres, moradores de rua e carros irregularmente estacionados. As estradas são uma opção perigosa, já que apesar da sinalização do trecho não ser ruim, a fiscalização é praticamente nula e é comum ver motoristas avançando o sinal vermelho e pedestres atravessando no sinal verde a qualquer hora do dia ou da noite.

O fluxo de pessoas é intenso durante todo o dia, principalmente nos horários de pico já que, além de ficar perto da estação do metrô de Maria da Graça e ter muitos pontos de ônibus ligando a Zona Norte ao resto da cidade, ainda estão localizadas nesse trecho algumas escolas, cursos de inglês, uma UPA e um supermercado. À noite o fluxo de pedestre, naturalmente, diminui, mas o de carros ainda é frequente durante toda a madrugada.

Se o ciclista fizer o percurso de 1,4km, começando da esquina com a Rua Tenente Abel Cunha até o fim da avenida, passará por vários obstáculos. O primeiro e mais óbvio é a completa falta de espaço. Embora seja uma avenida larga e com calçadas espaçosas, o asfalto é completamente ocupado pelo altíssimo volume de carros em uma velocidade muito superior ao que se recomendaria a uma área tão cheia de pedestres. Entre esses carros, muitos veículos pesados como caminhões e ônibus, e veículos que são conhecidos por infringirem as regras de trânsito. Mesmo que o ciclista seja corajoso o bastante para tentar dividir espaço com automóveis na rua, também sofrerá com as condições do asfalto que apesar de, de acordo com o site da prefeitura municipal, a área ter sido contemplada pela operação asfalto liso, está em péssimo estado. Ou seja, o ciclista deve ter muito cuidado com os buracos e elevações no asfalto, causados pelos constantes, e deveras inúteis, remendos feitos pela prefeitura. Se tentar fugir para a calçada, o ciclista também não terá muita sorte, já que essas, além de estarem igualmente em estado lamentável, já estão ocupadas.

Eu conversei com algumas pessoas que se arriscavam no trânsito do final da tarde e maior reclamação não vinha da infraestrutura do lugar, mas do comportamento dos motoristas.

“É complicado,” diz Gustavo, 27 anos, indo buscar a filha na escola, eu o havia perguntado quais são as maiores dificuldades ao pedalar por ali, “os motoristas de ônibus são muito agressivos e andam muito perto da calçada, eu quase fui atropelado agora há pouco.”. E ao ser perguntado de que maneira a situação poderia ser resolvida, ele diz: “Eles tinham que fazer uma área para ciclistas aqui, mas acho que não tem espaço.”.

Para uma cidade que busca fama de “amiga do ciclista”, o Rio de Janeiro está realmente deixando a desejar. Não encontrei nenhuma loja especializada em bicicletas no trecho estudado, os únicos lugares onde o ciclista poderia encher o pneu da bicicleta seria o posto de gasolina, usando a mesma bomba usada para encher pneus de carro.



Biblioteca Parque de Manguinhos, um dos poucos lugares que possuem bicicletários e uma faixa compartilhada.

Pensar nas ciclovias invisíveis, portanto, nos força pensar nos motivos dessa invisibilidade. Pois não apenas as ciclovias, mas os ciclistas, como bem notamos neste trabalho, são exilados num grau de invisibilidade.

Podemos relacionar a situação das ciclovias com o conceito de “região moral” trabalhado por Robert Ezra Park. Aqui, as regiões morais são não apenas as ciclovias oficiais, mas principalmente as ciclovias invisíveis, criadas a partir da necessidade de cada ciclista. O que caracteriza uma região moral é seu aspecto diferenciado diante de uma norma; “É um termo que se deve aplicar sobretudo a sectores onde prevalece um código moral divergente; por um gosto, um paixão ou um interesse que se enraíza na natureza original do indivíduo.” (Park, 1979 [1925]: 130), ou seja, quando ciclistas optam (pelas mais diversas razões) pelo uso da bicicleta nos mais diversos espaços e contextos, estão criando suas regiões morais. A partir desses espaços individuais construídos a partir de vivências individuais se chega à conclusão de que todas as ciclovias são, de certa forma, invisíveis. Pois são visíveis apenas àqueles que as constroem por meio de suas relações com tais caminhos. A invisibilidade ou a visibilidade são, portanto, relativas e variantes.

São essas microdinâmicas (Baptista; Nunes, 2010) que se formam na invisibilidade comum às grandes cidades as quais chamamos atenção e esboçamos a necessidade de projetos que visem aprofundar e compreender tais relações. Por hora, nos é possível apenas vislumbrar caminhos e relações; traçar perfis de ciclistas e ter uma ideia ainda desfocada do tipo de mobilidade a que podemos buscar.

