

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
CAMPUS DE MARECHAL CÂNDIDO RONDON
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, EDUCAÇÃO E LETRAS
COLEGIADO DO CURSO DE HISTÓRIA

NELSON GOMES DE SOUZA NETO

**HISTÓRIA E CICLISMO: A FUNÇÃO SOCIAL DA BICICLETA COMO
MEIO DE TRANSPORTE NA CIDADE DE FOZ DO IGUAÇU / PR**

MARECHAL CÂNDIDO RONDON

2010

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
CAMPUS DE MARECHAL CÂNDIDO RONDON
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS, EDUCAÇÃO E LETRAS
COLEGIADO DO CURSO DE HISTÓRIA

NELSON GOMES DE SOUZA NETO

**HISTÓRIA E CICLISMO: A FUNÇÃO SOCIAL DA BICICLETA COMO
MEIO DE TRANSPORTE NA CIDADE DE FOZ DO IGUAÇU / PR**

TCC: Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de História do Campus de Marechal Cândido Rondon da UNIOESTE como requisito básico para a obtenção do título de Licenciatura em História.

Orientadora: Prof^a. Dra. Geni Rosa Duarte

MARECHAL CÂNDIDO RONDON

2010

AGRADECIMENTOS

À minha família, por todo apoio, fundamental durante todos esses anos.

Aos meus amigos, sem exceção, que me acompanharam e incentivaram, mesmo à distância, no decurso desta longa caminhada.

Aos depoentes que me concederam as entrevistas e que muito colaboraram para a execução deste trabalho.

À professora Selma Martins Duarte por me orientar e acreditar no projeto que resultou neste TCC.

E também à professora Geni Rosa Duarte pela grandiosa orientação final.

RESUMO

Este trabalho buscou apresentar as relações entre o poder público e aqueles que utilizam a bicicleta como meio de transporte na estrutura urbana de Foz do Iguaçu, para isso procurou-se analisar os ciclistas, por serem eles, os portadores da experiência e memória sobre a realidade cotidiana da cidade. A pesquisa também dedicou-se a identificar as finalidades dessa utilização e a existência de políticas públicas oferecidas para viabilizar a inserção de uma mobilidade urbana alternativa.. Por sua vez, procurou-se identificar na prática, essas pessoas que fazem uso da bicicleta, considerando-as enquanto sujeitos históricos e sociais que manifestam suas ações com valores próprios a partir da conjuntura em que estão inseridos.. Como recurso metodológico, utilizamos a fonte oral, compreendendo-a melhor, sobretudo, pelas idéias delineadas por Michael Pollak, para então refletir os depoimentos orais dos ciclistas, que também foram analisados a partir da História Social para desenvolver nosso trabalho. Neste sentido, foi fundamental a obra *A pesquisa em História* das autoras Maria Viera, Maria Peixoto e Yara Khoury. E para uma análise sobre a cidade de Foz do Iguaçu, para além dos documentos oficiais, como o Plano Diretor Municipal, fizemos a leitura do trabalho realizado por Emílio Gonzales a respeito das experiências sociais na constituição da cidade. Questões relacionadas ao transporte urbano e a cultura do automóvel foram abordadas, principalmente, a partir das obras de Charles Wright e Ned Ludd, respectivamente.

Palavras-chaves: Ciclismo; Meio de Transporte; História Social; Políticas Públicas.

SUMÁRIO

LISTA DE IMAGENS, MAPA E QUADRO.....	06
CONSIDERAÇÕES INICIAIS.....	07
CAPÍTULO 1: Ciclista: sujeito histórico e social inserido na cultura automobilística.....	16
CAPÍTULO 2: Foz do Iguaçu, entre a contradição e a resistência.....	31
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	59
FONTES.....	61
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	62

LISTA DE IMAGENS

Imagem 01 – Bicicleta de trabalho do entrevistado Augusto Cesar.....	36
Imagem 02 – Ciclistas no acostamento da rodovia BR 277.....	42
Imagem 03 – Imagem aérea via satélite da ciclovia na Av. das Cataratas.....	44
Imagem 04 – Pedestres caminham pela ciclovia frente ao Hotel Bourbon.....	45
Imagem 05 – Visão aérea via satélite da ciclofaixa na Av. General Meira	48
Imagem 06 – Caminhão estacionado sobre a ciclofaixa	49
Imagem 07 – Ciclofaixa na Avenida General Meira	49

MAPA

Mapa 01 – Indicando as principais vias urbanas utilizadas pelos ciclistas.....	41
Mapa 02 – Indicando a localização da ciclovia na Avenida das Cataratas	44
Mapa 03 – Indicando a localização da ciclofaixa na Avenida General Meira	48

QUADRO

Quadro 01 – Artigos do Código de Trânsito Brasileiro sobre a bicicleta.....	52
---	----

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Este trabalho é resultado de três anos de pesquisas relacionadas a uma temática ainda pouco analisada no campo histórico, ao menos, no que diz respeito à ênfase aqui sugerida, de identificar a função social da bicicleta como meio de transporte. Optamos pela metodologia através da utilização de fontes orais, ou seja, fazendo a investigação mediante entrevistas concedidas por aqueles que empregam a bicicleta cotidianamente no meio urbano, os ciclistas.

O desenvolvimento deste Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) foi possível por algumas questões primordiais. A primeira delas está relacionada à compreensão do complexo, porém, importante sentido da palavra *engajamento*, e aqui nos pautamos pela idéia delineada por Hobsbawm¹ a respeito da ligação entre pesquisador, objeto e sujeito analisado. Nesta perspectiva, onde o primeiro é de certo modo influenciado por sua aproximação e relação com a temática trabalhada. Por outro lado, o distanciamento entre as partes envolvidas, se não compromete o resultado da pesquisa, acaba por direcioná-la para outros caminhos.

Na prática, a descoberta do papel representado pelo engajamento ocorreu após uma primeira tentativa, sem sucesso, de expansão da pesquisa do PIBIC² para o projeto de TCC, aquela voltada à outra área, não menos importante do que a analisada agora. Embora a temática e sua relevância me despertassem interesse, faltou algo para a seqüência do projeto. Posteriormente, conversando com alguns professores do curso de História, compreendi que faltou de minha parte, justamente um envolvimento maior com o assunto e a problemática levantada.

Foi durante esse processo de reflexão, sobre um assunto que me estimulava mais para uma possível análise para o projeto de TCC, que acabei chegando ao ciclismo. Desde muito pequeno utilizo a bicicleta, e ainda na infância descobri no dia-a-dia que era um instrumento de locomoção no âmbito social que não se limitava apenas ao lazer. Morando em uma pequena cidade do interior paulista, nesta época (década de 1990) fazia uso da

¹ HOBBSAWM, Eric. *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005, p. 138.

² Entre novembro de 2006 e julho de 2007, participei como bolsista do Programa Institucional de Bolsas de Iniciação Científica – PIBIC – continuando um trabalho já iniciado e intitulado: “A representação das estratégias e táticas de luta do Movimento dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) no jornal Folha de São Paulo no período de 2002 – 2006.”

bicicleta para inúmeras atividades, desde o deslocamento freqüente à escola até a realização de pequenos serviços, tais como o pagamento de contas e compras no centro do município. Este por sua vez, tinha uma população que não passava dos 50 mil habitantes, o que talvez justificasse a possibilidade de pedalar pelas ruas sem muito perigo.

Com o passar dos anos, em razão dos mais variados motivos, acabei por me mudar, juntamente com minha família, no final da década de 1990, para a cidade de Foz do Iguaçu, mas a utilização da bicicleta continuou presente. Todavia, muitas das situações que vivenciava desde a infância não poderiam ser executadas no município paranaense com a mesma sensação de segurança, uma vez que o contexto a qual estava inserido diferia daquele a qual estava acostumado, a julgar pela área urbana, populacional e acima de tudo, nas questões referentes ao trânsito, sinalização e organização das vias de transporte, que acabavam por não oferecer aos ciclistas o respaldo necessário para a eficaz utilização da bicicleta como meio de transporte, como poderemos verificar no andamento deste trabalho. No entanto, esse aspecto limitador não foi o suficiente para que eu deixasse de pedalar.

Mas foi recentemente que minha relação com esse meio de locomoção tornou-se mais presente. Isso se deve à minha mudança para Marechal Cândido Rondon após o ingresso no curso de História, no ano de 2005. Esta cidade é uma das maiores do Estado paranaense no número de habitantes que fazem uso da bicicleta para diversas finalidades, questão justificada e proporcionada por sua estrutura urbana³. Em todo caso, eu também fazia parte dessa estimativa⁴, principalmente aplicando esse instrumento como meio de transporte, sobretudo, para trabalhar.

Em outras circunstâncias aderi, no final do ano de 2006, à prática do cicloturismo (utilização da bicicleta na realização de viagens). Foi quando comecei a ter contato com outras pessoas, lugares e culturas através do simples uso da bicicleta como meio de transporte. Diretamente isso me permitiu adquirir maior perspicácia a respeito de novas

³ No que diz respeito à estrutura urbana, consideramos além da questão morfológica, a malha viária para os ciclistas, ou seja, as ciclovias, realizadas pelo poder público e distribuídas em alguns pontos de Marechal Cândido Rondon. No entanto, o projeto pelo qual as obras foram executadas, aponta inúmeras falhas na implantação dessas vias, principalmente pelos locais inapropriados em que estão instaladas. Equívocos estes que são perceptíveis a partir da leitura da obra: *O que é transporte urbano*, de Charles Leslie Wrigth, que foi utilizada para pensarmos também essa questão sobre a cidade de Foz do Iguaçu.

⁴ A estimativa em 2010 é que na cidade de Marechal Cândido Rondon existam 30 mil bicicletas. Disponível em: <<http://www.opresente.com.br/caderno.php?id=3246>>. Acesso em: 20 junho 2010. Por sua vez, a população em 2007, segundo o IBGE, era de 44 mil habitantes. Disponível em: <<http://mcr.pr.gov.br>>. Acesso em: 20 junho 2010.

possibilidades em relação às maneiras de deslocamento sobre esse veículo de duas rodas, desprovido de motor. Afinal, se era possível viajar vários quilômetros de bicicleta, porque sua utilização diária no meio urbano não encontra espaço e incentivo através de políticas públicas para que sua expansão seja realizada, considerando os vários benefícios oferecidos por sua prática?

Durante as viagens realizadas de bicicleta nos anos seguintes pelas regiões Sul e Sudeste do Brasil, bem como por países da América do Sul, como Paraguai, Argentina, Chile e Uruguai, tornei-me mais consciente a partir dessa relação direta com as diversas localidades em que o ciclismo está presente, da necessidade de um espaço apropriado ao ciclista, uma vez que a utilização da bicicleta é realizada para diversas finalidades, muitas vezes, carente de maiores recursos (principalmente pelo poder público) que viabilizem a integração desse instrumento à estrutura urbana. Desse modo, fica claro que Foz do Iguaçu, ao contrário de Marechal Cândido Rondon, assemelha-se à maioria das cidades brasileiras que se enquadram neste contexto, por isso nossa problematização a partir da primeira cidade.

Debates com amigos e inúmeras leituras de artigos e livros sobre assuntos relacionados ao ciclista e a utilização da bicicleta, me proporcionaram um maior conhecimento e compreensão sobre as diversas finalidades para o uso da bicicleta; direitos e deveres dos ciclistas, participação do poder público e a aplicação de políticas voltadas ao ciclismo utilitário, além dos benefícios que o exercício físico nos propicia e os fatores econômicos do qual podemos também ser favorecidos. Do mesmo modo, também ficaram cada vez mais nítidas as dificuldades encontradas no dia-a-dia de quem busca espaço através dessa prática.

Procurando maiores informações sobre o universo existente a partir dessas relações, acabei deparando-me principalmente com artigos encontrados na Internet. Um deles com o subtítulo: *Conhecimento e Ativismo*⁵, menciona a importância da participação das universidades sobre a conscientização da população a respeito das relações em torno da bicicleta, questões que, por sua vez, foram pautadas no transcorrer deste trabalho.

⁵ CASTRO, Fábio de. *Especial Bicicleta na Cidade – Atores sociais unem esforços para viabilizar mobilidade alternativa*. Disponível em: <<http://reportersocial.com.br/noticias.asp?id=1033>>. Acesso em: 23 junho 2008.

Dessa maneira, o artigo citado anteriormente ainda destaca que, “as universidades, como as entidades governamentais, também cumprem seu papel na busca de uma sociedade com menos carros”. Segundo a professora Gisele Nocetti Xavier, da Universidade Estadual de Santa Catarina (UDESC), que além de coordenar o grupo Ciclo Brasil, o qual “desenvolve ações, estudos, projetos e programas de incentivo ao uso da bicicleta como forma de promoção da saúde e preservação do meio ambiente”⁶, participa da ONG Viaciclo, a “interação entre as duas entidades permite trabalhar no mesmo tempo a questão técnica e o ativismo [...] o principal trabalho das duas entidades é conscientizar a população sobre o benefícios de iniciativas que facilitem o transporte por bicicleta”. Estas palavras de algum modo indicaram que as pesquisas que resultaram neste trabalho poderiam e deveriam ser realizadas, não apenas no sentido de cumprir mais uma matéria do curso de História, mas contribuir, de alguma maneira, para se começar a conscientizar a população e a própria universidade sobre a importância do assunto.

Há pouco tempo uma questão está na pauta de discussões da maior parte do mundo e por diferentes áreas: A relação do ser humano com o meio ambiente, debatida por políticos, economistas, educadores, ONG's, ambientalistas, entre outros. O que se discute são os resultados dessa relação que em sua maioria são negativos, indagando-se quais as possíveis medidas a tomar para que num futuro próximo esses resultados não sejam ainda mais agravantes e prejudiciais para toda a sociedade. Por isso, a expansão das temáticas que envolvem essa questão tornaram-se tão presentes em nosso cotidiano, a ponto de empregar entre os variados setores uma consciência ambiental. Pode-se claramente notar alguns indícios dessa abordagem no campo econômico e sobretudo, em programas governamentais que passaram a adotar políticas de preservação ambiental.

Contudo, ao mesmo tempo em que se busca implantar essa consciência, o modelo da sociedade capitalista apresenta uma série de contradições em razão das formas que foram constituídas ao longo do tempo, principalmente, a relação entre as indústrias e meio ambiente, quando este último vem se modificando a partir do impacto causado pelo ser humano em algumas áreas da sociedade. Um exemplo que podemos facilmente verificar é a utilização dos veículos automotores em praticamente todo o mundo – principalmente na

⁶ Conforme site do Grupo Ciclo Brasil na internet. Disponível em: <<http://www.udesc.br/ciclo>> Acesso em: 18 novembro 2008.

área urbana – onde em sua maioria, os combustíveis, indispensáveis para seu funcionamento, não são renováveis e para, além disso, são altamente poluentes. Sendo assim, não é surpresa que o setor automotivo seja um dos principais responsáveis pela degradação do meio ambiente.

O uso demasiado do automóvel modifica diversas esferas, como a estrutura urbana e suas derivações que conseqüentemente acabam provocando mudanças na acessibilidade urbana e trazendo inúmeros desafios para a sociedade contemporânea, que resultam em vários obstáculos para a consecução de uma mobilidade sustentável, no caso da utilização da bicicleta como meio de transporte.

Com essa premissa, entendemos que este trabalho tem relevância no sentido de investigar e conscientizar a população sobre as questões acima mencionadas. Infelizmente essa temática envolvendo sujeitos sociais e o ciclismo através desse viés é ainda muito pouco trabalhada no meio acadêmico, o que dificultou a busca por materiais auxiliares como referência na pesquisa. A internet acabou sendo uma importante base de dados que me auxiliou bastante neste sentido, pois foi através dela que obtivemos acesso a materiais relacionados com o tema, seja por matérias, artigos ou livros.

