



Gustavo do Nascimento Lopes

**Embaralhando as pernas:
diferentes visões sobre a bicicleta como forma
de mobilidade urbana**

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da PUC-Rio como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Alvaro Ferreira

Rio de Janeiro
Março de 2010.

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.



Gustavo do Nascimento Lopes

Embaralhando as pernas: diferentes visões sobre a bicicleta como forma de mobilidade urbana

Dissertação de Mestrado

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da PUC-Rio como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Geografia. Submetida à Comissão Examinadora abaixo assinada.

Prof. Alvaro Ferreira

Orientador

Departamento de Geografia – PUC-Rio

Prof. João Rua

Departamento de Geografia – PUC-Rio

Prof^a. Amélia Luisa Damiani

Departamento de Geografia- USP

Prof^a. Mônica Herz.

Coordenadora Setorial do Centro de Ciências Sociais– PUC-Rio

Rio de Janeiro, 10 de Março de 2010

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, do autor e do orientador.

Gustavo do Nascimento Lopes

Graduou-se em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro em 2001. Lecionou a disciplina na educação básica nas redes privada e pública. Atualmente é professor da Prefeitura Municipal de Duque de Caxias.

Ficha Catalográfica

Lopes, Gustavo do Nascimento

Embaralhando as pernas: diferentes visões sobre a bicicleta como forma de mobilidade urbana / Gustavo do Nascimento Lopes ; orientador: Alvaro Ferreira. – 2009.

105 f. : il.(color.) ; 30 cm

Dissertação (Mestrado em Geografia)–Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

Inclui bibliografia

1. Geografia – Teses. 2. Mobilidade urbana. 3. Bicicleta. 4. Cotidiano. 5. Produção e representação do espaço. I. Ferreira, Alvaro. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Geografia. III. Título.

CDD: 910

A Dr^aJussara Pereira do Nascimento (in memorian)
Pela minha referência de dedicação a busca do conhecimento.

Agradecimentos

É uma tarefa difícil registrar a gratidão com as pessoas que lhe auxiliaram a escrever um trabalho como este. Afinal de contas, durante estes dois anos tanto enfrentei dificuldades quanto tive pessoas que se colocaram para apoiar e ajudar. Sei que corro o risco de ser injusto com algumas, de antemão peço desculpas por eventuais ausências.

Do ponto de vista institucional, gostaria de agradecer à PUC-Rio que, por intermédio da vice-reitora acadêmica, concedeu a bolsa para que eu pudesse estudar nesta instituição privada sem arcar com o custo material do curso. Agradeço também à Prefeitura Municipal de Duque de Caxias que me concedeu, ao final, uma licença para a conclusão de meu trabalho.

Com relação às pessoas que propriamente me auxiliaram nesta empreitada, gostaria de iniciar com o meu orientador, Alvaro Ferreira, que me acolheu como orientando, fez questão que eu desenvolvesse um projeto próprio, e aceitou esta “viagem sobre duas rodas”. Também esteve muito presente durante todo o trabalho, mesmo quando estava do outro lado do oceano por ocasião de seu pós-doutorado.

Ao professor João Rua, que desde a graduação na UERJ foi um exemplo como professor. Sem sobra de dúvida a minha escolha pelo curso da PUC se deve à sua presença no mesmo. Foi de fato muito gratificante voltar a assistir suas aulas mais de dez anos depois. Além disto, sua contribuição no exame de qualificação foi fundamental para o desenvolvimento deste trabalho.

Aos demais docentes do programa de pós-graduação em geografia da PUC-Rio, que souberam montar um curso extremamente acolhedor, ou seja, um ambiente muito propício para o amadurecimento intelectual. Ainda no âmbito do

PGE não poderia deixar de citar a secretária Márcia que foi ao longo de todo curso extremamente solícita e cordial.

Aos meus amigos de turma que, cada qual à sua maneira, animaram os debates em sala de aula. Fora da PUC os apoios foram tantos que não posso reproduzir aqui. Gostaria de citar: Marcos Rodrigues Alves Barreira, pelas conversas acerca da obra de Henri Lefebvre e dos escritos situacionistas; e Luciano Ximenes Aragão, pelo acesso que o mesmo me propiciou a uma bibliografia Uspiana difícil de ser encontrada cá na cidade maravilhosa. Do ponto de vista do apoio afetivo, agradeço a Teca, Marina, Rex, Fernanda, Renato Emerson, Edson e Manuela, aos vizinhos da Vila do Ypiranga e da Praça São Salvador e adjacências, em especial Tarciso e Gabriela (a Tarciso também pelo apoio na conquista da licença da PMDC), minhas desculpas pela ausência nas rodas de samba.