Mas certamente nos cabe acrescentar que é por meio de uma regionalização dos territórios (idem) que se dá a ausência de um debate a respeito, em nosso caso, da mobilidade, em especial do papel da bicicleta. Vejamos, quando um tema está – e aqui também não nos cabe investigar ou expor os motivos – relegado aos “meios interessados”, ou seja, quando somente os ciclistas estão envolvidos no assunto da mobilidade urbana através da bicicleta temos a regionalização deste território (físico ou não): os outros setores da sociedade não se sentem pertencentes ao debate e isso leva “(...) a atribuição que lhes pode ser dada de lugares invisíveis funciona em muitas circunstâncias como um redutor do questionamento sobre as matérias proibidas” (Baptista; Nunes, 2010).

No entanto, “(...) pensar regionalmente nos permite melhor compreender o próprio equilíbrio metropolitano.” Por nos permitir uma identificação de contextos específicos, a fim de uma melhor compreensão dos diferentes graus de visibilidade.

Concluimos, então, traçando o seguinte paralelo: ao pensarmos o tema das bicicletas, necessariamente pensamos o tema amplo da mobilidade urbana e, desta forma, nos é impossível desviar ao tema da segregação espacial, da exclusão; enfim, nos é vedado ignorar as questões que estão implícitas – mas bem visíveis. A partir do texto de apoio a reflexão toma a seguinte e óbvia diretriz: a invisibilidade (seja de bairros inteiros, seja de áreas ou grupos de ciclistas) está hermeticamente associada ao sistema vigente na sociedade onde estamos inseridos. Em outras palavras, a invisibilidade está presente na história moderna, na cultura dos meios de produção capitalistas. A rapidez, a objetividade (Simmel, 2005 [1903]) e, por que não, a descontinuidade das relações. O planejamento urbano que nos empurra a uma vida estagnada e previsível, favorecendo carros e excluindo outros modos de vida; favorecendo ricos e gerando exclusão. Dessa forma relacionamos os conceitos trabalhados por Luís Vicente Baptista e João Pedro Silva Nunes quanto a organização espacial da Lisboa Moderna, de seus moradores e como as áreas de periferia se tornam invisíveis às áreas centrais, visto que não nos é difícil identificar a continuidade dessa desigualdade quando falamos da mobilidade e do deslocamento urbano. O espaço (e a falta dele) destinado ao ciclista é, portanto, uma periferia, uma maneira não de convivência, mas, antes disso, uma forma de delimitar, ocultar e excluir uma parcela da sociedade.

As calçadas, assim como as ciclovias – e que muitas vezes servem de ciclovia ou refúgio do ciclista, assim como espaço tradicional do pedestre que também é representado nesta reflexão --, é também um retrato do que queremos apontar ao trabalhar a questão da invisibilidade enquanto coisificação de um problema social e sociológico: em certos pontos, os obstáculos, além de buracos e carros, são pessoas; aquelas que ocupam transitoriamente o espaço, mas e especialmente, aquelas que têm por moradia a própria calçada. Essa é uma categoria invisível no dia a dia das grandes cidades e que, com o mínimo possível, gostaríamos de demonstrar e, quem sabe, propor certa visibilidade.

Com isso, podemos dizer que o papel deste trabalho é de informar sobre questões estruturais de viabilidade da vida urbana no Rio de Janeiro (em Niterói, São Paulo...), mas sobretudo, de utilizar o espaço acadêmico para questionar a real visibilidade dessa cidade. Pretendemos questionar e refletir, percebendo enquanto procuramos as perguntas (visto que para nós o essencial não é buscar soluções, mas levantar debates, ainda que mínimos, sobre a existência de nichos e relações na vida social que vão bem além de um objeto – a bicicleta). Portanto, compreendemos que é cedo para concluir e que, acima de tudo, não é tarde para pensar propor mudanças estruturais nos meios de locomoção, assim como nos meios de vida na *cidade grande*.

## BIBLIOGRAFIA:

BAPTISTA, Luís Vicente; NUNES, João Pedro. “Lisboa invisível. Reflexões sobre o trabalho de desocultação das microdinâmicas metropolitanas”, In: Portugal Invisível, organizado por António Dornelas, Luísa Oliveira, Luísa Veloso e Maria das Dores Guerreiro, 2010, p. 53-74.

SIMMEL, Georg. “As Grandes Cidades e a Vida do Espírito”. Revista Mana. Rio de Janeiro, número 11(2), 2005 [1903], pág. 577-591.

## BICICLETAS NA REDE:

<http://www.archdaily.com.br/br/01-49561/algumas-contribuicoes-metodologicas-sobre-a-mobilidade-em-bicicleta/>

<http://www.cicloviasinvisiveis.blogspot.com.br/>

<http://www.movimentoconviva.com.br/site/projeto-mostra-a-cara-do-ciclista-brasileiro/>

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