No entanto, foi um grande desafio pensar nas possibilidades e caminhos para discutir essa abordagem no campo historiográfico. Neste processo, nos deparamos com várias leituras sobre a própria História e suas “vertentes” se é que podemos chamar dessa forma, contudo, identificamos através da História Social e pelas palavras de Viera, Peixoto e Khoury que seria pertinente analisar também os ciclistas enquanto sujeitos históricos. Segundo as autoras: “A proposta de a História se ocupar de diferentes linguagens se explica e se justifica pela idéia de que as relações de dominação e subordinação estão presentes em todas as dimensões do social.”⁷

Esta afirmação acima nos remete à possibilidade de análise da linguagem apresentada pelos ciclistas enquanto sujeitos sociais e inserida sobre um contexto de relações contraditórias onde se encontra nosso principal objeto da pesquisa. Assim procuramos não inserir essa abordagem apenas através da perspectiva de um único setor. Desse modo, consideramos pertinente a discussão sobre as diferentes esferas, seja ela

⁷ VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Maria Aun. *A Pesquisa em História*. São Paulo: Ática, 1998, p. 19.

econômica, política ou cultural, nas quais as relações são estabelecidas e aqueles que a constituem. E como isso acaba se relacionado entre grupos de características diferentes e associadas a partir da posição de classe, que resulta na subordinação de um grupo de sujeitos sobre o outro, onde aqueles controlados pelo interesse dominante não são considerados como sujeitos, mas sim enquanto objetos passíveis de serem dominados.

É sobre esse aspecto que visamos lançar o olhar sobre esses indivíduos dominados e explorados, considerando-os enquanto sujeitos que, sobretudo, resistem a essa condição. Neste sentido, apresentamos a luta cotidiana dos ciclistas, na busca incansável de espaço, poder, e principalmente de inclusão social, a partir dos estudos sobre essas relações, conforme nos aponta Roberta Raquel:

[...] muestran que el transporte en bicicleta favorece el transporte de la gente de bajos recursos. No obstante, la falta de infraestructura reduce la demanda potencial de una gran proporción de la población, resaltando que las autoridades públicas no están realizando su función. La inclusión social y espacial considera ambos, el tema del acceso de la gente a la ciudad en sua totalidad (trabajo, entretenimiento, estudios, etc.) y el tema de libertad de las personas para hacer como a ellos les gusta. En donde los ingresos familiares son utilizados para gastos básicos como casa y comida, la falta de transporte es un factor que contribuye a la exclusión y segregacion social. Es dentro de este contexto que las bicicletas se platean como una posibilidad de transporte, como un vehículo barato y de bajo costo de mantenimiento para toda a la familia.⁸

O presente trabalho pretende contribuir socialmente, principalmente ao tentar através da História “recuperar a ação de diferentes grupos que nela atuam”⁹. E para atingir o objetivo proposto foi fundamental o cuidado com a metodologia empregada na análise das fontes orais e dos documentos oficiais que foram analisados, atentando para:

A questão da luta pelo direito à expressão e da luta dos dominados pelo direito de se apresentar na cena histórica como sujeitos. Daí decorrer para o historiador a necessidade de não ver a linguagem como neutra ou despolitizada, mas pensada “dependendo de um mercado, garantindo certas modalidades de relações sociais e colaborando na constituição de certa memória”¹⁰

⁸ RAQUEL, Roberta. Bicicletas para la Inclusión Social. Disponível em: <<http://www.viaciclo.org.br/portal/artigos/99/143>>. Acesso em: 19 novembro 2008.

⁹ VIERA. Op. cit., p. 11.

¹⁰ Idem, p. 20.

É por meio desse sentido ao qual Viera nos remete que buscamos direcionar nosso trabalho, investigando como esse processo acontece e quais os interesses daqueles que fazem parte desse embate entre grupos diferentes, compreendendo que os sujeitos sociais “dominados” também empregam interesses em suas ações. Portanto, um dos nossos objetivos foi possibilitar uma contribuição àqueles sujeitos para poder se expressarem, abrindo espaço de reivindicação, uma oportunidade de fazer emergir esses indivíduos como vozes ativas, como destaca Viera:

A criação do conhecimento histórico crítico, para além da reprodutibilidade do estado das relações sociais já existente, é um espaço a ser conquistado pelos que estiverem por ela interessados. A recuperação de historicidades silenciadas pelos grupos sociais dominados em contextos específicos de sua prática social (greves, eleições, campanhas salariais e outros) dá exemplo daquela possibilidade.¹¹

Através desta compreensão sobre História e os indivíduos que a constituem como sujeitos não homogêneos, buscamos “situar a história como um campo de possibilidades. Imaginamos que a história é a experiência humana e que esta experiência por ser contraditória, não tem um sentido único, homogêneo, linear, nem um único significado”¹². Com base nesta reflexão fizemos nossa abordagem ao objeto e analisamos as manifestações desses sujeitos a partir de suas próprias experiências, sobretudo, com auxílio da História Oral.

No que diz respeito à metodologia, nossa proposta foi executar a pesquisa através de depoimentos orais dos ciclistas que utilizam a bicicleta como meio de transporte na cidade de Foz do Iguaçu. Nosso objetivo foi analisar, a partir dos depoimentos, como os ciclistas, enquanto sujeitos sociais e históricos, compreendem a realidade em que vivem, ou seja, o cotidiano do meio urbano em que estão inseridos e a relação com a utilização da bicicleta enquanto meio de transporte.

O processo das entrevistas teve como ponto de partida algumas observações, e todas as abordagens foram realizadas por meio de diálogo, seguindo um roteiro onde objetivamos, o máximo possível, que o depoente sentisse à vontade durante a conversa. As

¹¹ Idem, p. 23.

¹² Idem, p. 12-13.

entrevistas foram, sem exceção, agendadas conforme a disponibilidade de horário e local sugeridos pelo depoente.

No que se refere ao roteiro, foi produzido com a finalidade de que o entrevistado mantivesse um diálogo de forma espontânea, mesmo a partir de algumas questões levantadas pelo entrevistador. Buscou-se respeitar as respostas dos entrevistados não as confrontando em um primeiro momento para não interromper o raciocínio de seu pensamento. É importante ressaltar que nossa intenção não foi direcionar ou induzir o depoente a um posicionamento, mas sim, compreender sua relação com determinado assunto que poderia não ser mencionado pelo mesmo, caso não fosse orientado a comentar sobre tal. Os depoimentos foram gravados e posteriormente transcritos em sua total originalidade, com o consentimento e autorização dos depoentes.

A respeito da análise dos depoimentos, utilizamos a concepção dos indivíduos enquanto sujeitos e que estes, conforme nos lembra Portelli, expressam a partir da narração “o significado da experiência através dos fatos”¹³ Sobre esse aspecto ainda está inserida a questão da subjetividade a qual não devemos desconsiderar, uma vez que “excluir ou exorcizar a subjetividade como se fosse somente fastidiosa interferência na objetividade factual do testemunho quer dizer, em última instância, torcer o significado próprio dos fatos narrados”¹⁴. Com isso, analisamos os depoimentos a partir da experiência do depoente enquanto sujeito, considerando que:

os homens vivem suas experiências integralmente como idéias, necessidades, aspirações, emoções, sentimentos, razão, desejos, como sujeitos sociais que improvisam, forjam saídas, resistindo, se submetendo, vivendo enfim, numa relação contraditória, o que nos faz considerar essa experiência como experiência de luta e de luta política.¹⁵

Ainda referindo à metodologia, outro contato que mostrou-se necessário a partir das questões levantadas por este trabalho foi em relação às fontes oficiais, uma vez que também analisamos as políticas públicas, em especial o Plano Diretor de Foz do Iguaçu, documento oficial que por sua vez não está desprovido de uma possível intencionalidade específica.

¹³ PORTELLI, Alessandro. *A filosofia e os fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e as fontes orais*. In: Tempo. Rio de Janeiro, vol 1, n°2, 1996, p. 60-61.

¹⁴ Idem, Ibidem.

¹⁵ VIERA, op. cit., p. 7.

Em relação às imagens inseridas no corpo do texto, tem como finalidade ilustrativa, uma melhor compreensão sobre o cenário urbano analisado, como por exemplo, a localização geográfica.

O trabalho foi realizado em dois capítulos. No primeiro, desenvolvemos uma análise relacionada entre nosso objeto de pesquisa e a História Oral, abordagem que se mostrou pertinente na medida que nos permitiu fazer maiores reflexões a respeito da temática. Neste sentido, Michael Pollak, foi muito utilizado através de suas considerações e a maneira como nos apresenta o complexo e disputado campo da memória, possibilitando pensar entre outras questões, o “trabalho de enquadramento” investido pelos mais diversos grupos para inserir seus valores a esta(s) memória(s). Assim, buscamos identificar, a partir da problemática levantada, aqueles envolvidos neste contexto, por onde se faz presente a cultura automobilística e como ela acaba por desconsiderar o ciclista enquanto sujeito.

Já no segundo capítulo, realizamos uma abordagem sobre as fontes oficiais analisadas, sobretudo, do Plano Diretor de Foz do Iguaçu, para compreender e discutir a relação do poder público e suas políticas para uma mobilidade urbana alternativa, considerada aqui pela bicicleta, que por sua vez nos remete aos ciclistas. Estes foram mais bem compreendidos na medida que propusemos a trabalhar com as fontes orais, ou seja, com base nos depoimentos dos mesmos. Assim, realizamos seis entrevistas para esse trabalho, contudo, utilizamos apenas cinco por considerar que seria o suficiente para nosso estudo.

Segundo, Marc Bloch, *História é um “estudo do homem no tempo”*¹⁶, e considerando a perspectiva da Escola dos Annales sobre uma nova concepção histórica, onde o “acontecer histórico se faz a partir das ações dos homens”¹⁷, esse Trabalho de Conclusão de Curso teve a pretensão de analisar essas “ações” a partir do ciclista na utilização da bicicleta, não apenas no passado, sobretudo, no tempo presente, no cotidiano desses homens e mulheres, através de suas manifestações.

¹⁶ BLOCH, Marc. *Apologia da História, ou ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997, p. 55.

¹⁷ VIERA, op. cit., p. 14-15.

CAPÍTULO 1

Ciclista: sujeito histórico e social inserido na cultura automobilística

Com o projeto que resultou no presente trabalho tínhamos a pretensão de investigar as relações e tensões existentes entre os sujeitos que se utilizam da bicicleta como meio de transporte e o poder público municipal de Foz do Iguaçu – PR. Os primeiros foram aqui considerados na categoria dos “ciclistas”, entendidos como aqueles que empregam a bicicleta como instrumento para diferentes finalidades enquanto meio de transporte, prática denominada como “ciclismo utilitário”¹⁸. Proposto desse modo, buscou-se analisar a partir da história social e do cotidiano, onde relações de poder são estabelecidas durante a construção e vivência na cidade, neste sentido, os ciclistas se inserem neste cenário urbano, uma vez que estão construindo a cidade através de sua própria experiência e que:

ao construir a cidade, esses sujeitos foram também sendo por ela *construídos*, e que isso determinou não apenas formas específicas de nela se inserir, morar e trabalhar, como também influenciou nas diversas formas como eles interpretam e constroem sua memória¹⁹

Portanto, para este estudo foi também fundamental compreender o contexto em que são estabelecidas estas relações entre ciclistas e o poder público em Foz do Iguaçu, a partir de uma abordagem *totalizadora* ao entender que:

ao historiador cabe dar ao objeto eleito para estudo, uma explicação global dos fatos humanos, acima de qualquer compartimentação, centrando o eixo dessa explicação nos mecanismos que asseguram a exploração e a dominação de uns homens pelos outros e que se traduzem

¹⁸ Entende-se por ciclista, aquele que utiliza a bicicleta para além da prática do ciclismo enquanto esporte competitivo, onde a denominação ciclismo utilitário “compreende qualquer ciclismo que não seja primariamente praticado para fins de exercício físico, de recreação (tal como no cicloturismo), ou de esporte (tal como em competições ciclísticas), mas simplesmente como um meio de transporte. É o tipo de ciclismo mais comum em todo o mundo.” Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ciclismo_Utilitário>. Acesso em: 18 outubro 2008.

¹⁹ Embora o autor não faça uma abordagem com os ciclistas, a referência é pertinente para analisarmos a relação entre sujeito e o processo de construção da cidade. GONZALEZ, Emilio. *Memórias que Narram a Cidade: Experiências Sociais na Constituição Urbana de Foz do Iguaçu*. São Paulo: PUC, Dissertação de Mestrado em História, 2005. p. 8.

nas relações econômicas, políticas, sociais, culturais, nas tradições, nos sistemas de valores, nas idéias e formas institucionais²⁰

Assim, procuramos através da história oral ou *história de vida* como menciona Michael Pollak²¹, analisar as representações referentes a essas experiências que são produzidas no cotidiano desses sujeitos que tem a memória como “portadora imediata – mas não exclusiva”²² do resultado desse processo.

Foi necessário a partir dessa premissa, um melhor entendimento a respeito dos conceitos relacionados ao universo complexo e subjetivo em que está inserida a memória. Para isso, compartilhamos de algumas pontuações delineadas por Pollak, tornando-se profundamente importante para o desenvolvimento do trabalho compreender os elementos que constituem a memória, como o *sentimento de identidade*, onde existe a ligação entre:

a imagem que uma pessoa adquire ao longo da vida referente a ela própria, a imagem que ela constrói e apresenta aos outros e a si própria para acreditar na sua própria representação, mas também para ser percebida da maneira como quer ser percebida pelos outros.²³

Segundo Pollak, este é um fenômeno que se produz em referência aos outros, logo, todo um conjunto de critérios é estabelecido por meio da aceitabilidade, admissibilidade e credibilidade que estão sujeitos a negociações para abranger um determinado grupo com interesses em comum, tornando memória e identidade valores disputados em conflitos sociais.²⁴

Considerando que cada indivíduo possui a capacidade de agir e manifestar ações próprias sobre a cidade, ou seja, no espaço onde está inserido e que conseqüentemente habita sua memória, subjetiva e seletiva, logo, não necessariamente será idêntica à memória do outro, mas é possível que compartilhe do mesmo posicionamento e interesses com outras pessoas pertencentes a um grupo específico.

²⁰ VIERA, op. cit., p. 17.

²¹ POLLAK, Michael. “Memória, Esquecimento, Silêncio.” *Revista Estudos Históricas*. Rio de Janeiro: Edições Vértice, vol. 2, n3, 1989, pp. 03-15, p. 08.

²² GONZALEZ, op. cit., p. 08.

²³ POLLAK, op. cit., p. 05.

²⁴ Idem, Ibidem.

Desse modo, compreendemos a existência de grupos diferentes que valorizam e disputam os mais diversos posicionamentos e interesses para constituir a chamada *identidade coletiva*, que segundo Pollak, se refere:

a todos os investimentos que um grupo deve fazer ao longo do tempo, todo o trabalho necessário para dar a cada membro do grupo – que se trate de família ou nação – o sentimento de unidade, de continuidade e de coerência.²⁵

Diante desse cenário encontra-se a memória nacional, a qual Maurice Halbwachs considerava a “forma mais completa de uma memória coletiva”²⁶ e a partir dela analisamos também os grupos que são beneficiados através da aplicação de investimentos, sobretudo, público, em determinados setores e como isso acaba refletindo em toda sociedade. No entanto, isso não significa necessariamente que o indivíduo esteja desprovido de múltiplas identidades. Neste sentido, verificamos esse sentimento a partir dos depoimentos concedidos pelos ciclistas que desempenham um papel diferente àquele pretendido pela memória nacional.

