

UNIVERSIDADE TUIUTI DO PARANÁ

Rodyer Ferretti da Cruz

**NÓS SOMOS O TRÂNSITO: A APROPRIAÇÃO POLÍTICA DA
BICICLETA NA CONTEMPORANEIDADE**

CURITIBA
2009

**NÓS SOMOS O TRÂNSITO: A APROPRIAÇÃO POLÍTICA DA
BICICLETA NA CONTEMPORANEIDADE**

CURITIBA
2009

Rodyer Ferretti da Cruz

**NÓS SOMOS O TRÂNSITO: A APROPRIAÇÃO POLÍTICA DA
BICICLETA NA CONTEMPORANEIDADE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao
Curso de História - Faculdade de Ciências
Humanas, Letras e Artes da Universidade Tuiuti
do Paraná, como requisito parcial para a
obtenção do grau de licenciatura.

Orientador: Professor Doutor Erivan Karvat

CURITIBA
2009

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho ao meu orientador Professor Doutor Erivan Karvat, para minha família, ao meu amigo e irmão Ronald, a todos os amigos que vão comigo ver os jogos do Atlético Paranaense, ao amigo e dono do Barbar Iran e seus funcionários, aos meus amigos do grupo de futebol do Casarão, aos meus queridos amigos historiadores Schultz, Schatz, Allan, Diego, Karine, Marcelo, Denilton, Georgia, Lívia, Janny, Julyane Ramos, Wagner, Kelli, Nayamin, Vidotti, Juliana Gugliemin. Ao pessoal da Apolar Alto da XV. Um carinho todo especial para minha “vó” Sebastiana Magaldi que em toda minha vida sempre esteve ao meu lado. Ao meu amigo Diogo Ângelo Pelegrini. E ao meu querido pai e mãe em especoal. Obrigado a todos que vivem e participam da minha vida direta ou indiretamente.

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao meu orientador Professor Doutor Erivan Karvat, que ao longo do curso e da orientação teve paciência em transmitir seus conhecimentos para mim e a estruturar este trabalho. Também a professora Valéria pela ajuda na busca por fontes e temas ligados ao assunto e a professora Etelvina por supervisionar e transmitir seus conhecimentos de pesquisa histórica.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5
1.OS MEIOS DE TRANSPORTE	8
1.1. UM BREVE HISTÓRICO.....	8
1.2. A MODERNIDADE, OS TRANSPORTES E O TRÂNSITO.....	10
1.3 BICICLETA VS AUTOMÓVEL.....	19
2. A CONTESTAÇÃO DA SOCIEDADE DO AUTOMÓVEL E O INCENTIVO AO USO DA BICICLETA	24
2.1. A CONTESTAÇÃO DO AUTOMÓVEL.....	24
2.2. O ESPÍRITO CICLOATIVISTA: UM HISTÓRICO.....	32
2.1. O CONTEXTO DA BICICLETADA EM CURITIBA.....	38
3. CONSIDERAÇÕES FINAIS	47
4. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:.....	50
5. FONTES	52

INTRODUÇÃO

É praticamente inevitável não caracterizar a bicicleta como um meio de transporte ecológico, o que não dá para entender é por que ela não está inserida nas políticas públicas e no trânsito das grandes cidades brasileiras. Foi dessa forma que iniciei a minha pesquisa.

Sendo um ciclista curitibano, minhas aventuras eram para conquistar mais espaço no trânsito curitibano, e nesta aventura surgiu a minha curiosidade em saber se não há pessoas com esse mesmo problema. Ao buscar um espaço para a bicicleta na cidade, conheci o movimento Bicicletada de Curitiba.

Foi partindo desse pensamento que busquei analisar, nesta pesquisa, os cicloativistas, pessoas que adotaram a bicicleta como meio de transporte e incentivam seu uso. Vamos ver, portanto, o histórico cicloativista no mundo, mais especificamente em Curitiba, suas ações, manifestações, seus eventos, etc.

Inspirei-me em alguns autores que analisaram o cicloativismo de diferentes formas. Giselle Xavier e Leo Vinicius Liberato em seus trabalhos que falam sobre a bicicleta chegam ao cicloativismo de diferentes ângulos. Xavier foi buscar a inserção da bicicleta nas políticas urbanas brasileiras, com a Lei da Política Nacional de Mobilidade, até chegar ao cicloativismo brasileiro, através dos relatos desses ativistas. Liberato é enfático em dizer que o tempo era sua observação: ele analisou o tempo em nossa sociedade para enfim chegar aos cicloativistas de Amsterdam, os ingleses e também o cicloativismo no Brasil, e nos demais países.

Esses dois trabalhos são analisados e citados nesta pesquisa, mas vamos até o cicloativismo por um outro aspecto, a partir dos meios de transporte e de uma análise histórica. Esse é um ponto bem interessante; não consegui achar um trabalho de um historiador nesta área que colocasse a bicicleta como seu objeto; o que mais se aproxima disso é André Maia Schetino, que não possui graduação em história, mas em seu livro ele mergulha no assunto “bicicleta” nos fins do século XIX e início do século XX.

Sustentabilidade é a palavra que está em discussão hoje. Precisamos viver em um mundo sustentável, em cidades sustentáveis, dizem os especialistas. Um mundo em que é preciso deixar de lado alguns confortos em prol de uma melhora na coletividade da

sociedade, e também na vida útil do mundo em que vivemos. A sustentabilidade pode ser alcançada por meio de pequenos atos em nosso cotidiano, como escolher o meio de transporte para ir trabalhar.

Portanto, foi partindo deste pequeno ato do cotidiano que discuti a questão dos meios de transporte e se eles podem contribuir para um mundo sustentável e de qualidade de vida. Buscando em Charlie Leslie Wright um histórico dos meios de transporte, como eles se desenvolveram até chegar aos nossos dias, conseqüentemente chegando ao trânsito e às políticas urbanas da cidade, elementos que são fundamentais para esta análise.

O trânsito e as políticas urbanas são para todos? Notadamente, vemos que o automóvel recebeu grande importância nas cidades, por ser um símbolo da modernidade e do capitalismo. O automóvel perpassa por esta pesquisa, pois é tido como inimigo da qualidade de vida e de um mundo menos poluído, segundo os contestadores e os movimentos cicloativistas que irei analisar.

Dessa forma, com Guilherme Giucci vi que poderia ter um discurso sobre o automóvel menos apocalíptico que os dos contestadores desta pesquisa e ver no carro a sua ascensão e dominação no trânsito e nas políticas urbanas das cidades.

O símbolo da modernidade anda livre pelas ruas, todos querem comprar um automóvel, mas será que ninguém pode contra ele? É contra o automóvel que a bicicleta vem se firmar. A bicicleta é um veículo silencioso, ocupa pouco espaço e praticar o ciclismo faz bem para a saúde e, conseqüentemente, para o corpo.

Partindo desse pressuposto, analisei o histórico da bicicleta e seus incentivos, desde sua difusão nos fins do século XIX, com os clubes cariocas, até a época contemporânea, chegando a nossa cidade de Curitiba.

Coloquei o automóvel e a bicicleta juntos para ver seus prós, contras e suas semelhanças e grandes diferenças. Dessas diferenças cheguei aos contestadores da supremacia do carro nas cidades.

Assim, dando continuidade ao trabalho, parti para os contestadores e o que eles falam com relação ao automóvel. Os mesmos que apontam como solução a bicicleta. Iremos ver que todos eles têm suas críticas ao símbolo da modernidade e do consumismo: Illich fala da energia desperdiçada; Ludd fala dos problemas com a saúde

e os acidentes automobilísticos; Gorz diz sobre as cidades e sua degradação por culpa do carro. Sem esquecer também Giselle Xavier e Liberato, que vão mais diretamente ao cicloativismo.

Após analisar os contestadores da modernidade e do automóvel propriamente dito, iremos ver os movimentos cicloativistas no decorrer da história. Como eles se organizavam? Quais eram suas ações? Dando ênfase aos movimentos que influenciaram a Bicicletada.

Por fim, verificaremos a Bicicletada em Curitiba, analisando suas ações através dos sites na internet. Para dar uma reflexão teórica para suas atitudes acabei escolhendo Manuel Castells que, em seu livro *“Poder da Identidade”*, analisa os movimentos sociais contemporâneos.

A busca por fontes e referenciais teóricos nesta pesquisa foi bem dificultosa, visto que é um tema novo para um assunto que hoje está em constante debate. A internet acabou encurtando caminhos e eu acabei conseguindo chegar a alguns artigos e livros sobre esta discussão. A falta de tempo também foi um grande problema para o desenvolvimento da pesquisa, talvez tenha em outros locais que não pesquisei alguma reflexão sobre a bicicleta, pela internet consegui pesquisar vários assuntos em outras línguas, sobre a bicicleta, que infelizmente não tive tempo para traduzi-los. Talvez com a sustentabilidade sendo tão abordada ultimamente, este tema, no Brasil, venha a ser mais discutido nos campos acadêmicos.

1. OS MEIOS DE TRANSPORTE

1.1. UM BREVE HISTÓRICO

O homem, no decorrer da história, parece sempre buscar inovações para sua vida, a fim de sobreviver e alcançar o bem-estar e o conforto. A tecnologia sempre o auxiliou nesta busca em diversos instrumentos, como em recipientes, adornos, armas, indumentárias, habitação e o que nos interessa nesta pesquisa: o transporte.

Todas as pessoas têm certa familiaridade com os transportes, normalmente vamos “a pé” para ir até a padaria, andamos de bicicleta até um comércio próximo, nos deslocamos de automóvel ou, então, de ônibus para irmos até o nosso trabalho. Algumas pessoas utilizam automóveis para esses deslocamentos, outras preferem andar somente de bicicleta, todas tem o livre arbítrio e liberdade de escolha para optar pelo melhor meio de transporte para se deslocar de um ponto ao outro.

Os meios de transporte são vários e podem ser divididos em aéreo, marítimo e terrestre. Podem ser simples, como andar a pé, ou complexos, como um avião; pode ser apenas a extensão sob rodas de suas pernas, como uma bicicleta, ou então um imenso navio que transporta milhares de contêineres. Os transportes se inovaram ao longo da história da humanidade e não cabe a nós, aqui, falar desde a invenção do primeiro meio de transporte até os dias de hoje com a mais alta tecnologia em meios de locomoção. O que nos interessa é o fim do século XIX e início do século XX, data que marca a propagação de dois meios de transporte: o automóvel, que Henry Ford¹ tratou de produzir em série, e a bicicleta, difundida, transformada e inovada durante fins do século XIX.

Segundo Charles Leslie Wright, os deslocamentos no início do século XX eram realizados a pé, e dessa forma foram se criando as primeiras ruas e avenidas para se andar e também para transportar produtos. Como diz o autor:

Era importante minimizar as distâncias entre todos os locais da cidade e desobstruir todos os caminhos. Isso levou ao estabelecimento de um traçado viário de ruas e avenidas que se cruzavam a ângulos retos, como os fios de

¹ Empreendedor norte-americano e primeiro empresário a produzir automóveis em série.

uma peneira, havendo, ainda, becos estreitos para dar acesso às residências. Com exceção de acidentes geográficos e algumas experiências urbanísticas, esse tipo de traçado ainda predomina nas cidades modernas.(WRIGHT, 1988, p. 20).

Ou seja, para facilitar o transporte, seja a pé ou carregando produtos, foram instauradas ruas e avenidas, facilitando assim o deslocamento.

Com o crescimento das cidades, os deslocamentos começaram a ser maiores, o veículo de tração animal passou a ser utilizado para completar trajetos mais longos e conseqüentemente começaram a surgir os primeiros transportes públicos, pois os veículos de tração animal exigiam muito tempo, habilidade e um cuidado rigoroso com o animal.

Sendo assim, com o avanço tecnológico, foram desenvolvidos os primeiros bondes e trens, o que era mais vantajoso, pois diminuía o tempo do transporte e aumentava o carregamento de produtos e, ao mesmo tempo, a desvantagem era o barulho de tais máquinas e o espaço que elas necessitavam perturbando assim o ambiente, exigindo a desapropriação de espaços públicos e privados. (WRIGHT, 1988).

Citemos novamente Charlie Leslie Wriugh:

A partir de 1900, boa parte das cidades brasileiras de médio e grande porte começou a trocar os seus bondes puxados por burros por bondes elétricos operando em baixa velocidade e com apenas um ou dois carros na composição, o bonde seguia por trilhos fincados nas ruas e avenidas onde compartilhava o espaço com outros veículos e pedestres [...] o ônibus, o táxi e o automóvel (nas suas formas motorizadas) apareceram no início do século XX com o aperfeiçoamento do motor de combustão interna. (WRIGTH, 1988, p. 22-23).

Entretanto, o bonde no Brasil oferecia inúmeras desvantagens, pois andava em apenas um traçado, ocupava muito espaço. As empresas responsáveis e especializadas neste transporte eram estrangeiras, os impostos cobrados pelo Estado e a mão-de-obra eram muito caros, resultando poucos lucros para estas empresas, dando, dessa forma, espaço para outras alternativas de locomoção. Com o surgimento de

outros meios de transporte com mais flexibilidade de deslocamento como táxis e ônibus, o transporte foi se desenvolvendo. (WRIGHT, 1988).

Com as medidas políticas adotadas durante as décadas de 30 e 50, optou-se pelo automóvel como principal meio de transporte, sendo atualmente utilizado como tal e surgindo como símbolo da modernidade.