Ao meu pai José Enio Teixeira Lopes que é uma referência na responsabilidade e na ética. A Airton Caldas, que apesar de não ser meu pai biológico, foi fundamental na formação da minha consciência, principalmente no que tange à crítica de uma sociedade tão injusta. A Maria das Graças Santos, minha sogra, que com seu imenso carinho ajudou-me para que meu filho não se sentisse tão desolado durante a elaboração deste trabalho. A meus irmãos, em especial a Barbara do Nascimento Caldas que também me auxiliou em confortar João. A minha mãe, Jussara Pereira do Nascimento, à qual dedico esse trabalho, e que, lamentavelmente, não está mais entre nós para ver o resultado.

A minha companheira Juliana dos Santos Barbosa Netto, sem a qual este desafio não teria chegado ao fim. Não tenho palavras para agradecer a sua paciência nesses tumultuados dois anos, nos quais nossa vida em família e essa dissertação se entrelaçaram, fora a ajuda direta na revisão de meu texto e até em algumas polêmicas “ciclísticas”. A João, nosso filho, que tantas vezes teve a presença paterna roubada por estas páginas a seguir. Um dos momentos mais duros deste trabalho, para mim, foi ver que ao mesmo tempo em que eu mergulhava na crítica contra-cultural deixava meu filho imerso em meio à indústria cultural com a companhia daquela “caixa iluminada”. A ninguém mais devo tanto a realização deste trabalho que a vocês dois.

Resumo

Lopes, Gustavo do Nascimento; Ferreira, Alvaro. **Embaralhando as pernas: as diferentes visões sobre a bicicleta como forma de mobilidade urbana**. Rio de Janeiro, 2010. 105 p. Dissertação de Mestrado – Departamento de Geografia. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

O desenvolvimento do capitalismo toma de assalto a cidade, promovendo a implosão/explosão do urbano (Lefebvre 1999). O automóvel, objeto técnico fundamental nesse projeto de transformação do urbano, ao mesmo tempo em que se desenvolve, cria a sua própria dependência. Estamos convencidos, com auxílio da bibliografia analisada nesta dissertação, mas com destaque para Lefebvre, que tal processo não pode ser analisado sem se levar em conta a produção e reprodução do espaço, nem sem a correlata transformação da vida cotidiana. Diante da atual crise ambiental e/ou urbana, emergem defensores da bicicleta como alternativa à (i)mobilidade urbana centrada no automóvel. Mesmo o Estado, historicamente o ator social que comandou a adaptação das cidades ao automóvel, com conseqüências sociais ainda mais graves em sociedades periféricas como a nossa, promove, mesmo que timidamente, o seu uso. Analisamos, então, como foram desenvolvidas as políticas de incentivo ao modal ciclovitário na metrópole do Rio de Janeiro (1990-2009). Também levantamos discursos, propostas e fundamentalmente práticas de movimentos sociais acerca do tema, com destaque para a “bicicletada carioca”. Ao final comparamos estas representações e as colocamos em sua “tensão dialética”. Acreditamos desta forma poder, mesmo que timidamente, contribuir com o debate acerca do direito à cidade.

Palavras-chave

Mobilidade urbana; Bicicleta; cotidiano; Produção e Representação do espaço.

Abstract

Lopes, Gustavo do Nascimento; Ferreira, Alvaro (Advisor). **Twisting the legs: Different visions about the bicycle as urban mobility way**. Rio de Janeiro, 2010. 105 p. MSc. Dissertation – Departamento de Geografia. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

The development of capitalism assault the city, improving the implode/explode of the urban life (Lefebvre). The car, a fundamental technique stuff of that urban transforming process, at the same time of its development, creates its own dependency. We are convinced, as the literature used in this study, but specially with Lefebvre, that such a process couldn't be analyzed without taking care of the production and reproduction of space, and even the correlate transformation of the everyday life. At the rise up of the urban/enviromental crises, emerge the defenders of the bicycle as an alternative to urban auto (i)mobility. Even the State, historically the social actor that managed the city adaptation for the cars, with harder social consequences for peripheral societies like ours, improves, shyly, its use. So, we analyze how was development of the political encouragement of cycling in Rio de Janeiro (1990-2009). We indeed pick up the discourse, proposals, and fundamentally the practices of the social movements around the subject, with focus in the “bicicletada carioca” (Rio's Critical Mass). At the end we compare those representations and put them in a “dialectic tension”. We believe that this way, even shyly, we contribute with the debate around the right of the city.

Keywords

Urban mobility; Bicycle; Everyday life; Production and representation of space.