É também perceptível que nosso objeto de pesquisa é amplo, uma vez que o ciclista e o emprego da bicicleta, aqui pensada como um instrumento de locomoção, pode ser compreendido no decurso de um longo período, se considerarmos o momento de sua invenção até os dias atuais, onde várias transformações em suas características estruturais foram realizadas²⁷. Assim como sua utilização está presente sobre os mais diferentes contextos em diversas localidades a nível mundial, ela possibilita usos também os mais diversos.

²⁵ POLLAK, Michael. “Memória e Identidade Social.” *Revista Estudos Históricas*. Rio de Janeiro: Edições Vértice, vol. 5, n. 10, 1992, pp.200-212, p. 207. Grifo meu.

²⁶ HALBWACHS, Maurice apud POLLAK, Michel. “Memória, Esquecimento, Silêncio.” *Revista Estudos Históricas*. Rio de Janeiro: Edições Vértice, vol. 2, n3, 1989, pp.03-15, p. 03.

²⁷ “Cronologicamente, a invenção da bicicleta antecedeu aos motores a vapor e a explosão, além de ser considerada o “primeiro veículo mecânico” para o transporte individual. Porém, a verdadeira história de sua origem ainda é cercada de mitos e mistérios. Nos registros do *Código Atlântico*, coletânea de estudos e projetos do artista renascentista italiano *Leonardo da Vinci*, pode ser encontrado um dos primeiros desenhos da bicicleta e ainda estudos sobre transmissões por corrente que remetem ao final do século XV.” E durante os séculos seguintes a bicicleta foi se transformando estruturalmente até alcançar o modelo que conhecemos hoje”. 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 da Mobilidade Urbana, 2007. p. 24.

Portanto, em nosso trabalho, optou-se pela escolha de um espaço específico, no caso, a cidade de Foz do Iguaçu, no Paraná. E como recorte temporal, decidimos por verificar as relações existentes em torno da utilização da bicicleta e a estrutura da cidade para sua **viabilização** na última década, entre os anos de 2001 e 2010. A escolha desse recorte justifica-se a partir de alguns motivos que podem ser mais bem compreendidos no decorrer do texto. Contudo, o caráter contemporâneo investido por esse recorte é justamente pela particularidade que os cidadãos do século XXI passam a fazer sobre o uso da bicicleta em seu cotidiano.

Assim, o município de Foz do Iguaçu, a partir de nossas primeiras hipóteses – e meu próprio testemunho, considerando que sou morador da cidade há quase dez anos – conta com a presença de elementos que envolvem a utilização da bicicleta como meio de transporte e para identificá-los procuramos conversar e entrevistar aqueles que a partir de suas experiências práticas poderiam nos orientar melhor sobre a temática aqui levantada. Procuramos estabelecer como critério de abordagem, entrevistar pessoas que utilizam a bicicleta frequentemente em seu cotidiano na cidade de Foz do Iguaçu, independente da finalidade (trabalho, escola, lazer, entre outros). Assim poderíamos verificar e analisar quem são esses sujeitos e os motivos pelo qual adotaram esse instrumento como meio de transporte. É importante ressaltar que não nos direcionamos a uma classe específica e localidade determinada por entender que o critério adotado possibilitava responder também esses aspectos.

Aqui, podemos mencionar a importância da própria estrutura urbana da cidade, no que diz respeito a sua morfologia, verificando que a mesma se apresenta propícia para a integração da bicicleta na malha viária, se consideramos que:

o uso habitual e generalizado da bicicleta em uma cidade qualquer depende de alguns fatos essenciais. Num lugar prioritário entra a questão das características morfológicas do sítio urbano, onde a cidade estabeleceu sua estrutura de ruas, praças e tentáculos²⁸

²⁸ AB'SÁBER, Aziz Nacib. *O papel social das bicicletas. O uso do veículo em Ubatuba promove uma atmosfera urbana educada e estimulante*. Disponível em: <http://www2.uol.com.br/sciam/artigos/o_papel_social_das_bicicletas.html>. Acesso em: 22 junho 2008.

Sobre esse aspecto, Foz do Iguaçu apresenta boas condições²⁹ para o tráfego de bicicleta, uma vez que a movimentação da mesma é resultado da força física empregada pelo próprio condutor. Dessa maneira, cidades cuja ascensão da altimetria no perímetro urbano é constantemente percebida, exigem maior “esforço” por parte do ciclista, tornando a utilização da bicicleta para locomoção menos atraente, embora essa seja uma questão relativa, dependendo do preparo físico de cada pessoa.

No que diz respeito à Foz do Iguaçu, nosso entrevistado, Adilson de Freitas, ao ser questionado sobre as condições do relevo que enfrentava durante o caminho, percorrido de bicicleta, para seu antigo trabalho, sintetiza:

Era variado, variado. Tinha subidinhas leves outras grandes. Até que não tinha muita, muita subida grande não. É esse terreno de Foz, não tem muita subida alta assim que dê pra gente cansar³⁰.

Com conhecimento prévio da estrutura urbana de Foz do Iguaçu, procuramos analisar as condições existentes para a viabilização do uso da bicicleta como alternativa para o transporte urbano. E sobre esse aspecto encontramos uma série de dificuldades que o ciclista encontra para sua inserção em um espaço que é dominado pela *cultura do automóvel*³¹.

O transporte urbano tornou-se uma atividade essencial, seja para a movimentação de pessoas, mercadorias ou para realizações diárias como o deslocamento para o trabalho, estudo e também diversão³² dentro da lógica capitalista, que no decorrer desta pesquisa foi sendo percebida. Em um primeiro momento vale ressaltar algumas coisas que devem ser consideradas, entre elas o modo como meio de transporte é compreendido pela sociedade, e

²⁹ Segundo o Plano Diretor de Foz do Iguaçu, a cidade apresenta a seguinte altimetria; Altitude máxima no município, 321 metros (no Parque Nacional do Iguaçu, próximo à divisa com Santa Terezinha de Itaipu); Altitude máxima no perímetro urbano, 275 metros (região de Três Lagoas) e altitude mínima de 100 metros (foz do rio Iguaçu); Altitude da sede, 164 metros. PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU. *Plano Diretor Municipal*. Foz do Iguaçu: 2006, p. 18.

³⁰ Adilson Freitas, depoimento concedido a Nelson Neto. Adilson tem 36 anos, nasceu em Foz do Iguaçu e trabalha atualmente como frentista em um posto de combustível que fica aproximadamente cinco quilômetros de sua residência, distância percorrida diariamente pela bicicleta que também auxilia a maior parte dos demais deslocamentos realizados no meio urbano.

³¹ CASTRO, Fábio de. *Especial Bicicleta na Cidade – Atores sociais unem esforços para viabilizar mobilidade alternativa*. Disponível em: <<http://www.reportersocial.com.br/noticias.asp?id=1033>>. Acesso em: 23 junho 2008.

³² WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Brasiliense, 1988, p. 07.

segundo Charles Leslie Wright, pensá-lo enquanto “sinônimo de veículos motorizados” é um equívoco ou como esse autor prefere descrever, um *mito*:

pois significa uma representação de fatos reais que, por ser distorcida pela tradição ou por impressões subjetivas transforma-se em uma idéia falsa. Na medida em que povo e autoridades acreditam em mitos, se tornam incapazes de entender os fatos e suas ações, em consequência não resolvem seus problemas.³³

Entre os veículos motorizados, o carro é sem dúvida, na maioria das vezes, aquele com maior relevância em todos os níveis, mundial, nacional, estadual e também municipal, Foz do Iguaçu, nosso local de estudo, não foge à regra. A expansão do automóvel dentro da lógica capitalista se apresenta aparentemente como algo natural e quando Wright assume que as autoridades acreditam em mitos, podemos dizer mais, são elas próprias que os sustentam com a finalidade de suprir seus interesses ou interesses dos grupos que representam. Afinal são elas que determinam o tipo e a qualidade do transporte em razão das “estruturas econômicas, social e política, ou até mesmo por fatores culturais e psíquicos”³⁴. Assim, privilegiam o carro particular em detrimento aos outros meios de transporte.

No Brasil, essa política esteve associada inicialmente ao governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) que passou a privilegiar o setor produtivo de bens de consumo duráveis, incluindo o automóvel, que passou a ter um papel fundamental neste processo, pois a “implantação da indústria automobilística foi o “carro-chefe” do novo padrão de acumulação”³⁵. Essa redefinição econômica e política que atingiu também o social, somente foi possível em razão de determinados fatores internos e externos, no que diz respeito ao primeiro, Sônia Regina de Mendonça nos aponta o seguinte:

Os altos índices de crescimento do pólo industrial atraíram para as cidades um expressivo contingente populacional do campo, ampliando a massa total de poder aquisitivo. Ainda que os salários, individualmente, fossem baixos, o conjunto de trabalhadores aptos a consumir a produção

³³ Idem, p.11.

³⁴ WRIGHT, op. cit., p. 13.

³⁵ MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1986, p. 63.

industrial sofreu uma inchação, beneficiando de fato, as indústrias de bens de consumo.³⁶

No entanto, essa indústria automobilística era praticamente estrangeira, possibilitada pela “internacionalização da economia brasileira, abrindo-a ao capital estrangeiro sob a dupla forma de empréstimos e investimentos diretos”³⁷. O mercado externo que buscava novas oportunidades lucrativas de exploração de capitais após os planos de reconstrução de pós-guerra, achou em território brasileiro o que precisava para expandir seus interesses. Assim eles foram atraídos por inúmeros benefícios fiscais que viabilizaram também a instalação de suas indústrias.

Ao proporcionar essas facilidades ao capital externo, o Estado automaticamente se encarregou de arcar com a diferença fiscal; logo, a máquina do governo, sem poder “ficar no prejuízo” repassava para a população o papel de manter os cofres públicos estabilizados, ou seja, a solução como bem nos indica Mendonça, foi obter recursos através da inflação, possibilitada sem comprometer os planos do governo diante de uma reação, sobretudo, dos trabalhadores que sentiam as conseqüências das medidas sobre seus salários, pois a:

própria fetichização do Estado que o populismo mesmo promovera, tornando flexível o grau de tolerância das classes trabalhadoras. Neste sentido, o papel da ideologia é essencial para entendermos o envolvimento dos trabalhadores em projetos de “grandeza nacional” tais como o nacional-desenvolvimentismo – produzido nesta época – tão bem simbolizado pelo lema juscelinista dos “cinquenta anos em cinco”. Ao mesmo tempo, como o crescimento industrial se faria de forma muito acelerada, ampliou-se sensivelmente a massa total de empregos, o que compensava – ao menos temporariamente – os efeitos negativos da inflação sobre o custos de vida e os salários.³⁸

Desse modo, temos a seguinte conjuntura, o “culto ao automóvel relacionado ao projeto de industrialização que resultou do *pacto* das elites brasileiras com as grandes multinacionais do automóvel”³⁹. E a instalação das grandes empresas foi propiciada através da ação do governo nacional para o suposto *progresso e desenvolvimento* do país, essa era a

³⁶ Idem. p. 54.

³⁷ Idem. p. 56.

³⁸ Idem. Ibidem.

³⁹ LUDD, Ned. *Apocalipse Motorizado - A tirania do automóvel em um planeta poluído*. Rio de Janeiro: Conrad do Brasil, 2004, p. 17. Grifo meu.

ideologia empregada para que as políticas direcionadas a esse projeto tivessem respaldo da população.

A importância atribuída ao automóvel vai muito além de sua funcionalidade. A pretensão inicial do carro (primeiramente na Europa, final do século XIX) era buscar um diferencial de locomoção, permitindo a determinadas pessoas uma circulação mais rápida que os demais. Contudo, isso tornou-se um privilégio na medida em que sua aquisição era permitida apenas àqueles que dispunham de condições financeiras elevadas, ou seja, para uma minoria rica. Considerado um *bem de luxo* o automóvel era “somente desejável e vantajoso a partir do momento em que a massa não dispõe de um”⁴⁰, como nos lembra André Gorz, em seu artigo publicado no livro de organização de Ned Ludd, e ainda completa: “E o luxo por definição, é impossível de ser democratizado: se todos ascendem ao luxo, ninguém tira proveito dele.”⁴¹

Mas dentro da lógica capitalista não seria interessante que esse produto estivesse restrito apenas a algumas pessoas, isso porque toda uma rede de serviços⁴² gira em torno de sua funcionalidade, sem deixar opções aos proprietários, tornando-os dependentes desse comércio altamente lucrativo para o sistema capitalista, sobretudo, para a indústria petrolífera, considerando que o petróleo é uma das principais energias utilizadas para movimentar o carro, este por sua vez:

na forma como existe e como o conhecemos, não ganharia existência fora das necessidades, funções e significações sociais próprias desta sociedade, por isso questionar o automóvel implica, imediata e necessariamente, questionar a própria organização social e as necessidades e funções que lhes são próprias.⁴³

Logo, essa dependência revela um paradoxo, talvez o maior dos tempos modernos, como sugere Wright⁴⁴, pois desmascara aquilo que a indústria automobilística prometia, a *liberdade* que “confere aos seus proprietários uma independência ilimitada, permitindo que

⁴⁰ Idem. p. 79.

⁴¹ Idem. p. 73.

⁴² Em Foz do Iguaçu, segundo o Plano Diretor, existiam em 2006 cerca de 346 empresas voltadas à manutenção e reparação de veículos automotores (leves e pesados). PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU. *Plano Diretor Municipal*, op. cit., p. 149.

⁴³ Idem. p. 34.

⁴⁴ WRIGHT, op. cit., p. 42.

se desloquem quando e onde quiserem”⁴⁵, mas aqui consideramos o automóvel como uma *mercadoria* e por esta “a qual sabe tão bem à primeira vista, mostra-se como algo trivial e fácil de compreender, mesmo sendo tão complexa e cheia de sutilezas metafísicas”⁴⁶. E de acordo com Wright, o trabalho da propaganda direcionado ao consumo do automóvel tornou, entre outros:

a percepção do carro como símbolo de potência, sexo, luxo, enfim, tudo menos aquilo que realmente proporcionava, congestionamento, poluição do ar, ruído, incapacitação temporária e permanente de milhares de brasileiros, degenerescência física associada aos hábitos sedentários.⁴⁷

Mas à segunda vista, com uma análise melhor sobre essas relações, percebemos que a cultura do automóvel foi inserida a partir de vários *grupos* e aqui podemos compreender as indústrias automobilistas e as redes formadas para fomentá-las e também o Estado que viabiliza que essa instalação funcione. Ambos com interesses particulares de obter lucro através de sua expansão, mas para isso foi necessário permitir a falsa ilusão de que qualquer pessoa poderia ascender à condição de burguês adquirindo um veículo, assim a:

massificação do automóvel: materializou um triunfo absoluto da ideologia burguesa que constrói e mantém em cada um a crença ilusória de que cada indivíduo pode prevalecer e tirar vantagem à custa de todos.⁴⁸

E ainda hoje esses interesses continuam no cenário nacional, de forma implícita para alguns e explícita para outros, como podemos notar mais claramente no depoimento do trabalhador Adilson Freitas, quando este responde sobre a atenção do governo público, destinada aos automóveis, deixando em segundo plano seu meio de transporte, a bicicleta. Em seu raciocínio não existe distinção entre governo e as redes de serviço, afinal, ambos aparecem representando um mesmo interesse, segundo Freitas:

[...] a bicicleta não vai dar *lucro* pra cidade, pro posto de gasolina, pra autopeças, essas coisas assim. Porque dificilmente uma bicicleta vai

⁴⁵ Idem, p 81.