1.2. A MODERNIDADE, OS TRANSPORTES E O TRÂNSITO

As cidades, com o passar do tempo, foram se desenvolvendo e, conforme se expandiam as indústrias e as ofertas de trabalho, mais chegavam pessoas em busca de emprego, e as cidades, conseqüentemente, cresciam. Os meios de transporte sempre colaboraram para essa expansão. As medidas e intervenções políticas moderam tal desenvolvimento, servindo para ordenar o crescimento das cidades e coordenar a maneira como os indivíduos se locomovem dentro dos grandes centros urbanos. Gisele Xavier², em um estudo sobre o cicloativismo e a mobilidade urbana, cita Eric Ferreira para definir as medidas políticas com relação à organização das cidades, “dentro do ambiente das cidades, o conjunto de políticas urbanas contribuem para a definição da forma urbana”³, ou seja, essas medidas servem para controlar a expansão das cidades, como o uso do solo, a habitação, e conseqüentemente as políticas de transporte.

É assim que surgem os planejamentos para as cidades, por meio da política urbana que formula o planejamento com a intenção de propiciar o bem-estar aos cidadãos e de desenvolver e expandir a cidade, de forma que seja útil no presente e se adapte ao futuro. Como diz Jorge Bernardi⁴:

É de entendimento geral que o objetivo final do planejamento é melhorar a qualidade de vida das pessoas que moram naquele ambiente urbano, mantendo equilíbrio ambiental e preservando seus recursos para as futuras gerações. (BERNARDI, 2007, p. 357).

² Professora efetiva do Centro de Educação Física, Fisioterapia e Desportos da Universidade do Estado de Santa Catarina – UDESC. Coordenadora do Grupo Ciclobrasil.

³ Ferreira, ap. XAVIER, 2007, p. irreg.

⁴ Formado em jornalismo pela UFPR (1978) em Direito pela PUC-PR (1980). Pós-Graduado em Gestão Técnica do Meio Urbano pela PUC-PR e Universidade de Compiègne (França). Mestre em Gestão Urbana pela PUC-PR.

O planejamento, portanto, deve estudar a cidade e fazer uma previsão de sua expansão: em que região as pessoas vão morar, como serão construídas essas residências, escolas, comércios, e postos de atendimentos do Estado, também seu uso do solo, os transportes, além de outros fatores.

Um estudo aprimorado planeja os transportes que serão utilizados na cidade, para beneficiar o máximo de moradores e se ter uma estabilidade de locomoção. Mas sempre teremos interesses voltados à questão do planejamento. As políticas urbanas fazem o plano urbano sofrendo pressões de diversos setores que buscam seus interesses. Um exemplo seria a tentativa de facilitar a locomoção dos automóveis, mas esta questão veremos mais adiante. O que temos que saber, por enquanto, é que esses interesses interferem em todos os cidadãos. Assim, podem ser beneficiados uns em detrimento dos outros, uma vez “que não existe uma política absoluta livre de pressões reais de várias origens”. (VASCONCELLOS, ap. XAVIER, 2007, p. irreg.).

Dessa forma, o transporte urbano está inserido nessas políticas urbanas. Esse transporte pode ser público ou então particular. Wright busca definir o que seria transporte urbano:

O transporte urbano é também uma atividade essencial. De fato, abrange toda a movimentação de pessoas e mercadorias nas nossas cidades. É uma atividade que permite a realização das demais atividades urbanas como trabalho, estudos, diversões, manufaturas e comércio. São calçadas, ruas e avenidas que dão vida às cidades. (WRIGHT, Charles, 1988 p. 08).

Portanto, as cidades não se desenvolvem sem os meios de transporte, mas, sim, através das decisões políticas é que podemos ver erros, omissões e acertos que fazem parte desse desenvolvimento urbano. É pelas decisões políticas que se define como serão usados os transportes públicos, variando de cidade para cidade.

O transporte público abrange diversos veículos de locomoção, cabendo às políticas urbanas definirem qual é a melhor opção ou melhores opções para a cidade. Wright define como sendo esses veículos o metrô, os trens de superfície e os trens elevados, os bondes, os ônibus, táxis e os transportes especiais.

Um meio de transporte que é muito utilizado é o metrô, que por sua vez tem grande capacidade de transporte e uma maior segurança contra acidentes. Para o

ambiente é eficaz, pois fica abaixo da terra, eliminando a poluição visual e o ruído. Suas desvantagens estão na alta complexidade de construção, no grande número de desapropriações. E os gastos para compra dos equipamentos tornam muito caro o projeto do metrô para a cidade. Além do mais, depois de pronto, a pouca flexibilidade de paradas, a restrição de cargas e a sua manutenção ao longo dos anos também encarecem o projeto. (WRIGHT, 1988).

O desempenho do trem de superfície é praticamente igual ao do metrô, tanto na desvantagem dos custos de equipamento e complexidade de construção quanto nos termos de desapropriação. O trem elevado custa mais que os trens de superfície e gera uma grande poluição para o ambiente, diferentemente dos ônibus que são bem mais baratos. (WRIGHT, 1988).

Hoje, os bondes, que tiveram seu auge no começo do século XX e decaíram com a expansão dos veículos de propulsão a motor, estão em desuso, tendo função apenas com intuitos turísticos. O custo do bonde e do ônibus é praticamente o mesmo para as cidades, mas o bonde tem pouca flexibilidade em relação ao ônibus.

Dentro da categoria ônibus existe uma grande variação de veículos:

As variações são igualmente significativas e os sistemas de propriedade, gerenciamento e operação dos ônibus. A um extremo encontra-se uma firma que consiste em apenas um veículo, dirigido pelo proprietário no outro extremo, há, em cidades grandes, empresas públicas e particulares com centenas de ônibus. Os ônibus podem operar no trânsito misto, ou seja, no meio do tráfego de automóveis e caminhões, ou em canaletas de uso exclusivo, onde trafegam em “ondas” ou “pelotões” e atingem capacidades de transporte semelhantes às operações ferroviárias. (WRIGHT, 1988, p. 35).

Essa afirmação de Wright está estritamente ligada às políticas urbanas de cada cidade, pois elas é que definem o que será melhor para a cidade no que se refere ao uso dos ônibus públicos.

O ônibus, assim como os outros meios de transporte públicos, também tem suas vantagens e desvantagens. O convencional tem a desvantagem de ser extremamente desconfortável e, referente à velocidade e pontualidade, ele depende muito do trânsito; o custo dos convencionais é infinitamente menor do que dos metrôs e trens. O ônibus polui menos que o automóvel, e o risco de acidente é bem menor que o dos

automóveis; por ser grande e mais elevado ele protege mais os passageiros. A maior vantagem dos ônibus sobre os trens é que eles têm mais flexibilidade em termos de origens e destinos. (WRIGHT, 1988).

A modalidade táxi é muito parecida com a do automóvel, pois transporta, na maioria das vezes, apenas um passageiro. Os transportes especiais estão estritamente relacionados ao transporte marítimo, desde que a cidade seja litorânea ou tenha lago. Ainda assim, pode ser utilizado para fins turísticos, mas não significa que não pode entrar nos transportes públicos das cidades, dependendo das políticas urbanas. Rio de Janeiro e Florianópolis, por exemplo, utilizam o transporte marítimo para o deslocamento da população. (WRIGHT, 1988).

Além dos transportes públicos, as políticas urbanas precisam também dar atenção ao transporte particular, tendo como principal veículo de representação o automóvel, que hoje é um dos meios de locomoção que mais é favorecido pelo Estado, através da construção de estradas, pavimentação de ruas nas cidades e projetos urbanos na tentativa de facilitar sua locomoção nos trajetos urbanos.

O automóvel tem sua história ligada ao século XIX, pois foi nesse período que ele começou a ser comercializado e tido como um objeto de consumo. Mas foi com Henry Ford que teve sua expansão através da fabricação em série.

A concepção inventada por Ford, chamada de o fordismo, caracterizou-se como grande revolução nos meios de transporte, na economia mundial e também na noção de trabalho. David Harvey⁵ diz:

Ford também fez pouco mais do que racionalizar velhas tecnologias e uma detalhada divisão do trabalho preexistente, embora, ao fazer o trabalho chegar ao trabalhador numa posição fixa, ele tenha conseguido dramáticos ganhos de produtividade, fez um influente tratado que descrevia como a produtividade do trabalho podia ser radicalmente aumentada, através da decomposição de cada processo de trabalho em movimentos componentes e da organização de tarefas de trabalho, fragmentadas segundo padrões rigorosos de tempo e estudo do movimento. [...] O que havia de especial em Ford era sua visão, seu reconhecimento explícito de que produção de massa significava consumo de massa, um novo sistema de reprodução da força de trabalho, uma nova política de controle e gerência do trabalho, uma nova estética e uma nova psicologia, em suma, um novo tipo de sociedade

⁵ Geógrafo formado na Universidade de Cambridge. Professor que trabalha com diversas questões ligadas à geografia urbana.

democrática, racionalizada, modernista e populista. (HARVHEY, 1992, p. 121).

Vemos que a produção em série do automóvel trouxe mudanças profundas na sociedade, e os princípios de Ford estão até hoje perpetuados em nossa sociedade. A instauração da jornada de trabalho de oito horas fez com que os próprios produtores consumissem os produtos fabricados em quantidades cada vez maiores, tendo os funcionários renda e lazer para consumir, notabilizando o que conhecemos hoje como consumismo.

O fordismo foi uma concepção implantada antes das guerras e, segundo Harvey, o período de crise foi um momento de amadurecimento das indústrias que, com o final da Segunda Guerra Mundial, tiveram um crescimento ainda maior na construção de carros e equipamentos de transporte, tornando-se os propulsores do crescimento econômico mundial.

O automóvel moldou os parâmetros de transporte durante seu desenvolvimento tecnológico. Ele foi e ainda é um símbolo da modernidade e da tecnologia em curso, produzido pela Segunda Revolução Industrial, quando os motores a combustão substituíram tanto a força humana quanto a animal. Essa tecnologia exerce influência no social. Como diz Guilherme Giucci⁶:

A lista de efeitos sociais realmente impressiona. Sobre a distribuição da população, os negócios, a indústria, o governo, a saúde, a morte, a família, o ócio, a sexualidade, a moral, a vida urbana e rural, os valores, a educação, a moradia, a linguagem, a percepção do tempo e espaço. Contudo os resultados da tecnologia não são homogêneos, já que pode haver consequências contraditórias em diferentes grupos e momentos históricos (GIUCCI, 2004, p. 12).

O autor afirma que o automóvel por ser uma tecnologia que também se encaixa nesse parâmetro, e Giucci fala dos efeitos do automóvel em uma família. Esta família, com um único automóvel, pode programar atividades em grupo; entretanto, se nesta mesma família tiver mais de um automóvel, pode se ter uma fragmentação familiar.

⁶ Possui graduação em História na Stanford University (1981), mestrado em Humanas - Stanford University (1983) e doutorado em Letras - Stanford University (1987). Atualmente é adjunto da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Tem experiência na área de Letras, atuando principalmente nos seguintes temas: literatura latino-americana, literatura de viagem, conquista das Américas, Estudos Culturais.

“Estamos ante um prestigioso objeto móvel que se insere em condições sociais preestabelecidas que permitem, limitam ou determinam as opções de seu consumo e uso. [...] No caso do automóvel sua importância é fruto da centralidade do objeto na transformação humana” (GIUCCI, 2004, p. 12). O automóvel está no seio do individualismo proposto pela modernidade, na ascensão da tecnologia e do capitalismo em nossa sociedade.

Dessa forma, o automóvel hoje é um símbolo do capitalismo, pois movimenta milhões e é objeto de consumo por parte de todas as pessoas. As indústrias automobilísticas movimentam milhões em propaganda para vender o automóvel. As buscas pelo petróleo para fabricar a gasolina, o pneu e outros componentes, também movimentam lucros exorbitantes, além de o automóvel gerar na economia vários empregos diretos e indiretos. O exemplo está no mecânico e na loja de peças e acessórios perto de casa. As fábricas instaladas em determinados lugares fazem movimentar a economia na região, gerando diversos benefícios, seja na montagem de um restaurante, ou de um cabeleireiro para atender os funcionários da nova fábrica instalada. O automóvel movimenta a economia capitalista. Por isto que o Estado favorece o veículo nas políticas urbanas.

Assim como Wright, Leo Vinicius Maia Liberato⁷ vê o carro como um benefício individual e de status, ou seja, na busca de encurtar o tempo, o indivíduo compra o automóvel para ter um deslocamento mais rápido de um ponto ao outro, mas esse uso prático acaba tendo problemas, pois o automóvel também é uma forma de se diferenciar do outro, que não possui condições financeiras para pagar e ter este produto. É a sociedade de consumo. Essa diferenciação de classes decorrente do automóvel está inserida devido às novas tecnologias não serem alcançáveis a todos, mas, sim, para os indivíduos mais abastados. (LIBERATO, 2003).

Inserido nesse veículo de locomoção, o progresso e a velocidade são os motores propulsores da modernidade; o progresso chega decorrente de o automóvel conseguir substituir as antigas tecnologias com toda sua inovação. A velocidade é a propaganda da modernidade que, segundo Giucci, com a máquina, o indivíduo busca aumentar suas capacidades físicas e espaciais. É o caso do automóvel.

⁷ Mestre em Sociologia Política pela UFSC, doutorando em Sociologia Política na UFSC e participante das Bicicletadas de Florianópolis.