Sumário

Introdução	11
1. Produção e Representação do Espaço – o desenvolvimento da (i)mobilidade urbana	14
2. “A magrela concebida”	48
2.1 A política pública oficial da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro para o fomento do uso da bicicleta (1990-2008)	48
2.2 O programa Rio “O Estado da Bicicleta”	58
2.3 – Os projetos e declarações da gestão Eduardo Paes para o planejamento cicloviário.	60
3. A magrela vivida e concebida	67
3.1 <i>Critical Mass</i>	67
3.2 <i>Provos</i> e o <i>Reclaim the Streets</i>	72
3.3 Bicicletadas: a Massa critica no Brasil	50
3.4 A Bicicletada do Rio de Janeiro	53
3.4.1 Transporte Ativo	80
3.4.2 Anarco-veganos	84
3.4.3 Matriz das espacialidades.	88
Considerações Finais.	97
Referências	101

Abreviaturas e siglas

CADEG -	Centro de Abastecimento do Estado da Guanabara
CBT -	Código Brasileiro de Trânsito
CEASA -	Centrais de Abastecimento do Estado do Rio de Janeiro
CONTRAN -	Conselho Nacional de Trânsito
ECO 92-	Conferência Mundial para o Meio Ambiente e Desenvolvimento
IS -	Internacional Situacionista.
GT –	Grupo de trabalho
GTZ –	“Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit”
I-CE -	Interface for Cycling Expertise
IPP –	Instituto Pereira Passos
ONG-	Organização não governamental
PDTU -	Plano de Desenvolvimento de Transportes Urbanos
PMRJ-	Prefeitura Municipal do Rio e Janeiro
PUC –	Pontifícia Universidade Católica
SAMBA –	Solução Alternativa para Mobilidade por Bicicletas de Aluguel
SETRANS -	Secretária Estadual de Transportes
SMAC –	Secretaria Municipal do Meio Ambiente
TA –	Transporte Ativo
TAZ –	“Temporary Autonomy Zone”
URB AL -	“Urbal Regional Aid Programme”
UFPR-	Universidade Federal do Paraná
Velib -	“Vélos en libre-service à Paris”
WNBR –	“World Naked Bike Ride”

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento da sociedade capitalista toma de assalto a cidade e a transforma como revelado por Lefebvre em sua obra: A revolução urbana (1999 [1970]). Assistimos assim a implosão/explosão da cidade. Objeto técnico fundamental neste processo, o automóvel estilhaça a cidade e as relações sociais, bem como objeto, é criado e reproduzido por estas mesmas relações sociais. Menina dos olhos de dois dos principais conglomerados industriais, a própria indústria automobilística e a petrolífera, esta opção de transporte ao mesmo tempo em que se desenvolve, cria a sua própria dependência (Gorz 2005, Lynch 2005). O planejamento urbano com um discurso racional, se colocando isento de ideologia, historicamente privilegiou um meio de transporte que também é apresentado como isento de ideologia. Hoje assistimos a um cenário confuso, que Moreira (2004) intitula de “*nebulosa ambiental*”, assim atores que outrora estimularam o atual padrão de (i)mobilidade urbana, tentam, timidamente é verdade, ser críticos a ele. No meio desta névoa tentaremos observar três dimensões deste debate: o Estado, usuários e aqueles que de dentro da sociedade se apresentam como contestadores desse modelo.

Neste trabalho nos propomos a discutir a representação da (i)mobilidade urbana através de diferentes olhares, que concebem, vivenciam e percebem a bicicleta como alternativa à mobilidade urbana centrada no automóvel. Temos como objetivo, então, descrever, analisar e comparar as representações levantadas pelo Estado, por movimentos sociais e usuários acerca da (i)mobilidade urbana e das alternativas movidas a energia humana. A Questão que se torna central para nós é: como os diferentes atores sociais enxergam a questão da (i)mobilidade urbana e o papel da bicicleta? Qual a visão predominante do Estado (análise da política pública da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e do

Governo Estadual)? Quais as visões dos chamados “cicloativistas”¹ acerca da questão?

Para tanto, estruturamos este trabalho em três capítulos. O primeiro versa sobre a problemática da produção do espaço e sua relação com a representação e a (i)mobilidade urbana. Partindo inicialmente de Lefebvre (1991, 1994, 1999, 2001, 2008), mas dialogando com uma gama de outros autores, como Santos (1999, 1988), Thrift (2007), Debord (1959, 2002), Illich (2005), Gorz (2005), Harvey (2004 e 2006), Soja (1996) e Vasconcellos (2001) demonstraremos como a (i)mobilidade urbana se desenvolve junto com a produção do espaço, não sem contradições e sem outras possibilidades de interpretações. Além dos autores e obras já citadas nesta introdução, recorreremos a Lefebvre (1983), Castoriadis (1991) e Bourdieu (2007) para discutir as possíveis representações desse processo.

O segundo capítulo tenta levantar a história da política cicloviária no Rio de Janeiro após a década de 1990, período em que serão construídas e ampliadas as atuais ciclovias desta cidade que ostenta a marca de maior malha viária do referido modal no país. Feito esse que levou os gestores da administração pública a intitularem-na de capital nacional da bicicleta. Veremos, também, neste capítulo como se dá a “disputa” da “paternidade” de tal feito. Além disso, interpretaremos as recentes políticas que vem sendo gestadas para o setor. Tais análises objetivam captar a visão, ou visões, do Estado sobre essa questão.