⁴⁶ GUY, Debord. *A sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997, p. 27.

⁴⁷ WRIGHT, op. cit., p. 42.

⁴⁸ LUDD, op. cit., p. 80.

quebrar. Então acho que o pensamento de quase todos que tem o automóvel é isso. O pensamento do prefeito [...] ele quer *investir* em estrada, ruas melhores, tudo pro automóvel, por que? Porque dá mais lucro pra eles. Eles não pensam na bicicleta por isso, por não dar lucro. Não tem aquela exploração pra conseguir coisa melhor para as bicicletas.⁴⁹

A expansão – exigência geral do capital – do automóvel possibilitou ao indivíduo a impressão de ascensão social, uma vez obtido o privilégio que até então era restrito a uma minoria, contudo, na lógica do capital, o interesse real era mesmo ampliar o mercado consumidor e pra isso propiciou uma oferta maior e preços mais acessíveis para aquisição do ‘sonhado’ automóvel, e assim, segundo André Gorz sua “desvalorização prática não acarretou sua desvalorização ideológica”.⁵⁰

A valorização ideológica não perdeu espaço pois o automóvel com suas várias formas simbólicas passou a ser um dos “pontos de referência que estrutura nossa memória e que a inserem na memória da coletividade”, para utilizar a expressão de Pollak para os nossos propósitos aqui⁵¹, e isso foi possível a partir dos *investimentos* que os grupos mencionados se incumbiram de realizar ao decorrer de um longo processo que no Brasil se estende de forma relevante desde o governo J.K. até o presente momento. Ou seja, uma memória em que automóvel está ligado à idéia de desenvolvimento.

Pollak se refere a essa memória coletiva como *memória enquadrada* por exigir um trabalho de enquadramento, que por sua vez tem limites para não ser construída arbitrariamente e portanto, deve satisfazer a certas exigências de justificação para manter a coesão de um grupo a partir de quadros e pontos de referência⁵². Isso significa na prática, a construção de toda uma infra-estrutura para a viabilização da utilização do automóvel, e esse foi o caso do Plano de Metas no governo de Juscelino Kubitschek que se voltava a quatro setores específicos. Entre eles, o de energia e transportes, onde o primeiro estava diretamente relacionado à produção de petróleo e o segundo, sobretudo, na construção de

⁴⁹ Adilson Freitas, depoimento citado.

⁵⁰ LUDD, op. cit., p. 75.

⁵¹ POLLAK, Michael. “Memória, Esquecimento, Silêncio.” *Revista Estudos Históricas*. Rio de Janeiro: Edições Vértice, vol. 2, n3, 1989, pp.03-15, p. 03.

⁵² POLLAK, Michael. “Memória e Identidade Social.” *Revista Estudos Históricas*. Rio de Janeiro: Edições Vértice, vol. 5, n. 10, 1992, pp.200-212, p. 205.

estradas, que conforme destaca Mendonça, se estenderam por mais de 20 mil quilômetros na época.⁵³

Considerando que depois de constituída, a memória efetua um trabalho de manutenção, coerência, unidade, continuidade e organização, o governo em todos os níveis, não mediu esforços para continuar investindo na imagem do automóvel como significado de progresso, privilegiando-o em detrimento de outras modalidades, espaços eram construídos para os carros, distâncias se multiplicaram e o que era:

um objeto de luxo e de fonte de prestígio, o carro transformou-se assim numa necessidade vital. Ele é imprescindível para escapar do inferno urbano dos carros. A indústria capitalista ganhou assim o jogo: O supérfluo tornou-se necessário. Nem sequer é necessário persuadir as pessoas a quererem um carro. Sua necessidade é um fato rotineiro.⁵⁴

O depoente Adilson Freitas narrou muito bem essa situação criada pela lógica capitalista, uma vez que aumentaram as distâncias e concentraram os principais estabelecimentos, geralmente longe das periferias onde reside a maioria daqueles que o capital atingiu apenas o campo imaginário e que acabaram excluídos dos serviços básicos como educação e saúde nas proximidades de sua própria comunidade. Quando questionado sobre o pensamento de ter novamente um carro, respondeu:

Realmente penso, penso mais é principalmente por *necessidade*, necessidade de ir a um mercado, de uma *emergência* mais que eu tenho que locomover mais rápido. Só pra isso mesmo, porque mesmo quando eu tinha meu carro, ele só ficava na garagem, só usava pra fazer compra ou emergência mesmo. Só vinha de bicicleta pro trabalho, sempre foi assim.⁵⁵

Vilmar de Souza, conhecido como Isidoro, em depoimento nos direciona para o mesmo pensamento, quando em uma ocasião, necessitava de atendimento médico, que por sua vez não estava localizado próximo à sua residência e conseqüentemente sua condição não permitia o deslocamento até o local, por bicicleta:

⁵³ MENDONÇA, op. cit., p. 63.

⁵⁴ LUDD, op. cit., p. 86.

⁵⁵ Adilson Freitas, depoimento citado.

A bicicleta não vai dar, né cara. Tipo eu, o ano passado eu passei mal em casa e quem me levou foi uma vizinha minha [...] *Foi de carro*. Nós liguemo pro Siate, pro Samu, ninguém. Fiquei uma hora na cama, ninguém. Minha vizinha me botou no carro e levou pro hospital.⁵⁶

E o inferno urbano ao qual André Gorz se refere é o cenário resultante da lógica capitalista que ao disponibilizar ao(s) indivíduo(s) a oportunidade de obter um privilégio, acabou por difundir e inserir o automóvel através de um monopólio sobre a circulação de pessoas e que “há muito tempo tem se tornado menos um meio de transporte e cada vez mais um *meio de identidade*”⁵⁷. Contudo, essa identidade é constituída por um enorme trabalho de organização da memória oficial que busca incessantemente credibilidade e aceitação que são “indispensáveis para superar a simples montagem ideológica [...] precária e frágil”⁵⁸

É justamente neste sentido que nossa análise não se limitou apenas a uma área do campo histórico e também não excluiu a possibilidade de trabalhar com o auxílio de outras abordagens, por entendermos que a importância da temática abrange os mais variados setores e classes sociais distintas. Portanto, tivemos o cuidado de não fragmentar nosso objeto de pesquisa e sim observá-lo nos diferentes ângulos possíveis, como sugerem Viera e outras:

o que se propõe, conforme nos lembra Déa Fenelon não é um estudo paralelo do social, do cultural, do econômico, do político, mas sim um estudo que leve em conta todas essas dimensões, sem compartimentação nem subordinação ao econômico. É desse modo que entendemos história social. Neste sentido, interessam ao investigador as lutas reais, não só aquelas que se expressam sob formas organizadas (sindicatos, partidos, associações várias) como também as **“formas surdas” de resistência, estratégias ocultas de subordinação e controle.**⁵⁹

Dessa forma, analisamos a resistência – a partir da história oral – praticada e relatada através dos sujeitos aqui representados pelos ciclistas, considerando o âmbito

⁵⁶ Vilmar Antonio de Souza, depoimento concedido a Nelson Neto. Também conhecido por Isidoro, tem 33 anos, é mecânico e mesmo trabalhando próximo à sua casa, faz questão de ir pedalando, assim como utiliza a bicicleta para outras finalidades.

⁵⁷ LUDD, op. cit., p. 93. Grifos meus.

⁵⁸ POLLAK, Michael. “Memória, Esquecimento, Silêncio.” *Revista Estudos Históricos*. Rio de Janeiro: Edições Vértice, vol. 2, n3, 1989, pp.03-15, p. 08.

⁵⁹ VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Maria Aun.. *A Pesquisa em História*. São Paulo: Ática. 1998. p. 18. Grifos meus.

social em que estão inseridos, onde as políticas públicas, que deveriam estimular o uso da bicicleta como mecanismo de transporte, não existem e quando existem não são colocadas em prática. E para além disso, como percebemos pelas palavras do depoente Vilmar de Souza, o Siate (Sistema Integrado de Atendimento ao Trauma e *Emergências*) e o Samu (Serviço de Atendimento Móvel de *Urgência*), órgãos da Secretária de Estado da Saúde, que deveriam prestar atendimento eficaz, sobretudo, para aqueles que não moram próximos a um hospital e acabam ficando a mercê de quem dispõe de um automóvel (a vizinha de Vilmar), necessidade criada pela política pública que não funciona como deveria.

Muitas vezes, as políticas essenciais para toda a coletividade não são planejadas no Plano Diretor das cidades, como poderemos perceber no capítulo seguinte. Assim, a mobilidade urbana sustentável oferecida pela bicicleta se apresenta como alternativa de transporte em uma realidade que possibilita poucas opções de transporte coletivo urbano como o ônibus, trem ou metrô, que muitas vezes são inviáveis para alguns indivíduos em razão de sua condição econômica. O próprio governo reconhece esse contexto e aponta soluções como podemos perceber pela iniciativa por parte do Ministério das Cidades no processo de implantação da Política de Mobilidade Urbana ao entender que:

Torna-se cada vez mais claro que não há como escapar à progressiva limitação das viagens motorizadas. Essa problemática pode ser enfrentada de algumas maneiras, seja aproximando os locais de moradia dos locais de trabalho ou de acesso aos serviços essenciais, seja ampliando a participação dos modos coletivos e dos meios **não motorizados de transporte**. Evidentemente, que não se pode reconstruir as cidades, porém é possível e necessária a formação e a consolidação de novos desenhos urbanos que promovam a descentralização de equipamentos sociais e de serviços públicos e privados, bem como a informatização cadenciada desses serviços, e, sobretudo, promovendo a ocupação dos vazios urbanos, modificando-se assim a extensão média das viagens e diminuindo-se as necessidades de deslocamentos, principalmente motorizados.⁶⁰

Mesmo ciente das mudanças necessárias e urgentes que devem ser realizadas na cidade, o governo federal, embora tenha um excelente, contudo, desconhecido Plano de

⁶⁰ PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL, 2007, p. 14. Grifos meus.

Mobilidade por Bicicleta nas Cidades⁶¹, encontra dificuldade de implantar projetos importantes deste tipo, pela própria situação que criou ao priorizar a indústria automobilística que continua a ser alimentada por políticas, principalmente fiscais, através de inúmeros benefícios. Afinal, como poderemos ver adiante, esse setor tornou-se um dos principais elementos para manter a economia capitalista ‘aquecida’, transformando-se, especialmente pela memória oficial, em sinônimo de desenvolvimento, logo, essa dependência continua a beneficiar os grupos derivados dessa indústria, prejudicando a inserção de outras mobilidades, desconsiderando e excluindo na prática, àqueles que buscam, por meio de uma alternativa, deslocar-se no meio urbano.

Desse modo, buscamos “incorporar grandes áreas da experiência humana sem as quais a compreensão do social se torna precária”⁶². Sem deixar de analisar as formas organizadas, pois como se observou anteriormente, estas exercem influência sobre esse cotidiano. E quando relacionamos esse processo com a história oral, privilegiamos:

a análise dos excluídos, dos marginalizados e das minorias, a história oral *ressaltou a importância de memórias subterrâneas*, que, como parte integrante das culturas minoritárias e dominadas, se opõem à “memória oficial”, no caso a memória nacional. Abordagem que acentua o caráter destruidor, uniformizador e opressor da memória coletiva nacional.⁶³

Por *memórias subterrâneas* Pollak entende que são aquelas que “prosseguem seu trabalho de subversão no silêncio e de maneira quase imperceptível afloram em momentos de crise em sobressaltos bruscos e exacerbados”⁶⁴. Portanto, entendemos que o grupo minoritário, aqui analisado, constitui-se justamente dos ciclistas que são diariamente colocados em segundo plano – mas poderíamos muito bem dizer, terceiro, quarto e assim sucessivamente – nos projetos “reais” elaborados para o transporte urbano. E a situação não é diferente para o pedestre que além de perder espaço e estar vulnerável também fica

⁶¹ O Plano de Mobilidade, embora faça uma abordagem completa sobre o assunto, incluindo questões técnicas, ainda é pouco conhecido, dificilmente é mencionado entre os artigos encontrados na internet relacionados a essa temática. E identificamos que o mesmo acontece com o próprio poder público de Foz do Iguaçu ao ignorar o conteúdo do Programa que pode ser encontrado também no site do Ministério das Cidades <<http://www.cidades.gov.br/secretariasnacionais/transporteemobilidade/arquivos/Livro%20Bicicleta%20Brasil.pdf>>

⁶² VIERA, op. cit., p. 18.

⁶³ POLLAK, Michael. “Memória, Esquecimento, Silêncio.” *Revista Estudos Históricas*. Rio de Janeiro: Edições Vértice, vol. 2, n3, 1989, pp.03-15, p. 04. Grifos meus.

⁶⁴ Idem. *Ibidem*.

sem alternativas de circulação. Mesmo assim, pedestres e sobretudo, ciclistas, longe de serem condicionados enquanto vítimas do sistema, não se deixam intimidar e principalmente não entram na lógica do mercado capitalista, para isso utilizam estratégias próprias e buscam saídas diante de um contexto que se apresenta em sua maior parte adversa para sua inserção, como veremos a seguir.

CAPÍTULO 2

Foz do Iguaçu, entre a contradição e a resistência

Com a expansão do automóvel dentro da lógica capitalista já mencionada, as decisões políticas foram desastrosas em todos os níveis de governo, uma vez que passaram a privilegiar a utilização do automóvel particular, negligenciando as outras formas de locomoção. Isso provocou diversos aspectos negativos, sobretudo, no que diz respeito ao transporte urbano.

Os problemas são os mais variados, desde congestionamento, insegurança, horas no trânsito, poluição do ar e um transporte coletivo que não está entre as maiores prioridades dos governos, conseqüências “de uma dimensão política onde indivíduos e grupos procuram vantagens pessoais, com a maioria da população em desvantagem”⁶⁵. Skidmore analisa o início das relações entre governo e o processo de industrialização, dessa forma:

A essência do estilo Kubitschek era a improvisação. O entusiasmo, a sua principal arma, refletia uma confiança contagiante no futuro do Brasil como potência. Sua estratégia básica era pressionar pela rápida *industrialização*, tentando *convencer* a cada *grupo do poder* que teriam alguma coisa a ganhar ou, então, nada a perder. Isso requeria um delicado *equilibrismo* político. [...] Era tanto um presidente eleito por uma minoria em busca do alargamento de seu suporte político, quanto um líder *ambicioso* tentando assegurar o seu lugar na história, tomando a liderança do caminho para a industrialização do Brasil.⁶⁶

Este foi o modo como a memória nacional procurou iniciar o processo de organização do sentimento de identidade coletiva, através da industrialização que por sua vez beneficiava determinados grupos – mas eram grupos do poder – que inseridos neste jogo político e econômico propagaram o “inferno urbano” que se alastra de modo continuado a cada governo como veremos adiante, analisando nosso recorte temporal.

⁶⁵ WRIGHT, op. cit., p. 09.

⁶⁶ SKIDMORE, Thomas E. Brasil: De Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930-1964). São Paulo: Paz e Terra, 2007, p. 208. Grifos meus.

O processo de urbanização⁶⁷ acabou por completar e dimensionar o caos instaurado sobre as vias que, são consideradas públicas, pois com um contingente cada vez maior de pessoas nas cidades, a indústria automobilística alicerçada na política nacional fez com que o automóvel se tornasse vital, como já foi analisado.