Wright, contudo, não se esquece de outra categoria dos meios de locomoção: a modalidade não motorizada. A bicicleta é o principal representante dos veículos não motorizados e o pedestre é o único que a cidade não pode excluir, pois quem habita as cidades são os homens e o deslocamento “a pé” sempre vai ocorrer. Entre as inúmeras vantagens citadas por Wright, os não motorizados ajudam a fluir os deslocamentos na cidade, pois não ocupam muitos espaços e auxiliam na qualidade de vida dos cidadãos. Seja em termos físicos, pois andar a pé ou de bicicleta, além de ser um meio de transporte é atividade física, SEJA em termos psicológicos, evitando o estresse de um grande congestionamento; ou em termos econômicos, economizando na passagem dos coletivos para ir ao trabalho, na hora de transportar uma carga, como um botijão, o deslocamento é bem mais barato do que o automóvel. (WRIGHT, 1988)

O ato de andar “a pé”, segundo Whight, é o modo de maior capacidade de transporte, superado apenas pelos veículos coletivos, é o que consome mais energia renovável, superado apenas pela bicicleta. E o modo mais rápido de percorrer distâncias curtas, e de forma não poluente. (WRIGHT, 1988).

O lado negativo é que o pedestre tem pouca velocidade, dependendo muito do que vai transportar e do clima. Os não motorizados sofrem com a falta de políticas urbanas, tornando o ato de andar, ou pedalar, pouquíssimo vantajoso devido ao fato de se privilegiarem outros meios de locomoção. Ao andar a pé, as calçadas podem ser inseguras e ao escolher pedalar terá que disputar espaço com os outros meios de locomoção. (WRIGHT, 1988).

Essa forma de disputar espaço é o que Eduardo Vasconcelos chama de conflitos na circulação e está inserido no que ele define como trânsito:

No espaço urbano de nossas cidades são realizadas diariamente milhares ou milhões de viagens, utilizando-se meios de transporte diferentes, em horários diferentes, por motivos diferentes (...). Todos esses deslocamentos representam a “vida” da cidade e estão, portanto, diretamente ligados às características socioeconômicas da população, à idade das pessoas, a seu trabalho, sua renda, seu local de moradia. O trânsito é, assim, o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma da movimentação geral de pedestres e veículos. (VASCONCELOS, 1985).

Dessa forma, o trânsito é um todo, ou seja, é o transporte que o indivíduo escolhe para se deslocar, é seu interesse conflitando com o outro, suas necessidades que precisam ser supridas com o auxílio de algum meio de locomoção. Pode se dizer que esse conjunto chama-se trânsito.

A circulação dos indivíduos nas cidades nos mostra que o trânsito tem uma tarefa muito importante: resolver os ditos conflitos na circulação. Os técnicos dessa área buscam amenizar esses conflitos. Vasconcellos fala que no trânsito existem quatro fatores que são levados em consideração: a fluidez, a segurança, a acessibilidade e a qualidade de vida. (VASCONCELLOS, 1985).

A fluidez é, resumidamente, a facilidade de circulação dos indivíduos no trânsito; todos os indivíduos querem se deslocar o mais rápido possível para determinado local (casa, trabalho, clube, etc.), sem precisar sofrer qualquer tipo de impedimento. (VASCONCELLOS, 1985).

Segurança é a busca de um trânsito seguro para evitar ao máximo o risco de acidentes; para isso, são colocadas lombadas perto de escolas, ou então sinaleiros em um cruzamento movimentado, tudo para tentar ou ao menos amenizar os riscos a vida de pedestres, motoristas, ciclistas e dos usuários do trânsito. (VASCONCELLOS, 1985).

O acesso mais fácil ou mais dificultoso a um determinado local está relacionado diretamente com a acessibilidade, cabendo às leis de trânsito e às políticas públicas definir as vias de melhor acesso para determinada região. (VASCONCELLOS, 1985).

O respeito às funções de cada local da cidade e a defesa do meio ambiente está ligado à qualidade de vida. Esse respeito se refere ao trânsito; ele não pode ser tão pesado em zonas residenciais, afetando a vida dos moradores da região, e “níveis aceitáveis de poluição sonora e atmosférica representam um alto nível de qualidade de vida”. (VASCONCELLOS, 1985)

Há relatos de problemas no trânsito até na Roma Antiga, mas os problemas se acentuaram com a propagação do automóvel nos tempos modernos. A circulação urbana está relacionada com o trânsito e, segundo Vasconcelos, não é apenas um problema técnico, mas, sim, do próprio modo de como as pessoas interagem com os conflitos de interesses que se desenrolam no dia a dia das cidades, na disputa pelo

espaço. Ao escolher um meio de transporte, o indivíduo pode se tornar um pedestre, passageiro ou motorista, e terá que se adaptar conforme as suas necessidades e interesses. O trânsito pode dar mais poder para uns do que para outros:

Além do conflito físico, que é o mais evidente, há o conflito político, ligado à posição diferenciada das pessoas na sociedade, no processo produtivo, levando ao aparecimento de interesses diferentes, conflitantes e, mais importante, à diferente possibilidade de utilização do espaço urbano. Além dos conflitos básicos, o tratamento dos problemas de trânsito lida também com variáveis conflitantes – a fluidez, a segurança, a acessibilidade e a qualidade de vida: ao procurar melhorar uma delas, utilizando o mesmo espaço, as outras podem ser afetadas negativamente. (VASCONCELOS, 1985, p. 89).

Essa observação de Vasconcelos nos leva a crer que o trânsito não pode resolver a necessidade de todos ao mesmo tempo, tendo em vista a diversidade de interesses de cada indivíduo. Portanto, o trânsito é uma atividade complexa, e Vasconcelos conceitua como uma forma de gerenciar os conflitos, buscando o equilíbrio entre eles. Tudo se complica ainda mais se analisarmos que o indivíduo no trânsito, às vezes, necessita de rapidez, outra hora de segurança, causando uma desigualdade. Isso reflete também na questão de que o indivíduo pode ser ora motorista, ora passageiro, ou ainda pedestre.

Pensando sobre esses conflitos temos também Jane Jacobs ⁸, que vê essa briga devido ao excessivo número de automóveis nas ruas das cidades, gerando conflito com os pedestres e contra os próprios carros. “Precisamos também saber que o trânsito nas cidades exerce uma pressão sobre si mesmo. Os veículos brigam entre si por espaço e pela conveniência das soluções”. (JACOBS, 2000, p. 389).

Jacobs traça uma relação entre os carros e as cidades:

A atual relação entre cidades e automóveis corresponde, em síntese, a uma das peças que às vezes a história prega no progresso. O período de evolução do automóvel como transporte cotidiano correspondeu precisamente ao período durante o qual o ideal de anticidade, nos moldes de um subúrbio, foi elaborado arquitetônica, sociológica, legislativa e financeiramente. (JACOBS, 2000, p. 382).

⁸ Escritora e ativista política canadense.

Esses quatro fatores que Jacobs aponta em seu livro, nos dão parâmetros para analisar essa interferência do automóvel nas cidades.

A construção das cidades e as políticas urbanas também interferem no trânsito, pois, favorecendo um tipo de transporte, acaba desfavorecendo o outro. Uma cidade que beneficia os automóveis, conseqüentemente prejudica a circulação de pedestres ou de ciclistas, que precisam se deslocar para sua casa, seu trabalho ou para qualquer outro destino.

1.3. BICICLETA VS AUTOMÓVEL

Com o advento das inovações tecnológicas, os meios de transporte foram se inovando, o que Giucci chama de transformações. Foi assim que os bondes foram excluídos das ruas das cidades, pois sua rota fixa atrapalhava o trajeto dos ônibus e dos carros, que estavam em ascensão e era uma nova tecnologia. Dessa forma, andar de automóvel e ônibus fez com que o bonde sucumbisse. As políticas urbanas se voltavam para os meios de locomoção inovadores, tendo como principal representante o automóvel.

Esse meio de locomoção mudou a forma de pensar e planejar a cidade, tendo em vista o veículo ser mais espaçoso (10 m², mais ou menos), ter-se-ia que alargar as ruas, construir estradas para que ele pudesse se locomover. As cidades então ficaram totalmente ligadas ao automóvel, sendo hoje impossível pensar a cidade sem ter o carro como meio de locomoção.

O automóvel chega como a manifestação de uma nova era do progresso técnico. O espetáculo é alucinante. Estaria além da religião, da ideologia, do gênero sexual, das classes sociais, do modelo econômico, da Nação-Estado. Não há dificuldade em constatar que a produção automobilística mantém um vínculo fundamental com a nação, que sua importância é mais que setorial e que todo um sistema de interesses e de serviços se articula ao seu redor. (GIUCCI, 2004, p. 15)

Isso não significa que todos aceitassem essa dominação do carro nas cidades. Vemos, durante o século XX, uma série de autores que contestam esse “quase monopólio” dos automóveis sobre os outros meios de transporte. Esses autores viram

no automóvel um veículo com muitos benefícios para o indivíduo, em detrimento da coletividade, sendo as cidades prejudicadas por essa inovação tecnológica. Um desses autores é Ivan Illich⁹, o qual formula uma teoria para a distribuição igualitária de energias para todos os indivíduos, e vê no automóvel um inimigo a ser combatido em favor da coletividade e também do social, devido aos seus diversos malefícios. E diz:

Para transportar uma só pessoa em um Volkswagen por uma distância de 500 km, são queimados os mesmos 175 kg de oxigênio que um indivíduo respira em todo o ano. (ILLICH, IN: LUDD, 2004, p.35). No momento em que uma sociedade se torna tributária do transporte, não somente para as viagens ocasionais, mas também para seus deslocamentos cotidianos, se torna visível a contradição entre justiça social e energia motorizada, isto é, entre a liberdade da pessoa e a mecanização da rota. A dependência, em relação ao motor, nega a uma coletividade exatamente aqueles valores que se considerariam implícitos ao melhoramento da circulação. (ILLICH, IN: LUDD, 2004, p.43).

Assim, esses autores inspiraram diversos contestadores e movimentos sociais a favor da coletividade, em uma forma de oposição às tecnologias e à modernidade. Elegeram uma invenção que ocorreu quase no mesmo período do automóvel, para enfrentar e desafiar o veículo motorizado e as políticas urbanas que auxiliam sua expansão nas cidades, um veículo que, segundo Liberato, só se assemelha com o carro por ser um meio de locomoção: a bicicleta.

Vemos, dessa forma, que apesar de ser apenas um pequeno número de indivíduos contestadores no meio da sociedade, que gritam seu nome, a bicicleta vem carregada de ideologias e soluções para um mundo cercado por falta de espaço, mau planejamento das cidades e bastante poluição. Da mesma forma que o automóvel pediu passagem entre os bondes, no fim do século XIX e início do século XX, a bicicleta, não com tanta força (como o da propaganda, da inovação e da tecnologia), veio desafiar o predomínio do automóvel nas cidades, por meio de autores como Illich e dos contestadores que montam movimentos para falar sobre seus benefícios e pregar uma cidade mais sustentável e socialmente agradável.

⁹ Austríaco, seus estudos vão da filosofia, física à teologia; doutorado em História. Sociedade sem escolas e Celebração da Consciência são dois de seus livros. Tratava de tema como Medicina, Transporte e Educação.

Para começarmos a falar sobre as contestações desses indivíduos, precisamos voltar à bicicleta, à apropriação política que ela sofre por esses autores, para defender suas teses e reivindicações perante o carro.

Assim como o automóvel, a bicicleta é um produto da modernidade, nem tão simbólica quanto ele, mas na época de seu surgimento na Europa e aqui no Brasil, era símbolo de status e de diferenciação de classes. André Maia Schetino, em seu livro *“Pedalando na Modernidade”*, afirma que a bicicleta é uma entre tantas novidades da Revolução Científica e Tecnológica e, da mesma forma como outras invenções, sofreu diversas transformações até se tornar como a conhecemos hoje¹⁰.

Dessa forma, a bicicleta foi sofrendo correções até chegar ao eixo de direção móvel (guidão). E os irmãos Pierre e Ernest Michaux construíram uma bicicleta movimentada pela força humana, ganhando mais fluidez e velocidade em seu deslocamento. Chamada primeiramente de velocípede, a bicicleta sofreu uma revolução:

A tração passou a ser feita por corrente na roda traseira, ao contrário dos modelos anteriores, em que o pedal era fixo na roda dianteira. (...) O desenvolvimento da tecnologia da engrenagem por correntes foi fundamental para a história da bicicleta e do ciclismo. (SCHETINO, 2008, p. 53).

Assim, foram adicionadas diversas inovações, mudada a forma como se andava de bicicleta, sua altura, por exemplo, para obter um melhor desempenho quando o indivíduo se deslocasse de bicicleta, até chegar ao que nós conhecemos hoje.

No século XIX, durante suas inovações, foi apelidada de “cavalo de ferro”, devido a um grande número de entusiastas que ela arrebatou. Schetino diz que ela chegou junto com a revolução dos meios de transportes, que vieram para substituir o uso de veículos com tração animal. Esses entusiastas substituíram os cavalos pela bicicleta em larga escala, devido aos benefícios que ela trazia, pois ela não comia e não dava tantos gastos como o cavalo. (SCHETINO, 2008).

O autor de *“Pedalando na modernidade”* volta o seu trabalho para a pesquisa do esporte ciclismo; por isso também fala que no fim do século XIX os higienistas

¹⁰ Seu aparecimento vem dos projetos de Leonardo da Vinci, até a formulação e a criação da invenção pelo Barão Drais, chamada de Draisiana. “A Draisiana tinha sua utilização restrita: sua movimentação era feita com pés do condutor”; isso dificultava nas subidas íngremes.

estavam dispostos a incentivar o uso da bicicleta, pois os passeios com ela eram receitas para combater o alcoolismo e ter uma boa saúde; a medicina estava muito interessada na nova tecnologia. (SCHETINO, 2008).