No terceiro capítulo pretendemos mostrar a visão dos cicloativistas em relação à problemática em pauta. A partir da literatura esclareceremos o surgimento do movimento global intitulado Massa Crítica. Na contramão da automobilização e sua correlata implosão/explosão do urbano, levantaremos também algumas notas sobre um movimento contra-cultural dos anos de 1960, que influenciou tais mobilizações. Depois comentamos a chegada da Massa Crítica ao Brasil com seu nome lusófono de bicicletada. Por último, analisaremos a bicicletada do Rio de Janeiro.

¹ Indivíduos e grupos que reivindicam mais espaço para a bicicleta e outras formas de mobilidade movidas a propulsão humana nas cidades.

Pretendemos apresentar representações dos movimentos sociais sobre a temática. Por último, iremos seguir o intuito de Harvey (2006) e colocaremos estas representações em tensão dialética.

Finalmente, teceremos nossas considerações finais, que mais aparentam ser dúvidas (re)iniciais acerca do debate que vimos desenvolvendo no decorrer do nosso trabalho.

CAPÍTULO 1 PRODUÇÃO E REPRESENTAÇÃO DO ESPAÇO – O DESENVOLVIMENTO DA (I)MOBILIDADE URBANA

O processo produção da realidade urbana na qual o debate da (i) mobilidade está inserido tem seu desenvolvimento analisado por Lefebvre em diversas obras (1991, 1994, 1999, 2001, 2008), mas decidimos iniciar nossa análise pela “produção do espaço” (1994), que não é uma produção *strictu sensu*, pois engloba não só a produção, mas também a reprodução das relações sociais. Esta produção envolve três níveis do real: o percebido, o concebido e o vivido, estes por sua vez, articulados às práticas espaciais, às representações do espaço e aos espaços de representação.

Nas palavras de Lefebvre (1994, p. 33):

“Prática espacial – que engloba a produção e a reprodução, e as localizações particulares e os conjuntos espaciais característicos de cada formação social. Prática espacial assegura continuidade e algum grau de coesão. Em termos de espaço social, e de cada membro de um dado relacionamento da sociedade com aquele espaço, esta coesão implica num nível garantido de competência e um nível específico de performance.

Representações do espaço, que são amarradas às relações de produção e a ‘ordem’ que essas relações impõem, e portanto ao conhecimento, signos, aos códigos, e para as relações ‘frontais’.

Espaços de representação, incorporando complexos simbolismos, algumas vezes codificados, outras não, ligados ao lado clandestino ou subterrâneo da vida social, como também para a arte (que pode eventualmente ser definida menos como um código do espaço do que um código dos espaços de representação).”

As práticas espaciais são as práticas sociais projetadas no espaço, no espaço social (que para Lefebvre é ao mesmo tempo espaço físico, social e mental). As representações do espaço são o espaço concebido, o espaço dos tecnocratas, da razão instrumental, razão esta que se vê isenta de ideologia, mas é a fiel encarnação desta. Agora, a representação do espaço pode até ser hegemônica, mas não é total.

Outras interpretações, outro códigos do espaço persistem nos poros do modo de produção capitalista, principalmente nos espaços de representação. Estes últimos como lugares de uma outra apropriação simbólica, de um código que não o hegemônico.

A partir desta tríade, Lefebvre mostra um grande conflito entre apropriação e dominação, entre o valor de uso e valor de troca, mostrando que ao mesmo tempo em que o espaço abstrato se impõe (espaço do mundo da mercadoria, do trabalho abstrato) resquícios do espaço absoluto podem perdurar.

No quarto capítulo da obra, “Do espaço absoluto ao espaço abstrato”, Lefebvre faz uma grande análise de como o espaço abstrato se assenta, sem eliminar por completo o espaço absoluto, e ao mesmo tempo através de suas contradições abre brechas para o espaço diferencial.

Lefebvre dá preferência à análise em tríades, evitando a simples confrontação de termos opostos, chega a identificar na fórmula trinitária de Marx (Capital-Terra-Trabalho)² um avanço de seu pensamento. A conceituação de espaço também evolui em uma tríade: espaço absoluto, abstrato e diferencial. Todos estes mentais, sociais e materiais ao mesmo tempo, com diferentes intensidades. Apesar das concatenações entre eles seguirem um curso histórico, ou seja, o espaço absoluto, um espaço antigo, o espaço abstrato, do presente, o diferencial um projeto revolucionário do futuro, eles coexistem em várias épocas. Isto é possível devido ao fato da teoria lefebvriana tanto trabalhar com presente (realidade atual), com passado (herança inscrita no espaço) e com futuro (o possível, o projeto). Sua visão também está aberta a múltiplas temporalidades, coexistindo em um mesmo período³.

Para Lefebvre, o espaço absoluto não acaba com o advento do modo de produção capitalista:

² Ver “The production of space” (1994), p. 324 e seguintes.