Em Foz do Iguaçu, atualmente vivem mais de 325 mil pessoas, segundo os dados socioeconômicos de 2010⁶⁸ e a sua frota de veículos motorizados registrados no Departamento de Trânsito do Paraná (Detran) até julho deste mesmo ano é de exatamente; 114,705 mil, dos quais 72,498 são automóveis, ou seja, pouco mais de 22% da população tem carro. Parece uma pequena margem, mas se constatarmos o espaço ocupado por cada veículo nas ruas, deixa em grande desvantagem os demais meios de transporte.

Por isso não é de se estranhar que na prática essa realidade seja constatada, como fez nosso entrevistado Benedito Francisco ao relacionar a falta de segurança no trânsito com o aumento da população, acompanhado da crescente presença dos veículos e a questão do *status* proveniente do seu uso:

É, ficou mais perigoso porque a população sempre aumenta, né? E hoje em dia, igual eu tava comentando, ninguém, dificilmente um cara de gravata vai querer andar de bicicleta, ele quer andar de carro. E tem família aí que tem quatro, cinco filho, cada cara tem um carro. E a bicicleta é mais pro lado fraco, né? Os cara mais fraco, a maioria, aí que acontece as coisas. Pode ver, a população de 100%, dificilmente 80% tem carro.⁶⁹

O município segue a tendência das políticas nacionais, que por sua vez continuam estabelecendo a política econômica baseada na lógica de que um país “pode ser classificado como superindustrializado quando sua vida social é dominada pela indústria do transporte, que chega a determinar seus privilégios de classe [...] impõe suas características técnicas às relações sociais.”⁷⁰ Desse modo, a indústria automobilística que serve como parâmetro para

⁶⁷ Segundo, o Plano Diretor, em Foz do Iguaçu, esse processo ocorreu com “as obras da Hidrelétrica de Itaipu, a partir de 1974, desencadearam um processo de grande crescimento populacional. Este adensamento urbano da população, pode ser justificado pelas mudanças produtivas com a mecanização do campo, provocando uma redução efetiva no contingente da população rural e o aumento da população em idade ativa na composição dos migrantes.” PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU, op., cit., p. 57.

⁶⁸ Dados Socioeconômicos de Foz do Iguaçu 2010. Disponível em:

<<http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/Portal/VisualizaObj.aspx?IDObj=10637>> Acesso em: 20 junho 2010

⁶⁹ Benedito Francisco. Depoimento concedido a Nelson Neto.

⁷⁰ LUDD, op. cit., p. 74.

avaliar a situação econômica, certamente ajudou o país a atingir índices que o elevaram à oitava economia mundial em 2010.⁷¹ O setor em dez anos elevou sua produtividade nacional de **31.912.829** veículos motorizados em 2001 para **61.014.812** em 2010, onde 57,94% correspondem aos carros⁷².

Os benefícios fiscais continuam oferecidos pelo(s) governo(s), o mais recente deles foi a redução do IPI (Imposto do Produto Industrializado) para automóveis, que teve início em dezembro de 2009 até setembro de 2010, com o seguinte objetivo; “preservar empregos e ajustar gradualmente a **promover as vendas** no setor automotivo [...] os **estímulos** à economia foram decididos diante da crise econômica mundial.”⁷³ A crise, como o próprio nome sugere, não foi exclusividade do Brasil, logo, em determinados países como o Estados Unidos, “as montadoras de automóveis receberam uma atenção especial devido a sua **enorme importância** na economia mundial. A General Motors (GM) e a Chrysler precisaram de mais de US\$ 17 bilhões para continuar em operação e evitar milhares de mais desempregados em empregos diretos e indiretos.”⁷⁴

Mas, como nos lembra Pollak, as memórias coletivas por mais constituídas e organizadas;

impostas e defendidas por um trabalho especializado de enquadramento, sem serem o único fator aglutinador, são certamente um ingrediente importante para a perenidade do tecido social e das estruturas institucionais de uma sociedade [...] mas *nenhum* grupo social, nenhuma instituição, por mais estáveis e sólidos que possam parecer, têm sua perenidade assegurada⁷⁵

Isso significa que mesmo o trânsito – resultante de uma política econômica e social – apresentando a “*impressão* de toda uma confusão *inevitável*, com força própria, incontrolável, deixando as *pessoas impotentes* para agir sobre ele, para controlá-lo,

⁷¹ Dados informados pelo Itamaraty. Disponível em: <<http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/selecao-diaria-de-noticias/midias-nacionais/brasil/o-globo/2010/08/19/brasil-supera-espanha-como-oitava-economia>> Acesso: 20 agosto 2010.

⁷² Dados publicados pelo Ministério das Cidades, DENATRAM e RENAAM. Disponível em: <<http://www.denatram.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: 20 agosto 2010.

⁷³ Matéria publicada no site de notícias da Abril. Disponível em: <<http://www.abril.com.br/noticias/economia/governo-prorroga-reducao-ipi-carros-setembro-480542.shtml>>. Acesso em: 25 agosto 2010.

⁷⁴ Informações sobre a crise econômica mundial. Disponível: <<http://www.duplipensar.net/dossies/crise-economica-mundial/como-surgiu-a-crise-economica-mundial.html>>. Acesso em: 20 agosto 2010

⁷⁵ POLLAK, op. cit., p 11. Grifos meus.

discipliná-lo, humanizá-lo”⁷⁶, não impediu que outras modalidades de transporte continuasse, mesmo em desvantagem, a fazer parte deste contexto, como afirma Pollak: “indivíduos e certos grupos que podem teimar em venerar justamente aquilo que os enquadradores de uma memória coletiva em um nível mais global se esforçam por minimizar ou eliminar.”⁷⁷

Neste sentido, o grupo aqui analisado, é aquele que utiliza – apesar de todo esforço da cultura do automóvel em impedir essa prática – a bicicleta em um cenário considerado caótico, subvertendo uma imposição empregada ao longo dos anos através de um instrumento que aparentemente está em desvantagem se comparado ao automóvel, tornando essa atividade *a priori* impensada, mas não se considerarmos que “por trás da aparente irracionalidade de um comportamento esconde-se apenas uma racionalidade que opera em outro contexto que joga com outros valores e tem uma lógica própria”.⁷⁸

Essa lógica própria como nos aponta Marcos Alvito é de se inserir na organização social da cidade através de alternativas, criadas e recriadas no cotidiano, como resistência a uma sociedade que não proporciona oportunidades igualitárias em todos os setores, incluindo o de transportes. E como um meio para locomoção, a bicicleta se coloca como alternativa, pois:

se a mobilidade física é condição essencial da liberdade, a bicicleta talvez tenha sido o instrumento singular mais importante, desde Gutenberg, para atingir o que Marx chamou de plena realização das possibilidades de ser humano, e o único sem desvantagens óbvias⁷⁹

A observação constatada por Hobsbawm indica as várias características positivas relacionadas à bicicleta, principalmente se equiparada ao carro e até mesmo outros meios de transporte se levarmos em consideração seus efeitos sobre os usuários e a coletividade, cujo bem estar é afetado direta ou indiretamente por essas características.⁸⁰

⁷⁶ WRIGHT, op. cit., p. 09. Grifos meus.

⁷⁷ POLLAK, op. cit., p. 12.

⁷⁸ SOUZA, Marcos Alvito Pereira de. *As cores de Acari: uma favela carioca*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001, p. 10.

⁷⁹ HOBBSAWM, Eric J. *Tempos interessantes: uma vida no século XX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002, p. 107-108.

⁸⁰ WRIGHT, op. cit., p. 20.

Charles Leslie Wright aponta muito bem em sua obra, *O que é meio de transporte*, os benefícios possibilitados pela bicicleta, sendo incluída entre os transportes não motorizados, aquele que “têm um bom desempenho em relação à maioria das características do bem-estar e coletivo”⁸¹. São várias as vantagens, se comparado ao pedestrianismo, o ciclismo é ainda superior em relação à eficiência energética, velocidade e a capacidade de transportar objetos que fica limitada ao pedestre. Permite maior flexibilidade, pontualidade, frequência, salubridade, vantagens psicossociais⁸² e ainda é um meio de transporte econômico, conforme podemos encontrar nas palavras do depoente Adilson Freitas:

A vantagem é que você vai estar economizando, você vai estar exercitando e se você for a um parque com árvores e tudo é uma maravilha. Não sei se você já andou. Mas você ameniza a cabeça, você pedalando parece que você tira um peso enorme das costas. É muito bom. E desvantagens da bicicleta.. eu não vejo desvantagens na bicicleta.⁸³

Já o entrevistado Augusto César Barua que tem 58 anos, natural da Argentina, mas morador de Foz do Iguaçu há mais de trinta anos, é pintor e utiliza a bicicleta como meio de transporte, inclusive para realizar seu trabalho (ver Imagem 01), segue no mesmo pensamento de Adilson Freitas, quando diz:

a bicicleta é um meio de transporte *extraordinário*, como eu vejo. Além de fisicamente, inclusive, às vezes se você tá meio nervoso com uma outra coisa você sai com a bicicleta e já abre mais a cabeça.⁸⁴

Já o senhor Benedito Francisco, 49 anos, é segurança e morador de Foz do Iguaçu há 18 anos que em sua totalidade deslocou-se com auxílio da bicicleta. Ao responder sobre os motivos que o levaram a adotar esse meio de transporte, faz questão de evidenciar a flexibilidade decorrente de sua aplicação, assim como ressalta a parte econômica e os benefícios para a saúde:

⁸¹ Idem. p. 55.

⁸² Baseado na teoria de Erik Homburger Erikson que “em meados do século XX, [...] começa a construir sua teoria psicossocial do desenvolvimento humano, repensando vários conceitos de Freud, sempre considerando o ser humano como um ser social, antes de tudo, um ser que vive em grupo e sofre a pressão e a influência deste”. RABELLO, E.T. e PASSOS, J. S. *Erikson e a teoria psicossocial do desenvolvimento*. Disponível em <<http://www.josasilveira.com/artigos/erikson.pdf>>. Acesso em: 23 junho de 2008.

⁸³ Adilson Freitas. Depoimento citado.

⁸⁴ Cesar Augusto. Depoimento concedido a Nelson Neto.

Primeiramente a bicicleta ajuda muito a saúde e outra é uma coisa que se você quer fazer, por exemplo [...] pode ser qualquer lugar que você vai, de bicicleta você montou na bichinha é vapt vupt. Você quer ir numa padaria, quer ir num, qualquer canto, num mercado, assim, você montou nela e tá montado e vai. Valoriza o dinheirinho no vale transporte, né. E tem várias coisa, muita coisa que ajuda.⁸⁵



Imagem 01: Bicicleta de trabalho do entrevistado Augusto César, equipada exclusivamente para transportar o material necessário para sua profissão (pintor) Por: Denis Barua. Data: 05 outubro 2010. Horário: 08h:03m.

Em relação à pontualidade, Francisco da Silva, 42 anos, argumenta porque há muitos anos utiliza a bicicleta como meio de transporte, aqui se refere a um antigo emprego na região rural de Foz do Iguaçu:

Por causa do horário, porque eu almoçava em casa. Daí pra não perder muito tempo eu ia de bicicleta. [...] Claro, se eu fosse andar dois

⁸⁵ *Benedito Francisco*. Depoimento citado.

quilômetros de pé pra mim vim almoçar e voltar daí chegar lá no serviço, não tem como.⁸⁶

A aquisição da bicicleta é de baixo custo, incluindo sua manutenção, possibilitando que pessoas com pouca renda adquiram com maior facilidade. Contudo, todas essas vantagens como bem nos remonta Wright, só poderão ter seu efeito maximizado a partir do momento que “o traçado viário das cidades seja modificado para garantir um nível aceitável de segurança”.⁸⁷ Neste sentido, buscamos analisar qual o posicionamento do poder público de Foz do Iguaçu, considerando que o mesmo é responsável pelas obras do município, incluindo, aquelas relacionadas ao transporte urbano.

Direcionamos nosso trabalho para o Estatuto da Cidade⁸⁸ que “criou uma série de instrumentos para que o administrador pudesse buscar o desenvolvimento urbano, sendo o principal o plano diretor, que deve articular os outros no interesse da cidade.”⁸⁹ O Plano Diretor por sua vez tornava-se obrigatório para municípios acima de vinte mil habitantes, a professora Xavier nos lembra, aqueles que “estão dentro dessa lei e não cumprirem, não vão receber recursos do governo federal. O Estatuto obriga que a população seja consultada. É um ganho da sociedade.”⁹⁰ Deste modo procuramos identificar a real participação da população no Plano Diretor de Foz do Iguaçu.

Datado de 9 de outubro de 2006 o instrumento em questão passava a ser vinculado na legislação iguaçuense, onde:

Os esforços da Administração Municipal em promover a revisão nos procedimentos operacionais e a busca de um novo posicionamento institucional no cumprimento da missão fizeram com que a revisão e elaboração deste Plano Diretor Municipal, em conjunto com os nobres Vereadores, fossem um **verdadeiro** pacto sócio-territorial, focado na **visão moderna** de crescimento da cidade, ensejando obter o realinhamento estratégico de todo o processo, permitindo definir a nova

⁸⁶ *Francisco da Silva*. Depoimento concedido a Nelson Neto.

⁸⁷ Wright, op, cit., p. 55.

⁸⁸ Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em 15 junho 2008.

⁸⁹ Disponível em <http://pt.wikipedia.org/wiki/Estatuto_da_Cidade> Acesso em 15 junho 2008.

⁹⁰ XAVIER, Gisele Nocetti apud CASTRO, Fábio de. *Especial Bicicleta na Cidade – Atores sociais unem esforços para viabilizar mobilidade alternativa*. Disponível em: <<http://www.reportersocial.com.br/noticias.asp?id=1033>>. Acesso em: 23 junho 2008

missão, e mais ainda, tornando-se um instrumento balizador das ações, refletindo os **anseios da comunidade** e implementando as mudanças que assegurem a **continuidade das conquistas**.⁹¹

O trecho acima nos levou à reflexão, considerando a temática do transporte urbano, sobre a expressão “continuidade de conquistas”, inserida dentro da lógica capitalista que acabou por transformar o trânsito e a estrutura urbana em um verdadeiro “inferno urbano”, onde os espaços – mesmo aqueles reservados ao automóvel – tornaram-se pequenos em razão da expansão proporcionada pela indústria automobilística, exigindo dos governantes toda uma infra-estrutura voltada para sua viabilidade, assim:

meios técnicos e programas para contornar esses efeitos não desejados logo surgem (sem eles os valores e significações que instituem esta sociedade e suas técnicas e sistemas podem virar mais facilmente alvo de questionamento, tanto na prática quanto na teoria).⁹²

No que diz respeito aos “anseios da comunidade”, devemos questionar a qual parcela dessa comunidade o texto se refere, e certamente não remete a toda população. E considerando ainda que se trata de uma memória oficial, podemos acreditar que na verdade a comunidade está fragmentada em determinados grupos. E se “o transporte na lógica capitalista é utilizado como bem de troca, de maneira que, se alguns ganham, os outros perdem”⁹³, o desejo dos grupos minoritários, como analisaremos a seguir, se mostra longe de serem, ao menos, considerados. Todavia, na teoria o Plano Diretor Municipal afirma que:

norteará *oportunidade*, condutas e procedimentos numa perspectiva de comprometimento e responsabilidade no processo de sua implementação, execução e acompanhamento, que irão consensuar alternativas de *desenvolvimento* para Foz do Iguaçu. [...] O alvo é possibilitar uma vida urbana e rural mais confortável, aproveitável e segura, para nós e para as gerações futuras. Só será possível transformar Foz do Iguaçu para melhor

⁹¹ PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU. *Plano Diretor Municipal*. Foz do Iguaçu: 2006. Grifos meus.

⁹² LUDD, op. cit., p. 23.