Além da medicina, o movimento feminista também se interessou pela bicicleta. No começo, o uso dela pelas mulheres foi alvo de muita controvérsia, mas elas abraçaram a causa e conseguiram excluir o uso de espartilhos, pois isso incomodava no ato de andar de bicicleta. Também uma colunista francesa escreveu e ilustrou os modos de como as mulheres deveriam andar de bicicleta. (SCHETINO, 2008).

A pesquisa de Schetino foi voltada para os jornais da época na região de Paris e Rio de Janeiro. Outro aspecto das bicicletas nos fins do século XIX e início do século XX foi que ela somente era destinada aos mais ricos, tendo em vista seu preço muito alto. No Rio, as condições ainda eram precárias para seu deslocamento, surgindo assim oficinas para seu reparo e manutenção. A bicicleta, nos exemplos das cidades de Paris e Rio de Janeiro, que Schetino mostra, foi gradativamente tomando as ruas das cidades urbanas e modificando suas formas:

A bicicleta modifica a paisagem da cidade, seu modo de funcionamento, sua estrutura física. O início das importações, o aumento do número de bicicletas de segunda mão e o aluguel de bicicletas foram fatos que contribuíram para que cada vez um número maior de pessoas passasse a conhecer e a se envolver com esse novo invento. (SCHETINO, 2008. p. 64).

Schetino fala bastante do ciclismo e das organizações de clubes de ciclismo, para incentivar a prática do ciclismo. Ele leva a bicicleta aos primórdios do esporte ciclismo, como define. Podemos citar, assim, que esses clubes ciclísticos podem ser as primeiras manifestações de incentivo do uso da bicicleta, não contra o automóvel, mas essas manifestações são de incentivo à prática, e levam a crer que, mesmo não sendo intencional, afetam o carro.

Os contestadores do automóvel o olham como um produto da economia capitalista, pois ele gira milhões de dólares; veem nele um veículo consumidor de tempo, em vez de poupador. O carro acaba consumindo tempo do próprio usuário e de outras pessoas que não o possuem. Um exemplo disso seriam os congestionamentos e a concorrência bruta na economia, respectivamente. Olham o automóvel como um

consumidor de energia, pois ele acaba consumindo as reservas naturais do planeta (petróleo, metal, ferro, borracha, etc.), além de poluí-lo durante sua fabricação, sua vida útil e depois de descartado. É um produto fruto da desigualdade social. Uns podem comprar, mas a maioria da população não tem condições. É um devorador da qualidade de vida e da sociabilidade das pessoas, seu espaço, seu barulho, todos os incômodos com o trânsito.

Enfim, os contestadores veem na bicicleta um invento totalmente ao contrário do automóvel. Tido como um veículo coletivo, devido ao seu baixo valor, todos podem comprar; não consome o tempo de ninguém, não consome energia, espaço e não polui. Hoje as políticas públicas e esses contestadores olham a bicicleta como um invento que propaga saúde e qualidade de vida. É assim que no próximo capítulo iremos pesquisar sobre esses incentivadores do uso da bicicleta.

2. A CONTESTAÇÃO DA SOCIEDADE DO AUTOMÓVEL E O INCENTIVO AO USO DA BICICLETA

2.1. A CONTESTAÇÃO DO AUTOMÓVEL

Iremos analisar, neste capítulo, os contestadores da modernidade e do automóvel, autores que enxergaram no carro uma máquina destruidora da coletividade e da qualidade de vida, um sugador de energia.

É nesse sentido que Ivan Illich discute o tema energia. Para ele o trabalho físico faz o indivíduo interagir com o espaço e com o tempo e, ao usar novas fontes de energia, põe o espaço em perigo. Ao fazer uso da energia motorizada, o indivíduo oprime o espaço. Para exemplificar, Illich fala da circulação de pessoas e seus deslocamentos.

O deslocamento motorizado em uma sociedade acarreta na dependência humana em relação ao motor, provocando uma contradição entre “justiça social e energia motorizada, isto é, entre a liberdade da pessoa e a mecanização da rota”. (ILLICH In: LUDD, 2004, p 43). Para Illich, a máquina é boa quando implica em melhoria para todos, na questão dos raios de circulação e nos destinos finais, sem aumentar o tempo de circulação.

Hoje em dia, nenhum sistema motorizado de locomoção chega a aumentar o raio de circulação ao mesmo tempo em que salvaguarda a equidade na distribuição dos custos e na acessibilidade aos destinos escolhidos. [...] É fácil constatar que, onde quer que as máquinas destinem uma taxa elevada de energia mecânica à propulsão de um passageiro, o desenvolvimento dos transportes como indústria reduz a igualdade entre as pessoas, limita a mobilidade pessoal dentro de um sistema de rotas traçadas a serviço das indústrias, das burocracias e dos militares e, ademais, aumenta a escassez de tempo na sociedade. (ILLICH, In: LUDD, 2004 p. 43-44).

Dessa forma, o motor não consegue aumentar a circulação e a velocidade de todos em uma sociedade, nem fazer com que os custos com transporte diminuam para todos, fazendo com que o indivíduo fique preso a ele, pois, à medida que se aumenta a velocidade, os indivíduos necessitam muito mais dos veículos para ir trabalhar, ou ir para a casa, visto que ambos os lugares ficam cada vez mais distantes, e utilizando-se de um tempo maior para se deslocar. Para Illich, isso gera a escravidão do indivíduo

sobre o motorizado, criando privilégios para poucos, em detrimento de toda uma sociedade.

A indústria criou um novo ser humano: o usuário. Utilizando os transportes, o usuário depende dele para se deslocar, seja através do trem, do metrô, do automóvel ou do elevador, pois sempre há falta de tempo. Estes transportes seriam uma forma de diminuir o tempo perdido de deslocamento de um ponto a outro, visto que tempo na modernidade é dinheiro. Illich entende que o usuário perdeu sua percepção de movimentação, devido à dependência motorizada. Não sabe mais de sua capacidade física, psíquica e social. O usuário não tem consciência de que pode se movimentar com seus pés, pois chega a determinado destino sempre embalado pelo motor. “Já não encontra o outro sem bater o carro, nem chega sem que um motor o arraste. Sua órbita pontual e diária o aliena de qualquer território livre.” (ILLICH, In: LUDD, 2004, p. 48).

O autor relaciona esta diferenciação de classes, entre ricos e pobres, através do tempo. Diz que em qualquer sociedade o tempo é pago e os ricos são aqueles que podem se mover mais, e os pobres são “os que gastam muito tempo para que o sistema de transporte funcione para os ricos do país.” (ILLICH, In: LUDD, 2004, p. 49). A razão é a velocidade. O aumento dela eleva seu preço e aumenta o consumo de energia para seu deslocamento. Isso leva a crer que, passado certo limite de velocidade de um indivíduo, essa velocidade fica muito cara, enquanto a da maioria é depreciada.

Aquele que exige um lugar no avião proclama que seu tempo vale mais que o do próximo. E uma sociedade em que o tempo para consumir foi convertido em um bem precioso, servir-se de um veículo, cuja velocidade exceda essa barreira crítica, equivale a aplicar uma injeção suplementar do tempo vital de outros no usuário privilegiado de veículo. A velocidade serve para medir a dose da injeção que transforma em ganância de tempo para uns poucos a grande perda de tempo para muitos. (ILLICH, In: LUDD, 2004, p. 50).

Assim, a velocidade está estritamente ligada à desigualdade social nos tempos modernos. Deslocar-se de um ponto ao outro, no menor tempo possível, é um privilégio dos ricos que podem “comprar” o tempo por meio dos veículos motorizados. Controlar a velocidade, ao modo que todos possam usufruí-la e diminuir o uso de motorizados, facilitaria o aumento do deslocamento a pé ou com veículos não

motorizados, o que melhoraria a qualidade de vida, diminuiria a desigualdade de classes e o tempo desperdiçado com o transporte.

Na concepção de Ivan Illich, na qual a *circulação* é concebida como o deslocamento de pessoas, o *trânsito*, a energia gerada pelo movimento muscular do ser humano e, por fim, o *transporte*, todo o movimento de deslocamento gerado pelo motor. Com essa concepção, *trânsito*, para o autor, seria o deslocamento não motorizado proposto por Wright, como vimos no capítulo anterior. Perpassados estes conceitos, Illich acaba, assim, se referindo à bicicleta como um veículo ideal: sua velocidade não prejudica o outro, não toma tempo das outras pessoas e “a realização de seus ideais, com um certo nível do uso de energia [...] não pode vir a pé, nem pode vir de carro, mas somente à velocidade da bicicleta.” (ILLICH, In: LUDD, 2004, p. 37).

A bicicleta não incomodaria, pois quase não ocupa espaço, ao contrário do carro, que faz o indivíduo rivalizar com os outros na busca por espaço, por energia e por tempo. Com a bicicleta, o homem passaria a ser dono de seus próprios movimentos: uma tecnologia alternativa, a bicicleta pode ser uma potencial tecnologia para uma sociedade alternativa, ou seja, uma possibilidade de uma outra significação de tempo e de trânsito. (LIBERATO, 2003).

Outro contestador da supremacia do automóvel sobre o restante dos meios de transporte é Ned Ludd¹¹. Seu artigo “Carros e remédios” fala dos problemas do automóvel nas sociedades contemporâneas. O autor traz uma série de estatísticas sobre as vítimas do trânsito no Brasil causadas pelo carro, apontando-as como o segundo problema de saúde pública no país. Através dos números o autor chama a atenção para a sociedade de consumo em que vivemos¹². Uma sociedade consumista, não se importa com a quantidade de mortes que o automóvel proporciona mas, sim, com os vários atos simbólicos que ele representa na modernidade, como vimos com Giucci no

¹¹ Ned Ludd é também o organizador do livro Urgência das Ruas – Black Block, Reclaim The Streets e os Dias de Ação Global. Ludd é pseudônimo do tradutor Leo Vinicius.

¹² Segundo Ned Ludd, a cada treze minutos ocorre uma morte por “acidente” de trânsito no Brasil. A cada sete minutos ocorre um atropelamento, além das 46 mil mortes anuais por “acidentes” de trânsito, 300 mil pessoas ficam feridas, 60% com lesões permanentes. Desses mortos, 44% foram vítimas de atropelamento e 41% estão na faixa etária entre 15 e 34 anos. Cerca de 60% dos leitos de traumatologia dos hospitais brasileiros são ocupados por acidentados no trânsito. Na cidade de São Paulo ocorre um “acidente” a cada 3,2 minutos. Mais de 700 mil pessoas morreram em “acidentes” de trânsito de 1960 a 2000 no Brasil.

capítulo anterior. Vai muito além, portanto, de um veículo de locomoção, deixando essa funcionalidade até mesmo em segundo plano. Ludd se refere ao automóvel como “um sistema de locomoção capitalista”, pois está estritamente ligado à sociedade de consumo. Consumismo este que está atrelado ao nome de Henry Ford, querendo que os trabalhadores se tornem consumidores, mesmo ainda sendo trabalhadores: a busca pela compra do automóvel, dando-lhes, enganosamente, conforto, agilidade, velocidade e tempo reduzido. Ludd também aborda o individualismo que o automóvel proporciona á sociedade, analisados também por Illich.

Se Giucci, como vimos, falou que os efeitos sociais do automóvel podem ser contraditórios, para Ludd todos os efeitos são negativos, fruto do capitalismo e da nossa sociedade de consumo:

É no prolongamento da potência da máquina que se encontra, em nossa sociedade, a potência humana perdida. É nele que se livra daquele ser coisificado, castrado, diminuído, constrangido a todo instante. Em última análise, trata-se da busca do orgasmo perdido. [...] Mas, no fim, o motor a combustão, o acelerador e a pista não passam de intermediários entre a impotência ao prazer e o prazer impotente. (LUDD, Ned, 2004, p. 20).

Portanto, o autor está se referindo ao indivíduo, que acredita ver no automóvel o aumento de suas capacidades através do motor, que entrando no carro consegue ser tudo o que ele queria ser e que a sociedade o acaba frustrando. É nesse aspecto que Ludd associa o automóvel ao uso de drogas, principalmente o álcool.

Através dos números sobre os acidentes de carros, Ludd informa que a maioria desses acidentes envolve pessoas alcoolizadas. A recorrência pelo uso de drogas leva a caracterizar o dependente como um fugitivo da realidade. A combinação álcool/direção, não difere da busca pela fuga da realidade proporcionada pelo consumo de outras drogas. Em outras palavras, o automóvel pode ser considerado um objeto que, assim como as drogas, tira o usuário de sua realidade.

É certo também que os capitalistas advogariam que o automóvel é produzido para outros fins e que nunca houve a intenção de que ele servisse como droga. Embora a publicidade desminta em parte essa afirmação, pode-se até concordar com isso. Mais difícil de aceitar é a ingenuidade, talvez cínica, dessa afirmação. Numa sociedade em que a festa está sempre em outro lugar, o sistema ou técnica de transporte servirá necessariamente como droga,

embora possa não ser esse o fim pretendido na sua produção ou criação. Todas as drogas – no uso mais ordinário da palavra e no uso mais ordinário delas próprias – não são mais do que sistemas ou técnicas de transporte. (LUDD, 2004, p. 22).

Portanto, os usuários do automóvel buscam, ao pisar no acelerador e tocar suas mãos em um volante, essa fuga. O carro, além de um veículo de transporte, seria como o consumo de drogas, uma possibilidade de tirar o usuário da realidade, mudando-a e trazendo novas sensações e experiências prazerosas.