³ A esse respeito é interessante a interpretação de Martins (1996) em: “As temporalidades da história na dialética de Lefebvre”.

“o espaço absoluto, religioso e político produzindo para as comunidades de sangue, de “terroir” [território, solo], de língua, precede o espaço relativizado, histórico. O espaço absoluto não desaparece inicialmente, ele persiste como classe ou sedimento do espaço histórico, suporte do espaço de representação (simbolismos religiosos, mágicos, políticos), movimento dialético interno anima-o, o puxa, o incentiva, todavia o perpetua: o plano e o vazio se combatem nele” (Lefebvre, 1994, p. 48 [comparado com Lefebvre, 2000, p.60]).

Para Lefebvre, o *“espaço abstrato dominou o espaço histórico, que todavia continuou vivo, embora perdendo sua força gradualmente, como um substrato ou sustentáculo dos espaços de representação”* (1994, p. 49).

Assim como o espaço abstrato também não nasce no século XVII e XVIII, ele é percebido por Lefebvre já na constituição do espaço romano, todavia sem o vigor da idade moderna.

Apesar de identificar as raízes do espaço abstrato na época romana, será com a aparição do trabalho abstrato, como fim em “si mesmo”, inerente a lógica do valor (Marx), que o espaço abstrato se afirma. No entender de Lefebvre:

“Hoje é fácil para nós compreendermos, desde que estas noções tenham penetrado na ‘cultura’, que o valor de troca, a mercadoria, o dinheiro e o capital são **abstrações concretas** [grifo nosso], formas existindo socialmente (como a linguagem, sobre a qual tanto se discorreu – e como o espaço), mas que necessitam de um conteúdo no sentido de existir socialmente. (...)

O espaço abstrato não se capta abstratamente senão por um pensamento que é preparado para separar a lógica e a dialética, para reduzir as contradições à uma falsa coerência, para confundir os resíduos desta redução (por exemplo, a lógica e a prática social). Visto como um instrumento – e não apenas uma aparência social – o espaço abstrato é antes de tudo o locus da natureza, a ferramenta que deseja dominá-la e que, portanto, prevê a sua destruição (...). Este mesmo espaço corresponde à ampliação desta prática (social) que engendra redes cada vez mais vastas e densas na superfície da terra, abaixo e acima desta superfície. Isto corresponde, também, ao trabalho abstrato - a designação de Marx de trabalho em geral - o trabalho social médio que produz valor de troca em geral – e engloba a forma geral da mercadoria; o trabalho abstrato não é uma abstração mental, nem é uma abstração científica no sentido da epistemologia (os conceitos separados da prática que podem ser inventariados e incorporados como saber absoluto); ele tem uma existência social, como valor de troca e a forma valor, eles próprios. Se alguém tentar enumerar as “propriedades” desse espaço abstrato, precisará primeiramente considerá-lo como meio de troca (com suas implicações: a intercambialidade) tendendo a absorver o uso. Isto não exclui o uso político; o espaço da dominação estatal, da violência (militar) é também aquele aonde as estratégias entram em vigor. Mas sua

racionalidade (limitada) tem alguma coisa de comum com a racionalidade de uma fábrica – embora alguém não possa ir tão longe para assumir nenhum paralelismo preciso entre divisão técnica e social do trabalho. É neste espaço que o mundo da mercadoria é formado, com todas as suas implicações: acumulação e crescimento, cálculo, previsão, programação. Que é para dizer que este espaço abstrato é o espaço aonde a tendência a homogenização exercita sua pressão e sua repressão com seus meios a disposição: o vazio semântico abolindo as significações anteriores (o que não pode impedir a complexificação do mundial, a multiplicidade das mensagens, dos códigos e operações). Tanto a vasta metaforização que se opera através da história, e a metonimização que se opera através do processo cumulativo, deportam o corpo para fora dele próprio numa forma paradoxal da alienação, conduzem igualmente a esse mesmo espaço abstrato. Este imenso processo começa da verdade física (a presença do corpo) e impõe primazia da palavra escrita, dos ‘planos’, do terreno visual, e uma tendência ao achatamento deste mesmo terreno. O espaço abstrato simultaneamente engloba o intelecto analítico hipertrofiado; o Estado e a razão de Estado burocrático, o saber ‘puro’, o discurso do poder. Implicando uma ‘lógica’ que o dissimula mascarando suas contradições, este espaço, o da burocracia, incorpora nele uma bem sucedida integração do espetáculo e da violência (em oposição ao ‘puro’ espetáculo). Por último, nos encontramos neste espaço abstrato tão compreendido que é difícil distinguir do espaço postulado pelos filósofos, de Descartes a Hegel, na sua fusão do inteligível (a ‘res extensa’) com o político – sua fusão, é para dizer, do conhecimento com o poder. O resultado tem sido uma autoritária e brutal prática espacial, tanto a de Haussmann ou depois, com versões codificadas pelo Bauhaus ou Le Corbusier, o que é envolvido em todos estes casos é a efetiva aplicação do espírito analítico na e pela dispersão, separação, segregação.” (Lefebvre, 1994, p.306-308)