⁹³ Idem. p. 61.

com a cooperação de todos, contribuindo para que seja mais *igualitária, com equidade e justiça social*⁹⁴

Na prática não é o que acontece, ao entendermos que a propaganda divulgada sobre as vantagens da aquisição do carro na contemporaneidade – e sempre ressaltando, na lógica capitalista – é da economia de tempo e que este, por sua vez, significa dinheiro. E diante deste cenário não é difícil pensar porque teoria e prática estão em lados opostos se compreendermos que:

em qualquer sociedade em que o tempo é pago, a equidade e a velocidade na locomoção tendem a ser inversamente proporcionais [...] a velocidade acaba sendo muito cara para ser realmente compartilhada – inevitavelmente a aceleração suga tempo, espaço e energia⁹⁵.

E podemos verificar muito bem através dos entrevistados que pouca coisa foi concretamente realizada na questão urbana que privilegia os ciclistas em quatro anos após a última modificação do Plano Diretor. No que diz respeito à segurança no trânsito, todos os depoentes sentem-se desprotegidos por ocupar o mesmo espaço que os demais veículos na ausência de um local específico para o tráfego de ciclistas, conforme diz Adilson Freitas sobre o itinerário do antigo trabalho: “Não, espaço pro ciclista não, isso não existe, nesse caminho não. Tem que andar no meio da rua que nem os carros, no acostamento, calçada, essas coisas assim.”⁹⁶ E aqui fazemos referência ao que Charles Leslie Wright chama de **mito cruel**:

acreditar que todos os veículos tem direitos iguais ao uso das vias públicas [...] pois cede aos automóveis o direito de ocupar quase todo o espaço disponível nas vias e estacionamentos. Isso emperra a circulação dos ônibus, prejudica os pedestres e inviabiliza o da bicicleta como meio de transporte. Se, ao contrário, adotarmos o princípio de que todas as pessoas têm os mesmos direitos ao uso das vias públicas, será necessário restringir a circulação dos automóveis e privilegiar a dos coletivos, pedestres e ciclistas.⁹⁷

⁹⁴ PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU. *Plano Diretor Municipal*. Foz do Iguaçu: 2006. Grifos meus.

⁹⁵ LUDD, op. cit., p. 55.

⁹⁶ *Adilson Freitas*, depoimento citado.

⁹⁷ Wright, op. cit., p. 16.

César Augusto sintetiza a questão da falta de espaço e segurança para os ciclistas em Foz do Iguaçu:

Eu sei de gente aí que fala, colega meu assim, que se tinha ciclovia, um pouco mais de segurança, andava também. Mas tem muita gente também que por causa da segurança não, não.. mas a segurança e transporte, o perigo que tem pra andar.⁹⁸

Local reservado exclusivamente para a circulação dos ciclistas (ciclovia ou ciclofaixa) é uma das principais reivindicações de grupos, ONGs e algumas universidades, como a Universidade Estadual de Santa Catarina, que defendem a utilização da bicicleta como meio de transporte nas cidades. Esse trabalho conjunto permite aliar conhecimento técnico e ativismo, é o que Wright chama de mecanismo de defesa, uma forma de organização, inclusive política, para conquistarem “novas leis, programas e mudanças de comportamento [...] um dos maiores empecilhos para que essas mudanças ocorram também no Brasil é a falta de conhecimento sobre o problema”⁹⁹

No Brasil essa organização por uma mobilidade sustentável ainda é pequena, mas começa a ganhar corpo na medida que as pessoas, em especial aquelas que carregam a memória “proibida” ou “clandestina”, começam a ocupar o espaço público para realizarem suas manifestações¹⁰⁰. Em Foz do Iguaçu essa mobilização ainda é imperceptível e ocorre de forma individual na resistência diária daqueles que vivem em “silêncio” o momento propício para se expressarem. Enquanto isso, enfrentam o descaso do poder público, quando uma cidade com mais de 300 mil habitantes e um relevo totalmente favorável para a prática do ciclismo, tem apenas dois espaços específicos para transitar com segurança, uma ciclovia e outra ciclofaixa em toda a estrutura urbana. Abaixo (Mapa 01), enumeramos as principais vias onde existe um tráfego maior de ciclistas, logo, são as avenidas e rodovias que possibilitam o acesso às regiões mais populosas da cidade.

⁹⁸ César Augusto, depoimento citado.

⁹⁹ Wright, op. cit., p. 10.

¹⁰⁰ POLLAK, op. cit., p 05.



Mapa 01: Indicando através dos pontos enumerados onde se concentram as principais vias utilizadas pelos ciclistas em Foz do Iguaçu. Fonte: <<http://www.bikely.com>>. que utiliza o Google Maps, serviço de pesquisa e visualização mapas. Data: 29 setembro 2010.

O **ponto 1** refere-se a importante ligação entre a região da Ponte da Amizade (divisa com o Paraguai) e a região da Vila C, que acontece pela duplicada Avenida Tancredo Neves, onde tem em sua total extensão, seis quilômetros, com acostamento (que não pode ser considerado ciclovia ou ciclofaixa), o que ajuda e justifica o trânsito intenso de ciclistas, que ainda assim está sujeito a acidentes, uma vez que é um espaço reservado para emergências de veículos motorizados. Contudo, esse espaço referente ao acostamento só está presente no local pelo fato que a avenida na verdade é uma rodovia de responsabilidade federal, também denominada BR 600, que possibilita o acesso à Itaipu e aos bairros nas suas proximidades, onde o Plano Diretor estimava ter uma população de 37 mil habitantes.

No outro extremo da cidade, está o **ponto 2**, a extensa Avenida General Meira que permite o acesso entre a Região do Porto Meira e o Centro, é onde se encontra a única ciclofaixa da cidade e que será melhor analisada na sequência.

Já o **ponto 3**, é onde constitui um dos maiores fluxos de ciclistas, que deslocam-se pelos acostamentos de um longo e perigoso trecho da rodovia BR 277, que faz a ligação entre a região do bairro Três Lagoas e a “entrada” da cidade. Embora a rodovia seja duplicada e ofereça acostamento em suas margens, é comum encontrar ciclistas utilizando o mesmo espaço em direções opostas, como é possível verificar na (Imagem 02).



Imagem 02: Ciclistas pedalam nas duas direções no acostamento da BR 277, próximo a um trevo com altos índices de acidentes. Por: Nelson Neto. Data: 29 setembro 2010. Horário: 18h:19m.

No **ponto 4**, encontra-se a Avenida Felipe Wandscher, um dos principais corredores para o acesso à região do Jardim São Paulo, talvez seja um dos pontos que ofereça maior perigo ao ciclista, a Avenida é estreita e o fluxo de veículos, sobretudo, em horário de pico é um fator a mais na falta de segurança de quem pedala pelo local.

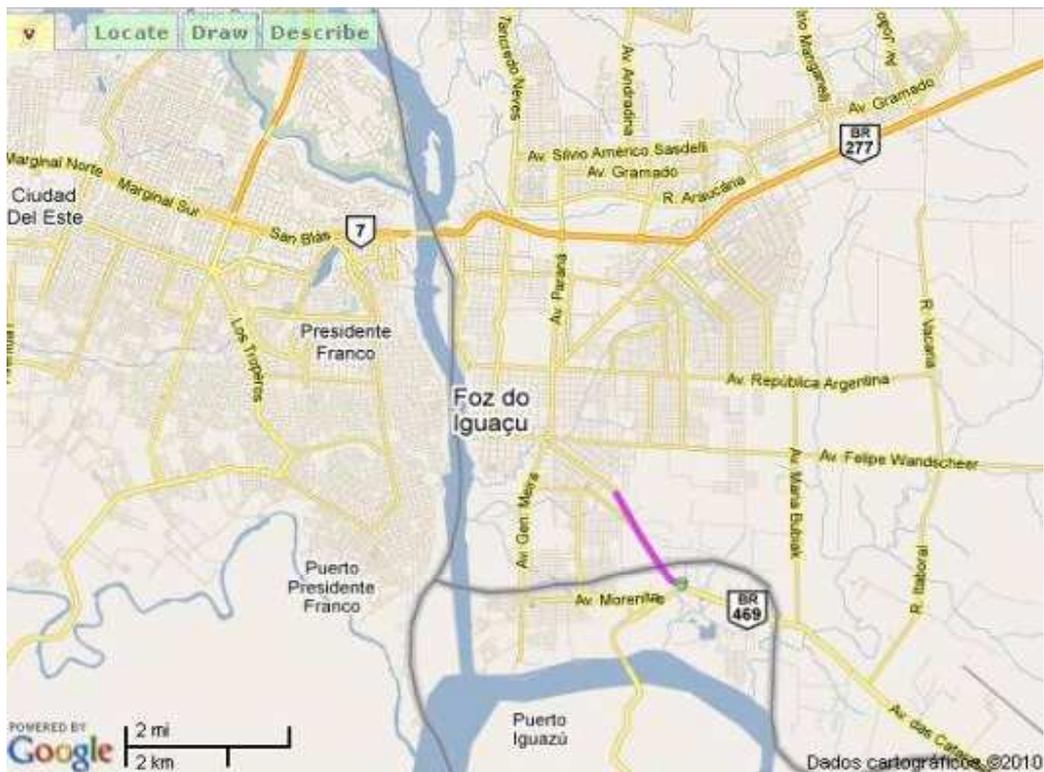
O **ponto 5**, paralelo à Avenida Felipe Wandscher, trata-se de outra importante via urbana, a Avenida República Argentina, que possibilita a ligação da região do São Francisco – que é a mais populosa com quase 50 mil habitantes – com outras regiões da cidade, incluindo, o centro. Em alguns poucos trechos da Avenida é possível pedalar em

uma espécie de acostamento, em outros momentos o ciclista é obrigado a dividir o espaço com outros veículos.

Em relação ao espaço reservado especialmente para o ciclista, existem duas opções. A ciclovia (mapa 02) está localizada na Avenida das Cataratas em uma área ‘nobre’, afastada do centro e tem pouco mais do que dois quilômetros de extensão, fazendo a ligação de “nada a lugar nenhum”, coincidentemente ou não (mas acreditamos que não), a obra foi realizada justamente na faixa onde está concentrado os mais luxuosos hotéis da cidade (Imagem 03), embora destinada aos ciclistas, seus maiores usuários são os pedestres, moradores locais ou turistas que aproveitam para caminhar (Imagem 04). É importante ressaltar que a Revitalização da Avenida das Cataratas, ocorrida em 2005, segundo, o Departamento de Desenvolvimento do Turismo – DDT, teve como objetivo: “Instalar ao lado da rodovia uma ciclovia, oportunizando o turista e a comunidade de realizar passeio ciclístico no trajeto.”¹⁰¹

O objetivo por parte do poder público municipal é bastante claro a partir de suas palavras e pela própria localização em que ciclovia foi construída, primeiramente, visando o turista, pois para além dos hotéis à sua margem, a Avenida das Cataratas é um corredor quase obrigatório para aqueles que desejam visitar a principal atração turística da cidade, as Cataratas do Iguaçu. E aqui podemos destacar a propaganda que a “memória oficial” realiza ao apresentar o município enquanto um espaço harmônico. Segundo ponto, o entendimento de que a bicicleta pode ser útil apenas para o lazer ou “*passeio ciclístico*”, limitando sua utilização principal, ou seja, como um meio de transporte alternativo.

¹⁰¹ Informação do Departamento de Desenvolvimento do Turismo. Disponível em: <<http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/br/sec/turismo/pdf/Anexo%20%20%20Descr%20das%20aes%20DDT.pdf>>. Acesso em 13 junho 2009.



Mapa 02: Indicando a localização da ciclovia (em destaque) na Avenida das Cataratas.

Fonte: <<http://www.bikely.com>>. Data: 29 setembro 2010.



Imagem 03: Capturada por satélite, a imagem apresenta a ciclovia (lado direito da avenida), frente ao luxuoso e cinco estrelas Hotel Bourbon. Fonte: <<http://www.bikely.com>>. Data: 29 setembro 2010.



Imagem 04: Pedestres caminham pela ciclovia frente ao Hotel Bourbon. Por: Nelson Neto. Data: 20 setembro 2010. Horário: 17h:44m

Em relação à ciclofaixa, que difere da ciclovia por não ser segregada fisicamente do tráfego, existe em um trecho maior, aproximadamente quatro quilômetros, cobrindo quase a totalidade da Avenida General Meira (Mapa 03), que liga a região do Porto Meira¹⁰², ao centro de Foz do Iguaçu, contudo, a largura da pista (Imagem 05) permitiria que a ciclofaixa estivesse presente nas duas direções da avenida o que não ocorre, restando ao ciclista o estreito espaço bidirecional presente em apenas um lado. Talvez esse seja o motivo pelo qual a maioria dos ciclistas desta região pedale na ciclofaixa em direção ao Porto Meira e utilize o acostamento para seguir o sentido Centro. Esta última alternativa acaba por deixar o ciclista ainda mais vulnerável aos veículos motorizados.

Um outro aspecto deve ser ressaltado, entre os entrevistados apenas um ciclista tinha conhecimento pleno a respeito da ciclovia e ciclofaixa construídas na cidade, isso pode nos indicar que os projetos quando realizados, são mal elaborados ou não estão em

¹⁰² Cujá população estimada, segundo consta no Plano Diretor era de aproximadamente 40.390 habitantes, uma das maiores da cidade. PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU, op., cit., p. 77.

lugares estratégicos e se encontram pouco viáveis para circulação. Esses projetos, em sua maioria, são preparados por profissionais que estão acostumados com programas direcionados para os veículos. O Ministério das Cidades com a finalidade de melhorar esses planejamentos, orienta sobre a coerência que deve ser empregada:

A infra-estrutura deve apresentar uma unidade coerente através de desenho facilmente reconhecível, constância nas larguras de ciclovias e ciclofaixas e sistema de informação e sinalização que possibilite ao ciclista fazer uso não somente da infra-estrutura cicloviária propriamente dita como também informá-lo a respeito de rotas alternativas, trânsito, topografia, etc.[...] Uma importante ação a empreender é a formação de funcionários em técnicas de **planejamento cicloviário**. Neste sentido, os municípios deverão buscar a capacitação de seus técnicos junto ao próprio Ministério das Cidades, que tem programa para prestar este auxílio às cidades.¹⁰³

Em julho de 2006, a prefeitura de Foz do Iguaçu buscou revitalizar a Avenida General Meira e segundo, “o engenheiro e diretor de Trânsito do Foztrans, Ali Hussei Safadi, "o trabalho prevê pintura de sinalização em 3.600 metros, entre o Boicy até o acesso ao Marco das Três Fronteiras. Placas e tachões para demarcar o espaço destinado aos ciclistas estão sendo colocadas", disse.”¹⁰⁴ Conforme a notícia divulgada no site da prefeitura, as obras fazem “parte do trabalho de revitalização da sinalização de importantes vias do corredor turístico da cidade.” Aqui, novamente temos a questão da importância pela qual o poder público atribui ao turismo, buscando implantar as obras apenas em pontos estratégicos para o setor, apresentando aos turistas uma cidade sem contradições no espaço urbano. Embora, a prefeitura, através desse canal de notícias, mencione que:

A iniciativa do Foztrans considera a necessidade da população da região, que não vinha utilizando a ciclovia pela falta de sinalização e segurança. “A **ciclovía** se estendia apenas até a Avenida Morenitas, que estamos

¹⁰³ PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL, op., cit., p. 43.