O carro em especial – em relação a outros meios de transporte motorizados e o trem – colocando o viajante no volante, na direção de sua viagem, traz consigo a ilusão de liberdade, de relativa ausência de constrangimentos, prendendo assim mais certamente o indivíduo ao jogo da ilusão da mudança, o que por sua vez torna o carro cada vez mais semelhante às drogas ordinárias. (LUDD, 2004, p. 22).

Portanto, como já foi dito, a ilusão de mudança e liberdade que o carro traz nada mais é que a fuga da realidade da sociedade em que o indivíduo vive que frustra, constrange e é cheia de hierarquizações. A sociedade consumista contemporânea, para Ludd, não é moderna ou pós-moderna, não é industrial ou pós-industrial, mas sim, uma *modernidade depressiva*.

Tão depressiva que ele cita dois acidentes de carros¹³, nos quais a população acabou quebrando os veículos, em uma clara demonstração de que as tecnologias não são neutras e têm uma significação de criação. Essa atitude lembra os ludditas no começo da Revolução Industrial, que, segundo Liberato, viam a industrialização como um processo de perda de autonomia, liberdade e estilo de vida. Assim, quebrando máquinas, os ludditas acreditavam que quebravam as técnicas e tecnologias, perpetrando um desejo de autonomia e liberdade.

¹³ Há poucos dias, um automóvel foi atirado no canal que separa os bairros Ipanema e Leblon, por um grupo de pessoas. Seu motorista passava em frente à Cruzada São Sebastião, conjunto habitacional para população de baixa renda do Leblon, quando atropelou e feriu gravemente uma criança que brincava na rua. Parou e procurou socorrê-la até ser ameaçado por um grupo de moradores que, não conseguindo linchá-lo como inicialmente pretendia, se ocupou de destruir seu carro. Esse terrorífico incidente ocorreu, talvez, por ironia dos deuses, numa bucólica região ominosamente batizada de Jardim de Alá, como se fundamentalista islâmica fosse. [...] Um motorista atropelou, na avenida Atlântica, um deficiente, morador da favela do Pavãozinho a alguns quarteirões do local do acidente. Um grande grupo de moradores, que incluía até mulheres carregando crianças de colo, não apenas tentou linchar o motorista como saiu pelas ruas destruindo carro estacionado e ameaçando um quebra-quebra nas lojas próximas. (LUDD, 2004, p. 26-27).

Assim como a instituição do capitalismo significou a alteração dos indivíduos, das coisas e das relações sociais, ou seja, a criação de um homem capitalista, de uma técnica capitalista e de relações de produção capitalista, indissociáveis uns dos outros, a superação do capitalismo – ou a sua destruição, caso se prefira – implica a criação de um outro homem, outras relações e outras técnicas (simultaneamente). (LUDD, Ned, 2004, p. 29).

A ação dos ludditas e os acidentes exemplos citados por Ludd podem ser vistos como a busca da sociedade por um novo homem, por novas relações e outras técnicas que não sejam do capitalismo.

Ned Ludd vê que se a bicicleta fosse adotada como principal meio de transporte nas cidades, talvez teríamos cidades mais humanas, com muito mais interação social e com o espírito comunitário. A mudança não pode somente acontecer na tecnologia de locomoção, mas também nas relações sociais dos indivíduos.

Caracterizado por Illich como geradores de desperdício de energia e de diferenciação, ou promotores de perdas e destruição para outros autores, o automóvel vai muito além de apenas um veículo poluidor. Os contestadores criticam o símbolo da modernidade de uma sociedade consumista, individualista e depressiva, portadora de grandes diferenças entre ricos e pobres, e, conseqüentemente símbolo de luxo, como caracteriza André Gorz¹⁴.

É privilégio de poucos, pois a partir do momento que todos podem comprar, passa a ser um objeto normal. Exemplos de luxo na história são vários: podemos citar o açúcar no começo do descobrimento do Brasil, até mesmo a bicicleta nos fins do século XIX, todos, artigos de luxo para a sociedade da época e que hoje todos podem comprar.

Buscando-se diminuir o tempo à custa de todos, como afirma Gorz, com a massificação do automóvel, o capitalismo atingiu seu triunfo. Ele ainda diz que o carro, com sua difusão, acabou se desvalorizando em termos financeiros, mas em termos ideológicos continua em alta, pois ele oferece o prazer, conforto e status.

¹⁴ Nascido em Viena (1923-2007), tem diversos trabalhos publicados no Brasil, é um intelectual conhecido em todo o mundo. Passou a se interessar por ecologia política e tornou-se um de seus principais teóricos. Seu tema central foi o trabalho: liberação do trabalho, justa distribuição de trabalho, trabalho alienado, etc. Ele também defendeu a Renda Básica de Garantia.

Portanto, com essas duas explicações, Gorz fala que os “magnatas do petróleo” foram os primeiros a perceberem o quanto podiam lucrar com o automóvel, pois era a primeira vez que o homem necessitava de energia para se deslocar. “Uma vez que haveria tantos motoristas, quanto houvesse famílias, a população inteira se transformaria em clientes dos magnatas do petróleo”. (GORZ, In: LUDD, 2004, p. 78).

Disso decorreram os problemas para as cidades em termos de circulação, pois a massificação e a ideologia do automóvel fizeram as pessoas comprarem o automóvel.

Afinal, o que é um privilégio se todos o alcançam? É um logro monumental. Pior ainda, é o todos contra todos. É paralisação geral criada por um engarrafamento geral. Pois, quando todos reivindicam o direito de circular na velocidade privilegiada da burguesia, tudo para, e a velocidade do tráfego urbano cai vertiginosamente. (GORZ, In: LUDD, 2004, p. 77).

Dessa forma, o tempo e a cidade são objetos de discussão para o autor. O automóvel percorre distâncias maiores, pois a localização de nosso trabalho é distante, bem como nossa moradia e o parque para o lazer. Acabamos consumindo muito mais tempo com o transporte para chegar ao destino, isso sem imaginar os milhares de pessoas que possuem um automóvel, circulando dentro da cidade indo a um determinado destino, consumindo mais tempo ainda. Para Gorz, o capitalismo venceu, pois o supérfluo tornou-se necessário dentro da rotina dos indivíduos. Nem mesmo é preciso incentivar mais a compra de veículos, porque este já é uma necessidade. A indústria nos faz andar à velocidade deles, lenta como a de um congestionamento.

Jane Jacobs reforça a ideia de Gorz de uma outra forma; para ela, os automóveis causam a erosão nas cidades. Essa erosão vem do fato de se dar espaço aos carros nos centros urbanos, “quanto mais espaço se der aos carros nas cidades, maior se tornará a necessidade do uso dos carros e, conseqüentemente, de ainda mais espaço para eles”. (JACOBS, p. 391). Esse espaço oferecido aos automóveis deteriora o ambiente e também os transportes públicos, visto que incentiva, dessa forma, o uso de veículos particulares.

Levando em conta que o carro é o principal veículo de locomoção, Gorz diz que ele assassina a cidade, pois acaba com a qualidade de vida, ocupando muito espaço para estacionar, gerando engarrafamentos e poluindo o ar e o ambiente. Não há como fugir dele, pois as cidades são projetadas para isso. A solução revolucionária para o

autor seria, portanto, o uso das bicicletas e dos transportes públicos. Assim todos poderiam usufruí-los, sem prejudicar o coletivo, solução que, para Gorz, deveria partir dos usuários do automóvel, quando eles olharem para sua região e começarem a valorizá-la.

Para valorizar a cidade é sempre necessário o planejamento urbano que, como vimos, serve para organizar o funcionamento e as funcionalidades das cidades. Giselle Xavier, que em sua tese traça um histórico dos planejamentos urbanos no Brasil e cicloativista que é, nos mostra que houve um fortalecimento político dos planejamentos urbanos apenas com a criação do Estatuto da Cidade (2001) e do Ministério das Cidades (2003):

É nesse ambiente de fortalecimento da política urbana que foi criado, em 2003, o Ministério das Cidades, reunindo as áreas mais relevantes, do ponto de vista econômico e sociais e estratégicas do desenvolvimento urbano, em torno da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano que pretende como objetivo último, a melhoria das condições materiais e subjetivas de vida nas cidades, a diminuição da desigualdade social e a garantia da sustentabilidade ambiental, social e econômica. (XAVIER, 2006, p. irreg).

Foi com muita manifestação e discussão que a bicicleta começou a se inserir nos planejamentos urbanos. Xavier fala que nos anos 80 e 90, não se viu, em termos políticos, repercussão sobre a mobilidade não motorizada, mas que em 1999 a discussão política em torno da bicicleta começou a se desenvolver. Mas foi com o Código de Trânsito Brasileiro, de 1996, que essa mobilidade recebeu um status mais elevado, como afirma Giselle Xavier, pois no artigo 58 do código, a bicicleta passou a trafegar na vias urbanas quando não houvesse ciclovias, ciclofaixas ou acostamentos.

Essas discussões e manifestações de que Xavier fala são levantadas principalmente por ciclistas que querem uma cidade mais sustentável, pessoas que veem na bicicleta uma solução para o problema do trânsito e do tráfego nas cidades, bem como uma forma de combater o automóvel e seus males. Os cicloativistas, participando dos debates em torno do planejamento urbano das cidades e fazendo suas manifestações em prol da bicicleta, construíram e ainda constroem um histórico muito rico de contestações e provocações.

2.2. O ESPÍRITO CICLOATIVISTA: UM HISTÓRICO

Os clubes de ciclismo do Rio de Janeiro, no início do século XX, podem ser considerados os primeiros grupos de cicloativistas no Brasil, pois eles incentivavam o uso das bicicletas, com corridas e passeios de bicicleta pela cidade do Rio de Janeiro. Nessa época, a bicicleta era um artigo de luxo, ficando restrita somente para as classes mais abastadas.

Mesmo não tendo uma ideia de contestação, que vimos no capítulo anterior, os incentivos por parte desses clubes citados na pesquisa de Schetino levam a uma proximidade com os movimentos urbanos contemporâneos e os da década de 1960, devido ao seu caráter de festa.

Não obstante haver uma classificação, era importante que todos os sócios participassem das competições e fossem premiados. Para isso, os clubes promoviam em festas, ou mesmo em competições regulares, páreos nas modalidades “com vantagens” e “perde-ganha”. No primeiro, os competidores largavam com vantagens de alguns metros sobre os outros, a partir de critérios como diferença de idade, tamanho e força. No segundo, como o próprio nome diz, ganhava o prêmio aquele que chegasse por último, não podendo colocar os pés no chão nem retroceder no percurso. Foi assim na festa realizada pelo Club Athletico Fluminense em maio de 1886 [...] percebíamos que as competições ciclísticas eram apresentadas sob a ótica da festa ou mesmo da exibição da novidade. (SCHETINO, 2008, p. 70).

Assim, no início do século XX, vemos que esses clubes cariocas utilizavam a bicicleta com um caráter festivo. Esse, aliado à política é percebido, também, no movimento Provos¹⁵ de Amsterdam, constituído em 1966 e caracterizado como o ponto do nascimento da contracultura, em forte oposição à sociedade depressiva de consumo que estava à tona; o Provos nasceu para provocar, como o próprio nome já diz. E viu na bicicleta um símbolo de contestação.

Iniciando com o combate ao fumo, Provos criou a Igreja Antifumo e, inclusive, seu próprio cigarro, atuando em *happenings*:

O Provos era um movimento constituído basicamente por jovens, de nítida influência anarquista, e também artística. Foi em meio a *happenings* e

¹⁵ Abreviação de provocador, era um grupo de divertidos agitadores que se reuniam no Centro Mágico de Amsterdam para celebrar ritos coletivos contra o fetiche da sociedade consumista.

“cerimônias” – que se encontravam em algum ponto entre o místico, o artístico, o político e o *no sense* – que o Provos ganhou vida. Esses *happenings* e cerimônias, em determinada altura, passaram a acontecer numa mesma praça, à meia-noite de sábado, juntando por vezes milhares de pessoas. Sem dúvida eles carregavam um teor nítido de festa e de rito. (LIBERATO, 2003, p.10).

O Provos era um movimento social de jovens anarquistas, que, por meio de cerimônias, debochavam e provocavam a sociedade da época. No início combatiam o cigarro, mas foi quando se voltaram contra o automóvel, e contra o casamento da princesa holandesa com um ex-combatente alemão da Segunda Guerra, que a sociedade consumista passou a prestar mais atenção nesses jovens, inclusive a polícia que tentava combatê-los, ainda assim sem saber como proceder. É o que diz Matteo Guarnaccia¹⁶ em seu livro Provos:

Não respeitam as regras, não se comportam como manifestantes normais, não arremessam pedras nos policiais nem os agridem, como acontece desde que existem policiais e manifestantes. Não fogem amedrontados, não há no ar aquela excitante presença da adrenalina emitida pelos animais apavorados. Chegam até a fazer um roda em torno de uma das polícias mais torpes da Europa. É irritante ser recebido com risadas e chacotas, vê-los aceitando os golpes de cassetete sem reagir e, ademais, deixando-se levar embora sem opor resistência. Os Provos transformaram as ruas de Amsterdam num palco de comédias. Juntam-se provocam e, depois, dispersam-se [...]. A autoridade dos que zelam pela ordem esmigalha-se aos olhos dos habitantes de Amsterdam. A polícia perde a cabeça e não consegue compreender nada: já não dita as regras. (GUARNACCIA, 2001, p. 72).

As palavras de Guarnaccia mostram o caráter revolucionário do Provos, bem como suas cerimônias, que contestavam as regras da sociedade em que viviam. Assim, começariam a surgir também discursos anticarro, pois ele poluía e tomava o espaço da coletividade.