Nesta citação acima, Lefebvre demonstra como o espaço abstrato não é apenas abstraído por pensamento, ele engendra uma prática concreta que num certo sentido parece empurrar o mundo para sua representação do espaço, que é abstrata e tende ao homogêneo, mas como ele também é concreto se debate com contradições que o impedem de ser plenamente homogêneo. A prioridade historicamente dada ao automóvel parece estar alinhada com essa análise. As cidades serão rasgadas por infra-estruturas para o automóvel (que estão entre “as *redes cada vez mais vastas e densas*”) que ampliam as distâncias aumentando a dispersão, a separação e a segregação. Estas mesmas redes estão por sua vez diretamente vinculadas ao espaço abstrato do mundo da mercadoria, uma vez que não só são construídas para circulação geral de mercadorias como impulsionam diversos setores (indústria

automobilística, petrolífera, da construção civil etc.). À medida que tais redes são construídas, e vão se tornando saturadas, esta forma de espaço e sua racionalidade correlata ampliam ainda mais a necessidade da construção de novas redes.

Acerca deste temário é bastante interessante observarmos as considerações de Pierre George, presentes na obra *Geografia Urbana*, de 1961, levantadas por Damiani (2008)⁴, acerca da transformação do urbano:

“Perdido em um universo de concreto, labirinto de vias organizadas que se ligam a anéis rodoviários sobrecarregados de automóveis, ele [o habitante dos grandes aglomerados] não se sente mais um *habitante*, no sentido de que ele perdeu a idéia de que poderia participar da posse de sua cidade, ser, de uma maneira ou de outra, responsável pela sua administração e manutenção. Ao contrário, sente-se, às vezes, agredido pelo meio e toma mesmo uma atitude hostil para com ele. Duas conseqüências: a evasão periódica e o desinteresse total com relação a um quadro imposto que ele não hesita, às vezes, em profanar com depredações gratuitas.

É esse sistema de relações que tentamos analisar e corrigir através da aplicação da noção de *ambiente*. Ela abrange o conjunto das formas de contato dos homens com o meio da vida cotidiana, ‘ambiente’ de moradia, isto é, as percepções de contato social e de contato com o meio inerte, equipamento de serviços, espaços para passeios e para lazer - de uma maneira mais geral os diversos ‘danos e poluições’ da vida urbana, barulho, emissão de gases e de fumaça, a impureza das águas correntes. No sentido amplo do termo, o ambiente engloba, também, todas as coações originárias das formas de organização ou de improvisação da vida material, condições de trabalho, de circulação e de transporte, as servidões que procedem das formas de se recorrer aos equipamentos diversos” (GEORGE, Pierre APUD; DAMIANI, 2008 p.183 [intervenções no texto da autora]).

A autora, que nos chamou a atenção para esta passagem acima, sintetizou muito bem tal conteúdo através do subtítulo do capítulo de sua obra, em que faz análise da geografia urbana: *“Metamorfoses de Concepções da Geografia Urbana - Quando a conceituação se vê redefinida pela voracidade da realidade prática: o processo de urbanização”* (Damiani, 2008, p. 156- 204).

⁴ Em sua tese de livre docência, Amélia Damiani revisita a obra de Pierre George e identifica nela vários elementos que fazem a autora afirmar que “o trabalho de Pierre George é o deste anunciador de uma geografia crítica” (p.172), embora passível de uma série de críticas apontava importantes considerações para aquele momento. Espaço e Geografia: Observações de Método - Elementos da obra de Henri Lefebvre e a Geografia - Ensaio sobre Geografia Urbana a partir da Metrópole de São Paulo, USP: 2008.

Damiani (2008, p. 210) também aponta o desenvolvimento da categoria produção do espaço e uma interpretação do espaço abstrato que nos é bastante interessante:

“Entendemos a categoria como a apreensão pelo pensamento da noção abstrata na sua relação com os conteúdos concretos e num mesmo movimento, como processo real e pensado, comportando a relação de correspondência entre teoria e prática. Estamos falando, então, de uma idéia de totalidade da categoria de espaço enquanto produção do espaço. A categoria de produção do espaço desloca a concepção teórico-abstrata de espaço da ciência espacial. Põe o espaço como 'uma realidade vivente, dotada de poderes nefastos e benéficos, algo, em suma, concreto e qualitativo, não uma simples extensão mensurável.'⁵. Nesse sentido, é possível recuperar a idéia de espaço abstrato, no interior da produção do espaço, e não como paradigma teórico-abstrato ideal. Ele absorve a historicidade da formação econômico-social capitalista. Esse espaço abstrato, historicamente determinado, se define, portanto, negativamente. Há relação entre alienação social e produção do espaço abstrato. Como mediação concreta para formação e reprodução das abstrações concretas da sociedade moderna - a mercadoria, o dinheiro, o capital, o trabalho abstrato, o Estado, a técnica, o ambiente; em síntese, o valor de troca -, o espaço, enquanto produção do espaço, ganha a mobilidade dessa economia moderna, mercantilizandose também, e chega a ter uma mobilidade mais voraz que a do território estatista, que está entre seus instrumentos de apoio.(...) Ele mesmo, o espaço, portanto, vai se pondo como abstração concreta. No interior da produção do espaço, negativamente, e consumindo a vivência, coloca-se a história idealista da teoria do espaço como ideologia tecnocrática eficaz.”