¹⁰⁴ Foztrans se refere ao Instituto do Trânsito e Transporte de Foz do Iguaçu. Boicy faz alusão ao bairro onde a ciclofaixa se inicia ou finaliza, dependendo a direção percorrida. Marco das Três Fronteiras, é um ponto turístico onde é possível visualizar o rio Paraná e a foz do rio Iguaçu e às margens desses rios, como o próprio nome do local sugere, encontram-se Argentina, Brasil e Paraguai. Matéria sobre a revitalização da Avenida General Meira está na página da internet da prefeitura. Disponível em: <<http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/Portal/Noticias/wfrmNoticia.aspx?IdNoticia=21921>>. Acesso: 20 outubro 2009.

prolongando até o Marco das Três Fronteiras, ponto turístico importante da região do Porto Meira”

Não negamos a importância da revitalização, contudo, questionamos o real interesse da realização dessas medidas. Pois como podemos observar nas palavras do engenheiro e diretor de Trânsito do Foztrans, o próprio governo municipal não faz distinção entre ciclovia e ciclofaixa e ambas não podem ser abordadas da mesma forma, constituem diferenças significativas que devem ser consideradas em todas as fases, do planejamento às obras de implantação. E para além disso, é de responsabilidade municipal fiscalizar¹⁰⁵ o trânsito também nesta área, pois não é raro presenciar no local, infrações cometidas por motoristas, como podemos observar na (Imagem 06).

Em 2010, mais de quatro anos após a revitalização, a sinalização embora ainda exista, está precária e somando aos problemas já mencionados, não é de estranhar as palavras do depoente Benedito Francisco, que faz o deslocamento com sua bicicleta da zona leste até a oeste da cidade, um longo trecho, para visitar a família que mora no Porto Meira e passava justamente pelo local onde existe a ciclofaixa, questionado sobre esse espaço para o ciclista, ele afirma categoricamente: “Não tem, não existe. Em Foz do Iguaçu não. E até hoje não inventaram esse negócio que é uma coisa principal, né?”¹⁰⁶

Alguns grupos que lutam pelos direitos dos ciclistas são favoráveis à instalação de ciclovias ao invés das ciclofaixas (imagem 07), a primeira ao se encontrar segregada fisicamente do trânsito motorizado oferece maior segurança ao ciclista. Se Benedito que é ciclista, não identificou a ciclofaixa como um espaço seu, a possibilidade dos motoristas terem a mesma impressão também existe.

¹⁰⁵ Segundo o Código de Trânsito Brasileiro, pelo Artigo 181, Infração 545-23, é proibido estacionar sobre ciclovia ou ciclofaixa, sendo uma infração grave. A competência em fiscalizar esse tipo de ocorrência é municipal. Logo, a prefeitura tem conhecimento sobre o assunto, uma vez que essas informações são contidas em seu site: Disponível em: <<http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/Portal/VisualizaObj.aspx?IDObj=11179>> . Acesso em: 14 setembro 2009.

¹⁰⁶ *Benedito Francisco*, depoimento citado.



Mapa 03: Indicando a localização da ciclofaixa (em destaque) na Avenida General Meira.

Fonte: <<http://www.bikely.com>>. que utiliza o Google Maps, serviço de pesquisa e visualização mapas. Data: 29 setembro 2010.



Imagem 05: Capturada por satélite, a imagem apresenta a ciclofaixa (lado esquerdo da avenida), destaque para a largura das duas vias. Fonte: <<http://www.bikely.com>>. Data: 29 setembro 2010.



Imagem 06: Caminhão estacionado na ciclofaixa .
Por: Nelson Neto. Data: 20 setembro 2010.
Horário: 16h:59m



Imagem 07: Ciclofaixa na Av. General Meira.
Por: Nelson Neto. Data: 20 setembro 2010.
Horário: 17h:16m

A ausência de espaços reservados para circulação exclusiva dos ciclistas, não é o único indício que o poder público desconsidera sua participação na construção da cidade. Na realidade cotidiana dos ciclistas entrevistados nenhuma política educacional no trânsito voltada especialmente ao ciclista foi reconhecida, embora, o Plano Diretor se denomine um:

Conjunto de princípios e regras orientadoras das ações dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano [...] parte de uma leitura da cidade real, envolvendo temas e questões relativos aos aspectos urbanos, sociais, econômicos e ambientais que embasam a formulação de hipóteses sobre as opções de desenvolvimento e de modelos de territorialização¹⁰⁷

Mas o conteúdo deste documento “oficial” não realiza nenhuma abordagem correspondente aos ciclistas ou qualquer referência à sua existência no espaço urbano do

¹⁰⁷ PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU, op, cit., p. 03.

município e conseqüentemente também não faz menção alguma sobre a necessidade de planejamento específico para sua inclusão social. O Plano Diretor diz ainda apresentar:

os diagnósticos setoriais para, no documento seguinte, serem apresentadas as ações e diretrizes para os próximos 10 anos. A intenção é a de desenvolver a capacidade da cidade em atingir soluções integrais e sustentáveis para os problemas enfrentados [...] sobretudo sob a ótica de novas prioridades da sociedade residente no município¹⁰⁸

Desta forma, o governo torna-se totalmente omissivo, a partir do momento em que excluí, em quase sua totalidade, o ciclista do cenário urbano, pois é somente descartando sua participação para não diagnosticar o problema, medida que seria compreensível caso não existisse a presença de ciclistas no âmbito urbano de Foz do Iguaçu, algo que não verificamos e nossos entrevistados ainda nos permite compreender melhor. Ao mencionar a respeito de outros ciclistas no trânsito, o ciclista Benedito Francisco, diz:

Vixi, vixi, mais, o que, a população de Foz do Iguaçu, acho que não sei quantos da população de Foz do Iguaçu, uns 10%, não, mais, uns 20% é tudo de bicicleta. E também você anda por aí, de manhã, tarde vê algum colega aí.¹⁰⁹

Adilson Freitas completa ao ser questionado se o governo, inclusive o municipal, poderia fazer alguma coisa para incentivar o ciclista:

Poderia e deveria fazer isso, porque é só você levantar.. pra quem acorda lá pelas 8, 7:30 até 8:30 vai ver que tem muito ciclista na cidade e é necessário ter uma via pra eles, pra não acontecer, evitar os acidentes que acontece, tudo. Pelo menos pra amenizar um pouquinho, né? Acho que deveria, o prefeito tem condições de ajudar sim.¹¹⁰

Uma vez que o problema é diagnosticado, a intenção do Plano Diretor “é a de desenvolver a capacidade da cidade em atingir soluções integrais e sustentáveis para os problemas enfrentados”¹¹¹. Agora, se a condição a qual o ciclista está submetido, não é

¹⁰⁸ Idem. Ibidem.

¹⁰⁹ *Benedito Francisco*. Depoimento citado.

¹¹⁰ *Adilson Freitas*. Depoimento citado.

¹¹¹ PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU, op, cit., p. 03.

considerada um problema pelas autoridades ditas “competentes”, as dificuldades para sua inserção da bicicleta no trânsito fica cada vez menos viabilizada, tornando sua expansão menor do que seu potencial realmente pode oferecer. Neste sentido, voltamos atenção para a questão da memória oficial e os grupo que a compõe e buscam silenciar os problemas vivenciados na cidade e principalmente aqueles que estão diretamente envolvidos, no caso, os ciclistas. E segundo afirma Gonzalez:

Nesse processo, para que o grupo dominante tivesse êxito em seu intento de produzir esse silenciamento, tornou-se imperativo negar a existência da diferença, do conflito, da divergência, estabelecendo o consenso sobre valores e visões de mundo forjados através de violentos conflitos. [...] Portanto coube aos elaboradores dessa memória oficial harmonizar as divergências – pelos menos no campo da representação artística, arquitetônica, política, memorialística e folclórica –, apagando as diferenças, negando o conflito vivido entre os diferentes sujeitos sociais envolvidos na constituição histórica dessa cidade, apresentando-a apenas como “Terra das Cataratas”, “Capital Mundial da Energia Elétrica” (referindo-se à Itaipu), “Tríplice Fronteira” (pensada numa perspectiva integradora), etc. A cidade turística e tecnológica deveria figurar não apenas como resultado da aspiração e idealização de suas elites, mas como produto do sonho de todos os seus moradores¹¹²

Neste sentido, o governo municipal acaba por eximir-se de sua responsabilidade no que tange a “intervenções urbanas dentro da filosofia da sustentabilidade, iniciando um processo de melhoria urbana, ambiental e social”¹¹³ como propõe o Plano Diretor de Foz do Iguaçu, assim as políticas públicas não são direcionadas para aqueles que resistem em não fazer uso do automóvel.

Essa posição do poder público, na prática, acaba por implicar uma série de obstáculos que se estendem tanto para ciclistas quanto para os motoristas, se entendermos que as políticas para uma mobilidade alternativa como a bicicleta não significa apenas a construção de espaços específicos para sua circulação, exige outras intervenções como orienta o Programa Bicicleta Brasil ao considerar que:

Uma tendência natural da prática das formas convencionais de planejamento é a coleção de uma ênfase maior nos aspectos estruturais de engenharia construtiva (ciclovias, passarelas, bicicletários, etc.), mas há evidências de que a melhoria qualitativa do ciclismo não depende apenas

¹¹² GONZALEZ, op, cit., p. 51.

¹¹³ PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU, op, cit., p. 09.

desses tipos de intervenções. Daí porque serão abordadas as medidas operacionais, institucionais e educacionais em favor da bicicleta.¹¹⁴

Desse modo, buscamos verificar em que medida o ciclista encontra respaldo no Código de Trânsito Brasileiro (CTB)¹¹⁵, que por sua vez considera a bicicleta como um veículo, e portanto, com direitos e deveres a serem cumpridos por seus responsáveis, seja em rodovias e estradas como nas vias urbanas, conforme os artigos no quadro abaixo:

Art.21. Compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: [...] planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas

Art.24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição: [...] planejar, projetar, regulamentar e operar o trânsito de veículos, de pedestres e de animais, e promover o desenvolvimento da circulação e da segurança de ciclistas

Art.58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores. [...] A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa.

Art.59. Desde que autorizado e devidamente sinalizado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via, será permitida a circulação de bicicletas nos passeios.

Art.68. § 1º O ciclista desmontado, empurrando a bicicleta, equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.

Art.105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN: [...] VI – para as bicicletas, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.

Art.201. Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicleta: **Infração – média. Penalidade – multa.**

Quadro 01: Artigos do Código de Trânsito Brasileiro, que mencionam a bicicleta e seu condutor.

¹¹⁴ PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL, op, cit., p. 43.

¹¹⁵ CTB foi aprovado em 1997, passou a vigorar depois de janeiro de 1998 e incluiu pela primeira vez regras claras para favorecer o uso da bicicleta em todo o território brasileiro. São regras de condução da bicicleta, regras para organização da sinalização voltada aos ciclistas, limitações aos veículos motorizados e muitas outras normas de comportamento para o uso das vias públicas. PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL, op, cit., p. 73.

No entanto, as regras de circulação estabelecidas pelo CTB não são de conhecimento dos maiores interessados, os ciclistas, ao menos foi a constatação que tivemos ao realizar as entrevistas, apenas um depoente tinha conhecimento a respeito de seus direitos mas não soube precisamente menciona-los, abordando a questão de forma genérica, como podemos identificar pela narração de Adilson Freitas; “Direito? Pra te falar a verdade, não. Não conheço. Já ouvi falar, mas não gravei nada não, não to lembrado não.”¹¹⁶ César Augusto completa na mesma direção: “Bom, eu certamente eu vou falar que não conheço, não sei não.”

Mas o desconhecimento específico da lei não denota que o desrespeito praticado pelos motoristas estivesse ausente dos discursos de todos os entrevistados que além das críticas direcionadas a essas pessoas, mencionam que também os ciclistas cometem infrações, gerando indignação àqueles que procuram pedalar “corretamente”, conforme menciona César Augusto:

Ah, hoje em dia tá muito ruim. Ninguém respeita muito, além de que tem outra coisa, as pessoas que andam de bicicleta não respeitam. Não respeita semáforo, não respeita nada, esse é um grande problema. [...] Porque é uma falta de educação que tem, né rapaz. E não respeita, falta de educação. E outra coisa, ciclista não respeita sinalização, passa semáforo, eu pelo menos, não digo que de vez em quando a gente não comete alguma infração mas trata de parar no semáforo.¹¹⁷

Adilson Freitas, tem praticamente a mesma opinião sobre o desrespeito praticado por outros ciclistas nas vias urbanas, mas logo argumenta os possíveis motivos que levam a essas atitudes:

Eu acho que não (respeitam), tem muito, mas de 50% deles que não, já vi desrespeitar, passar sinal vermelho, cruzamento não quer saber, andar muito no meio do asfalto, querer desviar de lombada, isso é muito perigoso. [...] Eu penso que é mesmo por não ter um acesso pra eles, né. Acho que se tivesse um acesso pro ciclista, pra ele andar naquele lugar certo, acho que não aconteceria, essas desavenças, essas coisas erradas que eles fazem. Se eles tivessem lugar certo pra eles andar. [...] Com certeza e nesse caso teria que inventar leis pra cumprir no caso, lei e penalidades principalmente para ciclistas, né?¹¹⁸

¹¹⁶ Adilson Freitas, depoimento citado.

¹¹⁷ César Augusto, depoimento citado.

¹¹⁸ Adilson Freitas, depoimento citado.

A justificativa apresentada por Adilson Freitas é pertinente a partir do momento que as leis existentes não são cumpridas na prática, tanto por aqueles que circulam pelo espaço urbano quanto pelo poder público por não priorizar políticas, sobretudo, educacionais voltadas aos usuários da bicicleta. Os artigos 21 e 24 do CTB direcionam a responsabilidade de promover o desenvolvimento da circulação e segurança dos ciclistas aos órgãos competentes em todos os níveis, mas como já foi analisado, o Plano Diretor que deveria orientar os planejamentos da cidade, simplesmente não relaciona o ciclista dentro deste contexto, deixando-o a deriva em um “mar de veículos”. Talvez seja esse o motivo de tantos ciclistas simplesmente não obedecerem as leis de trânsito, afinal, eles não são considerados como parte integrante dessa estrutura, conseqüentemente passam a agir com seus próprios valores, como muito bem nos lembra Gonzales:

Esses valores são múltiplos, mas aparecem imbricados num mesmo feixe, que constitui, por sua vez, o caldo que fermenta a “cultura urbana”, através da qual esses trabalhadores mesclam valores e códigos que regulam seu cotidiano, ignorando em muitos casos leis e convenções oficiais [...] É a partir desses códigos que esses trabalhadores elaboram formas próprias de viver, agir, se inserir e interpretar o *certo e o errado* nessa cidade.¹¹⁹

Neste sentido Adilson Freitas nos remete a outra observação interessante ao mencionar que sua postura correta de pedalar no trânsito estava relacionada com os valores adquiridos no processo de aprendizagem para fazer a carteira de motorista, ou seja, com princípios específicos para o universo do automóvel:

[...] porque eu já tive carro e eu sei mais ou menos, já sei mais ou menos não, tenho a carteira de habilitação, sei como que é. Então já me acostumei então a andar que nem carro. No lado certo, no lado direito, é isso mesmo que eu faço.¹²⁰

Questionado sobre o possível motivo que leva muitos ciclistas a desconhecerem seus direitos, Francisco da Silva argumenta baseado em uma idéia de que a bicicleta não apresenta um respaldo no campo da legalidade:

¹¹⁹ GONZALEZ, op, cit., p. 178.

¹²⁰ Adilson Freitas, depoimento citado.