Segundo Guarnaccia, o Provos via nos motoristas de automóvel seres individualistas e que queriam comprar o espaço público, expulsando os pedestres das ruas. Na década de 60, as pessoas almejavam o automóvel, pois fazia parte da vida do indivíduo. A propaganda capitalista sobre o carro era intensa, desde filmes até marcas e carros potentes e luxuosos.

¹⁶ Nasceu em Milão em 1954 e é um dos principais representantes da psicodelia europeia, seja com seu trabalho como ensaísta e escritor, seja com seu trabalho como artista. É autor também dos livros Arte Psicodelica e Contracultura in Itália e Almanacco Psicodelico.

Então os provocadores, reivindicando o espaço público para as pessoas e suas interações sociais, elegeram a bicicleta como um símbolo místico e contestador da ordem. O Provos lança o Plano das Bicicletas Brancas:

Plano das Bicicletas Brancas (Provokatie n.º 5)

Cidadão de Amsterdam!

Basta com o asfáltico terror da classe média motorizada! Todo dia, as massas oferecem novas vítimas em sacrifício ao último patrão a quem se dobraram: a auto-ridade. O sufocante monóxido de carbono é seu incenso. A visão de milhares de automóveis infecta ruas e canais.

O plano Provo das bicicletas nos libertará desse monstro. Provo lança a bicicleta branca de propriedade comum. A primeira bicicleta branca será apresentada ao público quarta-feira, 28 de julho, às três da tarde no Lieverdje, o monumento ao consumismo que nos torna escravos.

A bicicleta branca está sempre aberta. A bicicleta branca é o primeiro meio de transporte coletivo gratuito. A bicicleta branca é uma provocação contra a propriedade privada capitalista, porque a bicicleta branca é anarquista! A bicicleta branca está à disposição de quem quer que dela necessite. Uma vez utilizada, nós a deixamos para o usuário seguinte. As bicicletas brancas aumentarão em número até que haja bicicletas suficientes para todos, e o transporte branco fará desaparecer a ameaça automobilística. A bicicleta branca simboliza simplicidade e higiene diante da cafonice e da sujeira do automóvel. Uma bicicleta não é nada, mas já é alguma coisa. (GUARNACCIA, 2001, p. 76).

Assim, o movimento pinta várias bicicletas de branco e as distribuem pelas ruas, como sendo de uso gratuito, em uma clara demonstração de que a contestação estava preocupada com os problemas ambientais e urbanos da cidade causada pelo carro.

As bicicletas brancas geraram os primeiros choques entre a polícia e o Provos. Ainda que os policiais tenham tentado recolher todas as bicicletas, mesmo assim o plano foi um grande sucesso. As pessoas passaram a denunciar carros poluidores e os motoristas mais indisciplinados. Quem estacionava em local proibido, corria o risco de ter seu automóvel danificado, e os integrantes do Provos passavam por cima dos carros, em uma declaração de que não estavam contentes com o que estava acontecendo. O plano do Provos acabou repercutindo em todo o mundo e inclusive tornando-se política pública em algumas cidades da Europa¹⁷.

¹⁷ “O então bizarro plano das bicicletas brancas, décadas depois, viraria política municipal na cidade francesa de Rochelle (bicicletas azuis) e mais recentemente na cidade portuguesa de Aveiro.” (LIBERATO, 2003, p. 10)

A influência do Provos se espalhou pelo mundo. Liberato cita um movimento da década de 90, na Inglaterra, o RTS¹⁸, que consistia na busca pelo resgate do espaço público, que estava privatizado para o automóvel, tendo em vista o grande espaço ocupado ao se deslocar por ele; o automóvel, na cidade, na maioria das vezes, era ocupado por apenas um indivíduo. Dessa forma, o RTS fechava as ruas e as abria somente para as pessoas.

Tanto o RTS como o Provos abrangem, segundo Liberato, processos muito mais amplos do que apenas uma política anticarro. O Provos foi um movimento libertário de contracultura, com influência anarquista, e o RTS, tido como movimento de “antiglobalização”. Eles não debatiam apenas a cultura do automóvel, mas também diversos aspectos ecológicos e questões urbanísticas – agindo “pela ideia da revolução como festa e como revolução da vida cotidiana”. (LIBERATO, 2003, p. 10).

O Provos, com suas festas, resgatava o antigo modo de vida de comunhão coletiva. “As festas do RTS são uma contestação explícita dos paradigmas espaciais dominantes. Também é uma crítica bastante clara da vida cotidiana nas sociedades capitalistas.” (LIBERATO, 2003, p.12). A bicicleta ajudou a divulgar esse tempo de festa, contra o tempo da produção, favorecendo, dessa forma, resultados ecológicos. Resultados estes que se fundem com a ecologia social, uma vez que todos os problemas ecológicos decorrem dos problemas sociais, negando dessa forma a separação entre a sociedade e a natureza. (LIBERATO, 2003, p. 4).

A Massa Crítica¹⁹ foi outro movimento de contestação, com várias influências do Provos. É outro movimento contemporâneo, que contesta a “cultura do automóvel”. Surgiu em São Francisco, EUA, em 1992, devido ao fato de existirem vários ciclistas na cidade. As condições para se andar de bicicleta eram muito precárias. O grupo queria os não motorizados nas ruas em detrimento dos carros e suas ações eram reunir os ciclistas da cidade em um determinado local e saírem pedalando pelas ruas da cidade, em uma espécie de coincidência organizada.

¹⁸ Reclaim The Streets

¹⁹ Segundo Liberato, O nome Massa Crítica foi retirado do documentário sobre Return of the Scorcher de Ted White, no qual a travessia de cruzamentos nas grandes cidades chinesas é discutida em termos de massa crítica: as bicicletas se acumulam até atingirem um ponto de massa crítica, no qual conseguem parar o tráfego e atravessar o cruzamento

Hoje é um movimento de contestação, não só contra o carro, mas também com outras significações e manifestações. Como Ned Ludd afirma:

A Massa Crítica é uma forma de reivindicar as ruas para os ciclistas e para as pessoas, uma forma de expressão antagônica à chamada “cultura do automóvel”. Mas sua forma a torna aberta a uma verdadeira exploração de significados, ainda mais à medida que ela se insere e é (re)formulada em contextos históricos, sociais, culturais, econômicos e políticos tão distintos quanto às cidades onde ela ganhou vida e quanto às pessoas que lhe têm dado vida. (LUDD, 2004, p. 124).

O movimento Massa Crítica recebe diferentes significações, em cada cidade do mundo em que é formulada. Pode fazer parte de manifestações contra guerras, contra o FMI e o G8, de manifestações pacíficas e ecológicas.

Segundo Cris Carlsson²⁰, não adianta apenas os que adotaram a bicicleta como meio de transporte mudarem. Terá que partir de todos o caráter coletivo, deixar o isolamento e o individualismo, proposto pelo capitalismo consumista. Ele fala de todos nós sairmos do sistema que estamos inseridos. É dessa forma que a Massa Crítica contribui para isso.

[...] A Massa Crítica é um dos eventos políticos mais importantes desta década depressiva. Sua ausência de líderes formais ou de agenda a deixa aberta para que qualquer um a reivindique de acordo com suas próprias demandas e desejos. Ela não possui outro propósito além da continuação da sua existência, que em si própria é uma afirmação de comunidades que de outra forma não teriam visibilidade ou seriam facilmente ignoradas. Como as novas e autodescobertas comunidades no seio da Massa Crítica se desenvolverão em movimento políticos de maior confronto, só o futuro dirá. Este é um desafio que aparece diante de nós. (CARLSSON, ap: LUDD, 2004, p. 127).

Carlsson diz que a Massa Crítica é um movimento contrário à sociedade consumista, pois não tem líderes formais e qualquer um pode expressar seu pensamento e seus desejos em prol do coletivo. É uma união de pessoas que, sozinhas, não teriam força, mas que, juntas, podem se fazer aparecer e, na sociedade, provocar alguma mudança.

²⁰ Um dos criadores do movimento Massa Crítica

No Brasil, a Massa Crítica chegou em 2002 com outro nome: Bicicletada²¹. Segundo Ludd, o movimento se inseriu em um contexto em que as leis são mais avançadas que o hábito e o costume de ver ciclistas no trânsito. Ou seja, a lei, que é o Código de Trânsito Brasileiro, diz que os ciclistas podem andar pelas ruas e obriga os motoristas guardarem distância (1,50 m) ao ultrapassar uma bicicleta, sendo o descumprimento ainda passível de multa. Mas não é o que vemos em nosso trânsito. Segundo Ludd, os ciclistas são vistos como intrusos em meio aos carros, seja pelos motoristas quanto pelas autoridades e a mídia. A lei é mais avançada que o costume e o cotidiano.

Contudo, “a bicicleta no Brasil tem sido, política e socialmente, sinônimo de brinquedo de fim de semana, e não um meio de locomoção”. (LUDD, 2004, p.128). Quem utiliza a bicicleta para transporte (casa, trabalho, casa) são as pessoas sem dinheiro e sem poder; enfim, a bicicleta está destinada ao lazer.

É nesse contexto que o movimento Bicicletada pretende mudar e ressignificar a bicicleta no Brasil, como diz Ned Ludd:

As bicicletadas possam vir a significar uma reivindicação e uma situação ainda mais inusitada e profunda: a realização na vida cotidiana de cada um da promessa contida e separada do lazer. Os brinquedos deixam de ser simplesmente brinquedos quando libertados do confinamento do lazer, e a hora do rush se esvai pelo caráter lúdico daquilo que continua sendo brinquedo. As Bicicletadas no Brasil podem muito significar assim uma condenação da sociedade da hora do rush e de tudo aquilo que essa hora representa. Suportar o dia a dia pela promessa do fim de semana? (LUDD, 2004, p. 128).

Portanto, o que Ludd nos fala é que, não adianta deixar a bicicleta confinada ao lazer e tida como brinquedo de fim de semana, pois ao se colocar o brinquedo de fim de semana nas ruas para se fazerem as atividades diárias, todos os dias serão fins de semana, ou seja, ao adotar a bicicleta como meio de transporte, nós estaremos nos livrando de grandes males que vimos neste capítulo e no capítulo anterior.

²¹ A Bicicletada acontece em mais de 200 cidades ao redor do planeta. Inspirada pelo movimento Massa Crítica, a Bicicletada é uma iniciativa civil livre e horizontal, que busca promover os meios de transporte não motorizados e a cidadania.

2.3. O CONTEXTO DA BICICLETADA EM CURITIBA

A influência desses movimentos libertários estudados nesta pesquisa, e que utilizam a bicicleta para fins políticos e festivos, chegam, como vimos, ao Brasil em 2002, com o nome de Bicicletada, iniciando as atividades, especificamente em Florianópolis e em São Paulo. Hoje o movimento se espalhou por várias cidades brasileiras, inclusive em Curitiba.

Relatos²² que Giselle Xavier recebeu e estudou em sua tese mostram os cicloativistas analisando o movimento em que eles se inserem, na política e no planejamento urbano brasileiro. Um desses cicloativistas, Ulrich Jäger vê que o cicloativismo pode ser dividido em oficial e não oficial, e a Bicicletada se enquadra nesse movimento não oficial, ou seja, não recebe apoio de nenhuma instituição privada ou pública. Para Jäger, o movimento não oficial pode ser até mais radical que outros movimentos em prol da bicicleta, mas ele vê que esse movimento contribui, e muito, para a conscientização das pessoas sobre a bicicleta como meio de transporte. (XAVIER, 2006, p. irreg).

A Bicicletada não tem um objetivo principal, pois estes são diversos e decididos entre os participantes. Dessa forma, o movimento se adapta ao contexto e à realidade de cada cidade brasileira, sempre com o intuito de pedalar, de divulgar, de integrar e de conscientizar os usuários de meios de transporte sobre a importância da bicicleta.

Em Curitiba, o movimento segue o exemplo de outras Bicicletadas brasileiras, e até mesmo de outras Massas Críticas pelo mundo. O movimento tem a intenção de fazer uma pedalada pacífica pelas ruas da capital paranaense, para manifestar a bicicleta e os transportes não motorizados como solução para o deslocamento urbano, tendo em vista o caos que o carro provoca:

A Bicicletada consiste numa pedalada pacífica de aproximadamente uma hora, realizada uma vez por mês pelo centro da cidade, preferencialmente nas ruas de maior movimento. Pedalamos pelo direito de circular com tranquilidade todos os dias. Celebramos a locomoção inteligente, que não polui o ar, não congestionam as ruas e humaniza a cidade. Trocamos ideias e experiências para

²² Estes relatos foram enviados pelos cicloativistas para Giselle Xavier. Ulrich Jäger fala sobre a divisão do cicloativismo brasileiro. José Lobo fala dos primeiros passos do cicloativismo brasileiro. Arturo Alcorta fala sobre a criação de uma entidade que represente os ciclistas. Sérgio Bianco fala do aumento do número de ciclistas e a falta de estrutura do sistema de transporte. (XAVIER, 2006)

consolidar alternativas de locomoção. Ocupamos o espaço público para promover a convivência. (BICICLETADACURITIBA, bicicletadacuritiba.wordpress.com/about/)

Nas palavras do movimento notamos o caráter de celebração que ele possui, reivindicando o espaço urbano para a convivência entre as pessoas. A luta do movimento é contra o automóvel, e vemos, em mais este relato, o que eles querem:

O que nós estamos questionando é justamente a dimensão e a falsa importância que o automóvel ganhou nas cidades. A rua se tornou perigosa para as pessoas, principalmente crianças e idosos; o espaço urbano está degradado e abandonado, transformado em local de passagem; mais da metade do solo da cidade é ocupado por ruas e mais ruas, túneis, viadutos; toda a cidade é planejada para o carro, temos vagas ao longo das ruas, calçadas cada vez menores, praças sendo eliminadas, tudo para ceder espaço à minoria que possui um automóvel. E olha que legal: mesmo com essa concessão toda, ironicamente, o sistema não funciona: os congestionamentos são cada vez mais longos e demorados e, assim, a mobilidade não só dos carros, mas de toda a população vai para o brejo. (BICICLETADACURITIBA, bicicletadacuritiba.wordpress.com/2008/07/04/o-que-nos-queremos-afinal/)

O automóvel é o principal inimigo a ser combatido nas manifestações pacíficas pelas ruas de Curitiba e dizem, em seus discursos, que não adianta favorecer o espaço público para os carros, que sempre o automóvel irá pedir mais espaço, prejudicando, dessa forma, a cidade e, conseqüentemente, seus cidadãos.