Consideramos o conceito de espaço abstrato retratado acima, claro em sua relação, em termos lefebvrianos, com outras dimensões do espaço social através da produção do espaço, próximo à nossa interpretação apresentada anteriormente neste capítulo e que será utilizada ao estabelecermos mais contato com nosso objeto. Antes disto, continuaremos nosso percurso intelectual por autores que fundamentaram nosso entendimento.

No caso da Geografia Brasileira, não poderíamos deixar de abordar, nesta reflexão sobre o espaço, a obra de Milton Santos. Em obra que é síntese da evolução de seu pensamento acerca do espaço, “A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção” (1999), define espaço como conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações. Muito influenciado pelo pensamento de Bruno Latour, da necessidade de partimos de conceitos híbridos, a técnica assume na obra

⁵ NAVARRO, Ginés. El cuerpo y la mirada – desvelando a Bataille, 2002, p. 42-43, citando OctavioPaz em *O surrealismo*(.APUD Damiani, 2008p.210)

de Santos um caráter ontológico, na nossa interpretação, por ser uma síntese de trabalho e cultura⁶. Tal interpretação nos é formulada devido ao fato da categoria trabalho estar mais presente em trabalho pretérito do autor, “Metamorfose do Espaço Habitado”. Seu caráter ontológico não nega a constituição histórica desse conceito segundo o sistema teórico de Santos; está presente no que o autor classifica de meio natural (que não se confunde com uma natureza distinta do homem, pois a natureza se transforma e é transformada pelo homem); evolui para o meio técnico, no qual já existe uma mecanização do território; chegando ao período contemporâneo de meio técnico-científico-informacional, no qual a ciência e a informação assumem um caráter muito importante.

Este meio técnico-científico-informacional está prenhe de intencionalidades, que vem junto com as técnicas aplicadas, e que cada vez mais parecem estranhas ao território diretamente implicado, pois articuladas a interesses de escalas mais amplas, particularmente as globais. Isto acontece não sem contradições, sem resistências. Eis aí “a força do lugar”, a capacidade de se adaptar e às vezes reverter o jogo imposto, de persistir com outras intencionalidades além da hegemônica, de utilizar as possibilidades do avanço tecnológico para outros fins. A cidade e principalmente a metrópole se destaca como meio no qual “os de baixo”, “os homens lentos”, reinventam o cotidiano, ela aparece como uma “ecologia” própria a uma “subversão silenciosa”. Subversão esta que é dada a partir do momento em que os atores, a partir da aparente carência material requalificam e se apropriam de diversas formas das possibilidades metropolitanas. Este jogo se dá entre as “verticalidades”, as cadeias de articulação do movimento global da produção e do capital e “horizontalidades” os arranjos locais/regionais desta produção, mais não apenas esta adaptação pois

⁶ Estamos nos referindo aqui a uma noção mais “latu” de trabalho como atividade criadora, sem neste momento fazer referência ao conceito de trabalho abstrato, que está presente na citação de Lefebvre acima (1994, p. 306-308) e muito menos na crítica ao trabalho existente na teoria situacionista. Tal crítica ao trabalho também aparece em Lefebvre: “É enquanto classe social constituída [a classe operária], e, portanto autônoma, que pode transformar a sociedade, mudar a vida, ultrapassar-se a si própria superando o trabalho alienante – alienado, quer dizer a divisão do trabalho e o próprio trabalho” (1973, p. 42) [grifo nosso].

“as verticalidades são vetores de uma racionalidade de uma racionalidade superior e do discurso pragmático dos setores hegemônicos, criando um cotidiano obediente e disciplinado. As horizontalidades são tanto o lugar da finalidade imposta de fora, de longe e de cima, quanto o da contrafinalidade, localmente gerada. Elas são o teatro de um cotidiano conforme, mas não obrigatoriamente conformista e, simultaneamente, o lugar da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta” (Santos, 1999, p. 227).