Ah, eu acho assim porque a bicicleta não é um negócio que precisa de uma carteira pra usar, entendeu? Por isso que a gente não conhece esse negócio. Porque a moto você sabe, você tem tirar a carteira, vai conhecer os direitos e a bicicleta não. A gente não conhece por causa disso.¹²¹

Assim, aqueles que não possuem a carteira de motorista passam a pedalar conforme seus próprios valores, logo, procuram ajustar-se em um ambiente que não responde à suas necessidades. E se considerarmos que o CTB não é voltado apenas para os veículos automotores, como apresentamos acima, os poucos direitos direcionados aos ciclistas são praticamente, em sua totalidade, ignorados.

Durante a entrevista, ao serem informados sobre seus direitos (até então desconhecidos) no trânsito, como aqueles inseridos nos **artigos 58 e 201** do CTB, todos se mostraram incrédulos, pois sua vigência na realidade é praticamente inexistente, sobretudo, em relação ao **artigo 201**, este faz menção que todo automóvel ao ultrapassar o ciclista deve manter a distância mínima de um metro e meio, caso contrário o motorista está sujeito à multa. Porém, a fiscalização ou a falta dela, permite a continuidade das infrações, segundo Adilson Freitas:

Ta na lei mas não é cumprido, né? Já levei muitos sustos assim, de carro muito rápido passando por mim assim, 10cm sem eu ver, de repente só sinto aquele vento assim. Isso é totalmente desrespeitoso com o ciclista, porque? Ali mais 10cm se me pegasse me jogaria pra cima de outro carro ou no acostamento. Com certeza seria muito grave.¹²²

Benedito Francisco, sintetiza direcionando sua opinião ao aspecto subjetivo que o veículo motorizado proporciona para quem se encontra atrás do volante, embora esteja consciente do direito que tem, Benedito revela:

Só que a nossa população não procura ver o nosso lado, eles tão de carro, nós que se vire quer dizer, né? Pro espaço deles tão livre, né, tão de carro, se tá chovendo ou não pra eles tá beleza. Pra gente que anda assim, não. Eu acho que pra eles não tem nada a ver.¹²³

¹²¹ *Francisco da Silva*, depoimento citado.

¹²² *Adilson Freitas*, depoimento citado.

¹²³ *Benedito Francisco*, depoimento citado.

O espaço ocupado pelo veículo, a ausência de campanhas educativas e fiscalização efetiva acaba por gerar um transtorno maior para todos aqueles que precisam de circulação pelas ruas da cidade. Em nossa análise não depositamos no ciclista uma perspectiva vitimizadora, mas sim compreendemos enquanto sujeito social que busca se inserir no espaço urbano que também pertence a ele, todavia, seus direitos quando existem são desconsiderados principalmente pelo poder público.

Portanto, temos a seguinte situação, aquele que procura diariamente resistir à cultura do automóvel, utilizando uma mobilidade urbana alternativa, no caso, a bicicleta. E por outro lado encontramos os motoristas e sobretudo, aqueles que defendem o carro dentro da lógica capitalista, implicando em outra resistência, de não permitir a participação e expansão de outras modalidades que, uma vez identificadas suas vantagens, apenas não tem respaldo maior, em uma sociedade que ainda tem impregnado em seus costumes e tradições, valores correspondentes ao domínio do capital.

No campo da educação, principalmente no ensino público de responsabilidade dos governos municipal, estadual e federal, seja ele fundamental, médio ou superior, ambos fazem pouca referência ao assunto de forma mais crítica, deixando de apresentar as conseqüências – principalmente negativas – decorrentes da utilização do veículo motorizado. A escola, muitas vezes, acaba por transferir aos estudantes aquele velho e crucial mito de que transporte urbano está relacionado aos veículos motorizados, ignorando os demais meios de transportes e excluindo os problemas enfrentados por aqueles que não possuem um motor para deslocar-se diariamente.

As cartilhas educativas distribuídas nas escolas são direcionadas a outras questões, também problemáticas. Ao comentar sobre a existência de um material específico para o ciclista, Adilson Freitas, diz não conhecer:

Infelizmente não, pelo menos meus filhos *nunca* receberam uma cartilha explicando essas coisas assim não. Porque no momento do jeito que está, eles só pensam em drogas e exploração sexual na adolescência, eu penso. Mas sobre assuntos de ciclista, bicicleta, os condutores de bicicleta, nunca ouvi nada não.¹²⁴

¹²⁴ Adilson Freitas, depoimento citado.

Não estamos menosprezando o trabalho realizado para combater as drogas ou a exploração sexual, contudo, nossa análise se remete à forma de como o poder público acaba por desconsiderar os problemas decorrentes do trânsito, onde todos estão sujeitos aos mais diversos tipos de acidente, contudo, o ciclista sem muita opção de trafegar de forma segura pelas ruas onde os veículos automotores são maioria, torna-se mais vulnerável a esses sinistros. Neste sentido, podemos muito bem relacionar o ciclista a uma criança ou adolescente sem proteção contra as drogas e outros inúmeros modos de violência. E a periculosidade no trânsito não é menos assustadora a ponto de não merecer a devida atenção, conforme nos ressalta Ned Ludd:

É muito mais urgente chamar a atenção para o fato de que a relação da sociedade brasileira com o automóvel é especialmente doentia, mesmo para os padrões patológicos com que o mundo ocidental trata o assunto. [...] classe média, que se põe histórica ante a idéia de que o filho adolescente possa ter acesso a um cigarro de maconha ou a um videogame “violento”, vê com declarado orgulho que o mesmo adolescente “já sabe dirigir” aos 14 ou 15 anos. Como se o carro não fosse algo muito mais perigoso que um baseado.¹²⁵

Esta observação nos remete a outro dado que merece reflexão, a questão da classe média no Brasil, recentemente, noticiou-se¹²⁶ que mais de trinta milhões de brasileiros ascenderam a esse nível durante os últimos cinco anos. A classe média em 2010 já “concentra a maior parte do poder de compra dos brasileiros”¹²⁷, que provavelmente podem representar compradores em potencial para a indústria automobilista, diante deste cenário que abordamos.

Se, a tendência do poder público em desconsiderar a participação do ciclista aumentar na mesma proporção que a produção da indústria automobilista e o crescimento da classe média, certamente, o cenário urbano que já é caótico vai tornar-se ainda pior e isso certamente não é nada animador para aqueles que estão sobre um instrumento como a bicicleta. Mas lembremos das palavras de Michael Pollak, já mencionadas anteriormente, a respeito das *memórias subterrâneas* e suas manifestações em momentos de crise, logo, a

¹²⁵ LUDD, op. cit., p. 10.

¹²⁶ Matéria publicada na página de notícias da Globo.com Disponível em: <http://g1.globo.com/Noticias/Economia_Negocios/0,,MUL15589399356,00CLASSE+C+GANHOU+MILH OES+DE+PESSOAS+EM+CINCO+ANOS+DIZ+PESQUISA.html>. Acesso em: 14 agosto 2010.

¹²⁷ Disponível em: <<http://economia.uol.com.br/ultimas-noticias/infomoney/2010/09/10/classe-media-detem-4624-do-poder-de-compra-dos-brasileiros.jhtm>>. Acesso em : 16 setembro 2010.

resistência por parte dos ciclistas que já é uma realidade, o que já indica essa crise, poderá tornar-se mais forte, principalmente, a partir de um conhecimento e/ou consciência maior sobre as relações em que estão inseridos e que suas ações sejam consideradas pela memória dessa cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O motorista tem uma arma na mão também. É difícil, é complicado. Se o governo incentivar um pouco mais, o governo tanto estadual como federal teria uma economia tão grande em tantas coisas. Eu acho a bicicleta um meio extraordinário como eu tava falando. Já tive a oportunidade de ter um transporte, um carro, qualquer coisa, mas como te falava, tendo, não tendo (carro), a bicicleta eu nunca vou deixar¹²⁸

Essa afirmação declarada em prol da utilização da bicicleta mesmo com a possibilidade de ter outros meios de transporte, foi uma das surpresas durante a nossa pesquisa, tínhamos como hipótese que a sua aplicação poderia ser consequência de uma determinada condição financeira que impedia a possível aquisição do automóvel. Mas todos os entrevistados demonstraram em suas declarações que essa suposição se existe não está relacionada à maioria dos praticantes do ciclismo utilitário que descobriram, pela resistência, os benefícios proporcionados pela bicicleta que os grupos dominantes insistem em não deixar transparecer.

César Augusto e Vilmar de Souza por exemplo não possuem carteira de motorista e também não têm a mínima vontade de adquirir um automóvel, as necessidades criadas por este são de algum modo, compensadas com estratégias realizadas a partir da experiência e exigência diária de cada um. César Augusto enquanto pintor, equipou sua bicicleta para levar seus instrumentos de trabalho, incluindo uma enorme escada, em suas palavras:

Nem é por questão econômica, porque eu tenho problema (saúde) muito tempo tinha, nunca fiz carteira de motorista, moto, nada. Porque, sempre bicicleta. Até um meio de transporte pra levar carga, não é verdade? A bicicleta. Escada, é tudo, tem uma bicicleta que tá ajeitada pra isso aí.¹²⁹

Adilson Freitas e Benedito Francisco já tiveram veículos motorizados, mas estes não chegavam a ocupar espaço privilegiado em suas vidas, limitando-se a ficarem estacionados em suas garagens para serem utilizados em alguma eventual emergência,

¹²⁸ Cesar Augusto, depoimento citado.

¹²⁹ César Augusto, depoimento citado.

como já analisamos. Entretanto, a expansão do ciclismo ainda continua limitada, para além dos obstáculos aqui identificados, a educação, consciência e respeito não estão incorporados em uma significativa parcela dos indivíduos motorizados e também dos próprios ciclistas, ambos continuam orientados, sobretudo, pela cultura do automóvel, presente nas mais diversas áreas. Situação que poderá ser modificada com a continuação dessa resistência e uma melhor compreensão sobre os aspectos aqui levantados a respeito do meio urbano para que não se esqueçam (principalmente o poder público) do ciclista enquanto sujeito. Nas palavras de Benedito Francisco:

Pra dar mais atenção pra nós, né? Mais atenção, principalmente esses, eu não posso falar de todos, o trânsito, né? Porque sempre nós tamo errado de bicicleta. [...] É mais atenção com nós, porque nós é, somo esquecido. **É isso que eu quero dizer.**¹³⁰

¹³⁰ *Benedito Francisco*, depoimento citado.

FONTES

Fontes Escritas:

LUDD, Ned. *Apocalypse Motorizado - A tirania do automóvel em um planeta poluído*. Rio de Janeiro: Conrad do Brasil, 2004.

PREFEITURA MUNICIPAL DE FOZ DO IGUAÇU. *Plano Diretor Municipal*. Foz do Iguaçu: 2006.

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 da Mobilidade Urbana, 2007.

WRIGHT, Charles Leslie. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

Fontes Orais:

BARUA, Cesar Augusto. Entrevista concedida a Nelson Gomes de Souza Neto. Foz do Iguaçu, 13 de junho de 2010.

BARROS, Marcelo. Entrevista concedida a Nelson Gomes de Souza Neto. Foz do Iguaçu, 11 de junho de 2010.

FREITAS, Adilson. Entrevista concedida a Nelson Gomes de Souza Neto. Foz do Iguaçu, 08 de junho de 2010.

SILVA, Benedito Francisco da. Entrevista concedida a Nelson Gomes de Souza Neto. Foz do Iguaçu, 09 de junho de 2010.

SILVA, Francisco da. Entrevista concedida a Nelson Gomes de Souza Neto. Foz do Iguaçu, 08 de junho de 2010.

SOUZA, Vilmar Antônio de. Entrevista concedida a Nelson Gomes de Souza Neto. Foz do Iguaçu, 11 de junho de 2010.

Fontes eletrônicas:

<http://www.denatran.gov.br/frota.htm> Acesso em: 20 agosto 2010

<http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/Portal/Noticias/wfrmNoticia.aspx?IdNoticia=21921>. (Site oficial da Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu – Informação sobre a revitalização da ciclovia). Acesso: 20 outubro 2009.

<http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/br/sec/turismo/pdf/Anexo%202%20%20Descr%20das%20aes%20DDT.pdf>. (Site oficial da Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu - Informação do Departamento de Desenvolvimento do Turismo). Acesso em 13 junho 2009

<http://www.fozdoiguacu.pr.gov.br/Portal/VisualizaObj.aspx?IDObj=10637>. (Site oficial da Prefeitura Municipal de Foz do Iguaçu - Dados Socioeconômicos de Foz do Iguaçu 2010). Acesso em: 20 junho 2010

<http://www.itamaraty.gov.br/sala-de-imprensa/selecao-diaria-de-noticias/midias-nacionais/brasil/o-globo/2010/08/19/brasil-supera-espanha-como-oitava-economia>. Acesso: 20 agosto 2010

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BLOCH, Marc. *Apologia da História, ou ofício do historiador*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1997.

GONZALEZ, Emilio. *Memórias que Narram a Cidade: Experiências Sociais na Constituição Urbana de Foz do Iguaçu*. São Paulo: PUC, Dissertação de Mestrado em História, 2005.

GUY, Debord. *A sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

HOBBSAWM, Eric J. *Tempos interessantes: uma vida no século XX*. São Paulo: Companhia das Letras, 2002,

HOBBSAWM, Eric. *Sobre história*. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

MENDONÇA, Sônia Regina de. *Estado e economia no Brasil: opções de desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

POLLAK, Michael. “Memória, Esquecimento, Silêncio.” *Revista Estudos Históricos*. Rio de Janeiro: Edições Vértice, vol. 2, n3, 1989, pp. 03-15.

POLLAK, Michael. “Memória e Identidade Social.” *Revista Estudos Históricos*. Rio de Janeiro: Edições Vértice, vol. 5, n. 10, 1992, pp.200-212.

PORTELLI, Alessandro. *A filosofia e os fatos: narração, interpretação e significado nas memórias e as fontes orais*. In: Tempo. Rio de Janeiro, vol 1, nº2, 1996, p. 60-61.

SOUZA, Marcos Alvito Pereira de. *As cores de Acari: uma favela carioca*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2001.

SKIDMORE, Thomas E. *Brasil: De Getúlio Vargas a Castelo Branco (1930-1964)*. São Paulo: Paz e Terra, 2007.

VIEIRA, Maria do Pilar de Araújo; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha; KHOURY, Yara Maria Aun. *A Pesquisa em História*. São Paulo: Ática, 1998, p. 19. Grifos meus.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA NA INTERNET

CASTRO, Fábio de. *Especial Bicicleta na Cidade – Atores sociais unem esforços para viabilizar mobilidade alternativa*. Disponível em: <<http://reportersocial.com.br/noticias.asp?id=1033>>. Acesso em: 23 junho 2008.

CASTRO, Fábio de. *Especial Bicicleta na Cidade – Atores sociais unem esforços para viabilizar mobilidade alternativa*. Disponível em: <<http://www.reportersocial.com.br/noticias.asp?id=1033>>. Acesso em: 23 junho 2008.

RAQUEL, Roberta. *Bicicletas para la Inclusión Social*. Disponível em: <<http://www.viaciclo.org.br/portal/artigos/99/143>>. Acesso em: 19 novembro 2008.

AB'SÁBER, Aziz Nacib. *O papel social das bicicletas. O uso do veículo em Ubatuba promove uma atmosfera urbana educada e estimulante*. Disponível em: <http://www2.uol.com.br/sciam/artigos/o_papel_social_das_bicicletas.html>. Acesso em: 22 junho 2008.

RABELLO, E.T. e PASSOS, J. S. *Erikson e a teoria psicossocial do desenvolvimento*. Disponível em <<http://www.josesilveira.com/artigos/erikson.pdf> >. Acesso em: 23 junho de 2008.