É por isso que o movimento se reúne todo o último sábado de cada mês, na Reitoria da Universidade Federal do Paraná, para manifestar seus desejos em um tom de celebração e de festividade. Isso, por certo, vem da influência dos anos 60 com o Provos, do movimento antiglobalização do RTS e mais forte interferência da Massa Crítica:

Os principais objetivos da Bicicletada são divulgar a bicicleta como um meio de transporte, criar condições favoráveis para o uso deste veículo e tornar mais ecológicos e sustentáveis os sistemas de transporte de pessoas, principalmente no meio urbano. Sem esquecer de tratar com respeito motoristas, pedestres e ciclistas para dar o exemplo de uma postura civilizada e agradável a todos. (BICICLETADACURITIBA, bicicletadacuritiba.wordpress.com/about/). [...] A bicicletada reivindica o espaço que pertencia às pessoas e foi usurpado pelo automóvel. A bicicletada reivindica o respeito pelas diferenças e pela vida humana. A bicicletada reivindica o convívio pacífico e harmonioso no trânsito. A bicicletada reivindica o resgate da mobilidade inteligente, rápida e democrática. A bicicletada reivindica um planejamento urbano que priorize a mobilidade e não o carro. A bicicletada reivindica, enfim, uma cidade mais

A Bicicletada Curitiba quer incentivar e divulgar a bicicleta para as pessoas e mostrar para os cidadãos os benefícios que ela traz, aliando tudo isso ao respeito para com as pessoas durante a manifestação pelas ruas da cidade de Curitiba. Declarando que a bicicleta é o trânsito, ou os manifestantes ciclistas são o trânsito, seja em muitos ou apenas um pelas ruas da cidade, indo para o trabalho ou para casa. Ainda proclama que a rua é de todos, ou seja, da coletividade. E, por fim, querem interferir também nas políticas do município, para inserir a bicicleta nesses planos urbanos, como vemos no relato.

Os cicloativistas do Bicicletada Curitiba têm como grande aliado a Internet, pois é através do site e com fóruns pela rede que os ciclistas falam de seus ideais, debatem e discutem suas ações e manifestações. Também é pela rede que confeccionam e formulam cartazes para a Bicicletada, flyers com desenhos e frases para colar na bicicleta, tais como: “Um carro a menos”, ou então, “movido a arroz e feijão”, também fazem cartilhas que são entregues durante a manifestação, explicando aos motoristas o porquê da reunião de tantas bicicletas.

Um dos aspectos principais da Bicicletada é caracterizar-se como um movimento sem líderes, e é estreita sua relação com arte, seja nos cartazes já citados, como também com os artistas curitibanos. Conhecido na rua, o artista chamado Plá compôs uma música para o movimento²³. A música também está relacionada com o Bicicletada. Através do evento “Música para Sair da Bolha”, que consiste em reunir grupos e escutar suas performances musicais bem na hora do rush, convocando os motoristas a saírem da “bolha” que é o automóvel.

Uma série de performances musicais acontecendo na rua, na hora mais tensa do trânsito, quando os motoristas estão aglomerados em congestionamentos, estressados, nervosos e impacientes com a lentidão provocada por eles próprios. [...] Música para sair da bolha é a celebração da rua como espaço de convivência, de troca, de vida. É a crítica do trânsito feroz que destrói toda a

²³ Bicicleta são para gente / Motor quente / Não poluente / Parem os carros – diminuam os carros / queremos pedalar, em todo o lugar / parem os carros – diminuam os cigarros / queremos respirar / queremos cantar / É a invasão das bicicletas (Plá, <http://tramavirtual.uol.com.br/artista.jsp?idp=896472>)

sociabilidade, cria espaços de isolamento e é a causa direta de inúmeras mortes e atropelamentos. (ARTE BICICLETA MOBILIDADE, artebicicletamobilidade . wordpress .com /2008 /08 /16/setembro - mes - da - bicicleta -em - curitiba //).

Lança-se, assim, um questionamento sobre a mobilidade motorizada e seus prejuízos para a cidade. A festividade, além de ser uma manifestação, é uma celebração, assim como outros eventos organizados por integrantes do movimento, como o Curitiba Cycle Chic e o Mega Bazar Lúdica, eventos que querem divulgar a bicicleta juntamente com a arte, envolvendo o lúdico, o bom humor, mas sem esquecer a seriedade das propostas, sempre com o intuito de divulgar a bicicleta e incentivar seu uso, notadamente contra o automóvel.

A arte no Bicletada, assim como no Provos com seus *happenings*, está estritamente ligada com a manifestação sobre a bicicleta e atitudes anticarro, ou seja, o caráter de festa está presente. Foi assim que no Dia Mundial Sem Carro, que é comemorado todos os anos, no dia 22 de setembro, o movimento iniciou o mês das bicicletas, com vários eventos, como palestras, músicas, manifestações. Esse conjunto de ações foi chamado de “Arte, Bicicleta, Mobilidade”, frase que já nos remete à estreita relação entre bicicleta, arte, política pública e cicloativismo.

A ARTE, BICICLETA, MOBILIDADE é uma sequência de ações promovidas por artistas, filósofos e professores que irá tomar conta da cidade durante um mês inteiro. Em setembro temos o início da primavera e uma data simbólica da luta por um paradigma urbano mais racional, criativo e menos poluente – o DIA MUNDIAL SEM CARRO, 22 de setembro. Dessa forma, muitos debates, exposições, apresentações e intervenções artísticas estarão acontecendo em Curitiba, como uma forma de chamar a atenção das pessoas para essa importante questão. (ARTE BICICLETA MOBILIDADE <http://artebicicletamobilidade.wordpress.com/2008/08/16/setembro-mes-da-bicicleta-em-curitiba/>)

Vemos que, de certa maneira, as intervenções artísticas poderiam também ser chamadas de intervenções urbanas, pois têm o intuito de melhorar o trânsito para os ciclistas da cidade. Em 2007, um grupo de ciclistas pintou uma ciclofaixa na Rua Augusto Stresser, o que gerou prisões e multas para os culpados, pois sem ter um líder, a polícia acabou escolhendo aleatoriamente as pessoas do grupo, composto por cerca de 50 pessoas. Foi a intervenção urbana que mais gerou notícias na mídia.

A Prefeitura Municipal de Curitiba multou em cerca de R\$ 750,00 três ativistas por pintarem uma ciclofaixa na Rua Augusto Stresser. A infração aconteceu durante um protesto do Dia Mundial Sem Carro, de 2007, mas a multa só chegou na semana passada (09/12/2008). Os ciclistas são integrantes da Bicletada, movimento que luta para que haja mais atenção com o meio de transporte por parte do governo e da sociedade. (BONASSOLI, 2008).

Essa foi umas das várias intervenções urbanas que podemos notar na cidade, na qual era possível deparar-se com uma faixa de pedestre escrito “Vá para o trabalho de bicicleta” ou, então, no canto direito, antes do começo da calçada, na rua, escrito sobre o asfalto “Ciclofaixa Pirata” e pintada uma bicicleta, em uma clara alusão à intenção do movimento em se ter uma ciclofaixa naquele lugar.

Durante o dia Mundial Sem Carro, em 2008, os cicloativistas do Bicletada Curitiba fizeram o “Vaga Viva”, que consistiu em ocupar a vaga de um automóvel e transformar o espaço em um lugar de sociabilidade e interação.

A vaga viva mostra que um outro mundo é possível. Mostra que a rua deveria ser um espaço de convívio. Onde todos deveriam ter direito de estar. Onde é possível conhecer pessoas e ver a sua cidade, tonando-a um lugar mais vivo e seguro. (BICICLETADACURITIBA , [bicicletadacuritiba .wordpress.com/2008/07/14/2%c2%aa-vaga-viva-em-curitiba/](http://bicicletadacuritiba.wordpress.com/2008/07/14/2%c2%aa-vaga-viva-em-curitiba/)).

Algumas outras ações são objetivadas pela Bicletada, principalmente no campo de estudos urbanos. Um desses estudos é o “PlanMob – Infraestrutura cicloviária de Curitiba”, feito por ciclistas e cicloativistas. O PlanMob teve o intuito de colaborar com a Prefeitura Municipal de Curitiba, com o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), com a Urbanização de Curitiba S. A. (Urbs) e outros órgãos, para o planejamento de uma malha cicloviária para Curitiba” (BICICLETADACURITIBA, Planmob, 2008, p. 3), com várias informações e como gerenciar essa malha, visto que o debate sobre a mobilidade curitibana estava em grande discussão. O estudo também aponta para as infraestruturas na montagem desse plano, dizendo como montar as ciclofaixas e as ciclorrotas nas ruas da cidade.

A integração dos modais, como carro, bicicleta e/ou outros transportes, é bastante enfatizada, principalmente a relação entre transporte público e bicicleta. Um

exemplo no estudo é a cidade de Bogotá²⁴, na Colômbia, onde essa relação ônibus/bicicleta está consolidada. O estudo aponta para um aumento dos serviços destinados para as bicicletas, ou seja, bicicletários, ciclopatrolha, áreas destinadas às bicicletas de cargas, um incentivo maior ao uso das bicicletas em locais próximos de universidades e terminais de ônibus.

Com o estudo, os cicloativistas também apontaram os problemas em usar a bicicleta na cidade de Curitiba:

O quadro traçado pelo agrupamento de ciclistas que elaboraram este documento demonstra que embora Curitiba possua grande prestígio nacional e mesmo mundial para aspectos como o sistema de transporte coletivo por ônibus, a excelência de seus parques, com destaques em outros aspectos do seu planejamento urbano, no tocante à bicicleta, a cidade é devedora, tendo um enorme passivo a ser saldado. Apesar de possuir em dado oficial 119 km de vias cicláveis, o município não oferece condições reais para a mobilidade da bicicleta. São poucos os pares de origem/destino no território urbano que podem ser atingidos de forma segura fazendo uso desse modal de transporte. As maiores carências são a falta de conectividade da rede cicloviária, a ausência de tratamento especializado para os ciclistas nas intersecções e a baixa oferta de espaços seguros para o estacionamento e a guarda das bicicletas. (BICICLETADACURITIBA, Planmob, 2008, p. 8).

Com todas essas questões levantadas, notamos a constante preocupação do Bicicletada com o uso das bicicletas em Curitiba, pois não apenas organizam vários eventos, para manifestar a bicicleta como meio de transporte, mas também publicam estudos sobre os deslocamentos de bicicleta pela cidade, apontando problemas e soluções.

Busca através desses estudos (Planmob, Desafio Intermodal que iremos ver em seguida), um melhor diálogo com quem está no poder, no caso de Curitiba, a Prefeitura Municipal e o IPPUC. A Bicicletada já esteve reunida com o atual prefeito, vereadores e técnicos em planejamento urbano, para discutir a mobilidade não motorizada na cidade. Segundo os cicloativistas, por enquanto só obtiveram promessas. Nos seus estudos, também falam da preocupação com a qualidade de vida e com as políticas públicas da cidade, também da urgência desse planejamento, antes que o trânsito curitibano se torne insuportável como em outras cidades brasileiras.

²⁴ Em Bogotá a cidade ganhou 300 quilômetros de ciclovias. Ao pagar uma passagem de ônibus, o usuário recebe dois adesivos com o mesmo número. Um deles é colado na bicicleta, o outro fica de posse do usuário, que deve apresentá-lo na hora de retirar seu veículo dos bicicletários instalados nos terminais de ônibus. (SANTOS, p. 11).

Esperamos que a bicicleta não seja olvidada pela administração pública no momento em que estão em elaboração alguns planos setoriais em nossa cidade. Somos ciclistas, sim, mas também somos pessoas do nosso tempo e nos preocupamos com a qualidade de vida de toda a população mundial. Estar com a bicicleta é estar com um dos eventos mais perfeitos já criados pelo homem que alargado o seu próprio passo, não esconde dele a sua condição humana. (BICICLETADACURITIBA / PlanMob, 2008, p. 9).

Um estudo interessante e que teve grande repercussão na mídia foi os dois desafios intermodais de 2007 e 2008. Os desafios intermodais consistiram em ter vários meios de transporte (bicicleta, moto, transporte público, skate, táxi, automóvel, pedestre indo a pé), e ver qual é o mais eficiente em termos de espaço, tempo, energia, o que oferece menor poluição e ruído, e o nível de CO2 em um certo trajeto, no horário em que os curitibanos mais ficam presos no trânsito. Os estudos foram publicados no site²⁵ e tiveram o objetivo de provar, mais uma vez, que a bicicleta é a solução para os problemas de trânsito das grandes cidades.

Esse desafio foi feito com o intuito de que seus resultados contribuam para uma melhor compreensão dos deslocamentos cotidianos na cidade. Esperamos que essa reflexão deixe claro que o incentivo ao uso de meios de transporte alternativos ao carro particular nas cidades é uma necessidade urgente. A eficiência da bicicleta, mesmo num trajeto consideravelmente grande, é uma semente para que o uso efetivo da bicicleta como meio e transporte nas grandes cidades seja encarada com ainda mais seriedade. (BICICLETADACURITIBA / Desafio Intermodal, 2007).

Pensar a bicicleta como transporte é o principal intuito da Bicicletada, e propagando seus benefícios, mostrando como ela é diferenciada de outros meios de transporte, eis a intenção desse movimento que se verificou, através desta pesquisa realizada. Não podemos esquecer o discurso contra o automóvel, pois, para eles, é o principal culpado pela degradação da qualidade de vida e de políticas públicas voltadas para o interesse deste veículo.

Podemos levar em conta a seriedade de estudos como o Plano de Mobilidade e o Desafio Intermodal, analisados anteriormente, para mostrar aos políticos o discurso da bicicleta como meio de transporte, e assim ter, um pouco de espaço nas políticas públicas do município.

²⁵ www.bicicletadacuritiba.org

Um movimento que se declara sem líderes, permite que qualquer um possa manifestar seu apego pela bicicleta e propagar isso para os indivíduos durante as manifestações e os eventos. O movimento é tido como anarquista até mesmo por alguns cicloativistas participantes devido ao seu caráter. Também é um movimento de não violência, ou seja, você não os verá brigando com os motoristas, ou então com as autoridades, mas apenas “brincando”, como o próprio objeto que eles utilizam. Claro que não podemos nunca generalizar, mas o discurso do Bicletada é este: uma “brincadeira”, uma festa, um manifesto em prol da qualidade de vida e de um trânsito mais humano nas ruas de Curitiba e das demais cidades em que eles atuam.

Como diz Ned Ludd, ainda é cedo para vermos o resultado deste movimento em todo o Brasil, ou em qualquer outra cidade brasileira. Movimento que, analisado recorrendo-se a Castells pode ser caracterizado como um movimento social e com proximidades com o movimento ambientalista, devido à “crítica ao desenvolvimento global desenfreado e pelo desencadeamento de forças tecnológicas sem precedentes sem que sua sustentabilidade social e ambiental tenha sido avaliada” (CASTELLS, 200, p. 94).

Para se compreender um movimento social, Castells faz três análises. A primeira o autor diz que o movimento é o que eles dizem ser, ou seja, através das práticas e discursos é sua autodefinição. Necessariamente a Bicletada através de seus manifestos com a bicicleta, seus estudos e eventos querem propagar o uso da bicicleta como solução para o caos das cidades.

A segunda análise de Castells é que todos os movimentos sociais são “sintomas de nossas sociedades, e todos causam impacto nas estruturas sociais, em diferentes graus de intensidade e resultados distintos” (CASTELLS, 200, p. 95). A Bicletada de Curitiba vem buscar uma transformação social do trânsito e no modo de vida dos cidadãos curitibanos. A bicicleta como meio de transporte causa impacto na sociedade, que prefere o automóvel. Por isso pode ser considerado, de acordo com as sugestões de Castells, como um movimento revolucionário, ou pretensamente revolucionário, ainda não com tanta força, mas na história recente, já notamos algumas mudanças. A discussão sobre o trânsito tem sido muito abordado ultimamente, recaindo, conseqüentemente, nos discursos da Bicletada.

Na terceira análise, o autor faz uma adaptação aos princípios de Alain Touraine:

Creio que seja apropriado incluí-los (movimento social) em categorias nos termos da tipologia clássica de Alain Touraine, que define o movimento social de acordo com três princípios: a identidade do movimento, o adversário do movimento e a visão ou o modelo social do movimento, que aqui denomino de meta social. Em minha adaptação (que acredito estar coerente com a teoria de Touraine), identidade refere-se à autodefinição do movimento, sobre o que ele é, e em nome de quem se pronuncia. Adversário refere-se ao principal inimigo do movimento, conforme expressamente declarado pelo próprio movimento. Meta social refere-se à visão do movimento sobre o tipo de ordem ou organização social que almeja no horizonte histórico da ação coletiva que promove. (CASTELLS, 200, 95-97).

Trazendo para o movimento analisado nesta pesquisa, sua identidade, Bicicletada, está no incentivo ao uso das bicicletas e se pronuncia em nome de uma melhoria da qualidade de vida, principalmente uma mudança no trânsito e na maneira de as pessoas pensarem como se deslocar pela cidade, ou seja, que veículo usar. O principal adversário, com certeza, é o automóvel e seu uso. E sua meta social é as pessoas pensarem coletivamente o trânsito e seu deslocamento pelas cidades, a fim de que se tenha um novo modo de trânsito, conseqüentemente um novo modo de vida, e um novo modo de pensar as políticas públicas.

Hoje já vemos que o movimento está conquistando espaço e aprofundando a discussão sobre a bicicleta. Universidades de Curitiba abordam o tema para inseri-lo em planos que melhorem o trânsito e a qualidade de vida das pessoas. Da mesma forma, a mídia também tem abordado esse tema insistentemente na cidade. Aliados, esses fatores têm ajudado na divulgação da bicicleta como meio de transporte.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O movimento Bicicletada de Curitiba vem manifestar sua opção pela bicicleta e incentivar seu uso na cidade. Com essa atitude ele se aproxima de diversos movimentos artísticos, intelectuais, sociais e políticos.

No plano artístico, vimos suas manifestações com músicas, artistas locais e com as intervenções urbanas que até acarretaram em multas aos participantes do movimento. Essa ligação entre bicicleta e arte é vista no site, bem como eventos produzidos por eles. É interessante notar a relação entre esses aspectos ligados às manifestações pelas ruas de Curitiba. Ainda também o seu caráter de festa, ou seja, por mais que estejam derrotados, o automóvel é o principal meio de transporte, e nos leva a crer, sempre será, estão celebrando a escolha que fizeram, uma escolha pela qualidade de vida e pela coletividade e querem avisar essa escolha a todos.

A Bicicletada de Curitiba, como vimos, sofreu fortes influências de diversos movimentos analisados nesta pesquisa, como o Provos e o RTS da Europa ou o Massa Crítica de São Francisco, mas sem os contestadores, sejam eles estudantes, professores ou cicloativistas, nada disto estaria acontecendo. Illich, com suas análises, é bem realista e vê a necessidade de mudança. Gorz diz que o automóvel apenas degrada e Ned Ludd quer acabar com todos os carros. Em um plano mais focado no cicloativismo, notamos Giselle Xavier e Liberato, ambos catarinenses, que veem na bicicleta um meio de transporte. Contestadores de uma modernidade consumista e, como próprio Ludd afirma, depressiva. A Bicicletada é influenciada por todo esse conjunto que contesta o carro como principal veículo de transporte.

Os contestadores analisados na pesquisa chegam a um único parâmetro: o grande culpado é o automóvel, que polui, destrói e ocupa espaço. A maioria deles aponta como soluções a bicicleta e um transporte público melhor para um índice maior de qualidade de vida nas cidades.

A própria Giselle Xavier faz uma análise das políticas urbanas da cidade, apontando que não adianta mais privilegiar o automóvel; faz-se necessária uma política para as pessoas e para os veículos não motorizados. Isto nos remete à própria política.

Outra aproximação da Bicicletada Curitiba é o campo político. Os estudos apontam a bicicleta como ideal para as cidades, o que é notado no Desafio Intermodal e no Plano Cicloviário. Os integrantes do movimento querem mudar as políticas urbanas que beneficiam o automóvel e é através destes estudos publicados que se tem uma maior observação política e da mídia.

Analisar as consequências deste movimento pelas ruas da cidade de Curitiba ou do Brasil, como vimos, ainda é precoce. Mas Castells nos sugere um parâmetro, como vimos, para analisar o movimento: suas ações, o que eles dizem, o que querem e quais seus adversários. As atividades e os estudos da Bicicletada Curitiba, podemos dizer, é movimento de contestação à nossa sociedade consumista, que busca o conforto acima de qualquer custo, mesmo que precise andar na velocidade de um engarrafamento e ter doenças ligadas ao estresse e o sedentarismo.

Creio que este trabalho é apenas o embrião de uma discussão histórica sobre o cicloativismo e a bicicleta como meio de locomoção nas cidades brasileiras. Com certeza temos um amplo debate e discussão sobre os assuntos relacionados à bicicleta, a qual consegue englobar várias questões que, nesta pesquisa, tentei falar um pouco.

No campo histórico viu-se Liberato e Ned Ludd relacionarem a política anticarro com os ludditas da época da Revolução Industrial; talvez, se aprofundar mais nessa relação bicicleta e ludditas, podemos ver ótimos trabalhos em termos sociais e, principalmente, históricos.

Nesta pesquisa pode-se notar que o fator ecológico que a bicicleta propicia não foi muito abordado. No trabalho de Liberato, isto é estudado com a ecologia social, o que pode ser um outro tema a ser analisado com mais profundidade, pois todos sabem que a bicicleta é um veículo “politicamente correto”. Os ambientalistas e alguns urbanistas veem nela a solução para o caos urbano que o automóvel proporciona. Assim, aliar a bicicleta e a ecologia é um estudo bem interessante.

As políticas urbanas precisam se render à aceitação da bicicleta como meio de transporte. Quanto mais estudos forem desenvolvidos, mais séria será essa discussão. A formação de uma malha cicloviária nas cidades brasileiras tem que se tornar um fato consumado, e não apenas uma discussão sobre a possibilidade e viabilidade de tal projeto.

Um estudo histórico mais aprofundado sobre os cicloativistas brasileiros, ao longo da história do Brasil, pode ser um dos próximos passos desta pesquisa também. Giselle Xavier entra neste tema e estuda a década de 80, onde havia cicloativistas, como Fernando Gabeira, que já manifestavam a escolha da bicicleta como meio de transporte. Estes estudos, como vimos, ainda são poucos, mas hoje este tema é muito abordado e bastante atual e com certeza iremos ver várias abordagens se desenvolverem sobre o cicloativismo e também sobre a bicicleta.

O Bicletada Curitiba é um movimento contemporâneo e isso se reflete em suas ações, que são dinâmicas. Exemplo disto está na realização de estudos e manifestações ocorridos quando já havia concluído a pesquisa – assim, como outras atividades. Queremos crer que futuramente poderemos analisá-lo de outras formas e perspectivas históricas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BERNARDI, Jorge. *A organização municipal e a política urbana*. Curitiba: Ibpe, 2007.

CASTELLS, Manoel. *O poder da identidade*. São Paulo: Paz e terra, 1999.

GIUCCI, Guilherme. *A vida cultural do automóvel*. Disponível: http://books.google.com/books?hl=pt-BR&lr=lang_pt&id=dMRGKQbbs3cC&oi=fnd&pg=PP50&dq=giucci&ots=emZwNqQljt&sig=2sdGmsLXJZqqCAiITs-oyc1coWI. Acesso em: 13 mar 2009.

GUARNACCIA, Matteo. *Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura*. São Paulo, Conrad, 2001. (Coleção Baderna)

HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*. São Paulo: Loyola, 1992.

JACOBS, Jane. *Morte e vida das grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

LIBERATO, Leo M. V. *Bicicleta e tempo de contestação*. Disponível em: http://www.helsinki.fi/hum/ibero/xaman/articulos/2004_01/bicicleta_tempo_contestacao.pdf. Acesso em 31, ago 2008.

SANTOS, Priscilla. *Exemplo Latino. Vá de bicicleta: faz bem para a saúde, para o trânsito e para o meio ambiente*. Revista Vida Simples ed. 68, ano 7. São Paulo: Editora Abril, 2008

SCHETINO, André M. *Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX*. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo. *O que é trânsito*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

WRIGHT, Charlie L. *O que é transporte urbano*. São Paulo: Brasiliense, 1988.

XAVIER, Giselle. *O cicloativismo no Brasil e a produção da lei da política nacional de mobilidade urbana: Estratégias, instituições e padrões de relação entre atores*. www.escoladebicicleta.com.br/cicloativismoplanejamento.html. Acesso em 03, mar 2008.

FONTES

ARTE BICICLETA E MOBILIDADE. www.artebicicletamobilidade.wordpress.com.
03, mai 2009

BICICLETADA. www.bicicletada.org. Acesso 03, mai 2009.

BICICLETADACURITIBA. www.bicicletadacuritiba.org. Acesso em 06, mai 2009.

BICICLETADACURITIBA. *Desafio intermodal*. www.bicicletadacuritiba.org/arquivos/desafio_intermodal_curitiba_2007.pdf. Curitiba, 2007

BICICLETADACURITIBA. *Desafio intermodal*. <http://bicicletadacuritiba.files.Wordpress.com/2008/08/relatorio-do-ii-desafio-intermodal.pdf>. Curitiba, 2008

BICICLETADACURITIBA. *Planmob: Infra-estrutura Cicloviária*. www.bicicletadacuritiba.org/arquivos/relatorio-bicicwb-ippuc.pdf. Curitiba, 2008.

BONASSOLI, Leonardo. *Ciclistas pintam ciclofaixa na rua e são multados*. portal.rpc.com.br/gazetadopovo/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=836083 Acesso em 09, dez 2008.

LUDD, Ned. *Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004. (Coleção Baderna)

PLÁ. *A invasão das bicicletas*. <http://tramavirtual.uol.com.br/artista.jsp?idp=896472>. Acesso em 20, mai 2009.