Voltando agora a nosso objeto, a (i) mobilidade urbana da sociedade do automóvel e sua crítica pelos defensores da bicicleta, parece-nos que a visão de espaço como um meio técnico-científico-informacional, preñe de intencionalidades, também nos auxilia para compreender as contradições do espaço. Objetos técnicos construídos para uma circulação geral das mercadorias com intencionalidades distintas dos lugares diretamente afetados – verticalidades - parece estar em consonância com nossas preocupações. Não só as estruturas que rasgam e estilhaçam a cidade (auto-estradas, viadutos, etc), mas o próprio automóvel, ele mesmo um objeto técnico, carrega em si uma intencionalidade obscura de subordinar a vida à lógica da técnica. Não estamos querendo aqui elevar a técnica à categoria de sujeito, mas entendemos que se ela é construída por sujeitos, e mais especificamente por sujeitos capitalistas, ela traz em si características desta sociedade⁷. Santos (1999, p. 82), por sua vez, falando sobre uma perspectiva mais ampla acerca dos objetos técnicos afirma que

“esses objetos não têm por si mesmos uma história, nem uma geografia. Tomados isoladamente em sua realidade corpórea, aparecem como portadores de diversas histórias individuais, a começar pela história de sua produção intelectual, fruto da imaginação científica do laboratório da imaginação intuitiva da experiência. Mas sua existência histórica depende de sua inserção numa série de eventos - uma ordem vertical- e sua existência geográfica é dada pelas relações técnicas ou de vizinhança mantidas com outros objetos – uma ordem horizontal. Sua significação é sempre relativa”.

⁷ Influencia o nosso pensamento a crítica de Castoriadis (1991), salientado por Liberato 2004, p. 05), a Marx de que se a sociedade é mediada por coisas, são por coisas especificamente capitalistas. Se são “coisas capitalistas”, trazem em si traços desta relação, que uma simples substituição jurídica de propriedade não fará destas mesmas técnicas neutras em outra sociedade.

Nesta dimensão, os objetos técnicos tem sua atividade condicionada pelas relações sociais mediadas pela técnica dentro da nossa sociedade. O automóvel aparece neste sentido relacionado a toda uma cadeia de técnicas de locomoção, sua própria produção, manutenção, a produção e manutenção das auto-estradas e vias, além da produção e refino dos combustíveis fósseis. Ou seja, não deixa de ser a velha e conhecida sociedade capitalista como foi retratada por Lefebvre, baseando-se em Marx, acima, mas acrescenta-se que entre estas relações capitalistas as técnicas assumem uma linguagem própria na mediação. Para nós, está claro que o automóvel em si não é o problema, mas sim o seu uso social, como está pontuada por Schor (1999). A questão colocada é que a necessidade desta técnica é uma necessidade social, de uma sociedade orientada para produção de mercadorias tecnicamente em função da forma mercadoria. Ainda segundo Schor (1999), o automóvel ainda trás a contradição de ser um objeto técnico privado que só pode ser consumido junto com o espaço tecnificado que é público. Ou seja, no plano das horizontalidades as questões se complexificam.

Voltando ao conceito de espaço, um autor que nós fornece uma visão panorâmica de espaço é Nigel Thrift (2007), ele escreve para a coletânea *Key concepts in Geography*, o capítulo *Space: the fundamental stuff of human geography*. Neste pequeno texto, tem a intenção de introduzir sinteticamente um conceito de espaço. Opta, inicialmente, por deixar clara sua concepção relacional de espaço, como co-produzido pelos procedimentos humanos (pelo uso/apropriação, como em Lefebvre). Depois elabora uma distinção entre “quatro espaços”, deixando claro, desde início, que se trata de uma distinção operacional, num certo sentido diríamos didática, sem que com isso queira separar essas quatro dimensões; entendendo-as como interligadas.

Thrift (2007) parte inicialmente de uma construção empírica da noção de espaço que surge de caminhos, interações localizações e medições. Depois nós fala em um desbloqueio do espaço. Uma noção articulada dos fluxos de produtos, pessoas, informações, dinheiro. Isto

obviamente está correlacionado com o movimento, a dinâmica de atores em rede e a própria rede. Em terceiro lugar nos fala do espaço como imagem, da imagem do espaço enquanto elemento deste espaço e registro do que ele é. Aborda também a questão de como a proliferação de imagens no mundo contemporâneo altera as maneiras de se conceber o espaço. Por ultimo, procura abordar o espaço entendido com lugar articulado a ritmos particulares, cotidianos, nesta direção, próximo aos sentidos corpóreos. Talvez próximo ao que Harvey (2004, p. 135) definiu como um retorno ao corpo, como base irreduzível da compreensão e expressão no mundo, se bem que Thrift (2007) conceitua também os indivíduos/divididos pois podem ter impressões/representações complexas acerca do entorno.

O autor conclui abrindo claramente para múltiplas interpretações do espaço. Retoma o que foi posto no início, que esses quatro espaços devem ser vistos conjuntamente. Pontua que estamos em um momento, não só na Geografia, mas no conjunto das Ciências Sociais, em que maneiras mais amplas e abertas de pensar estão em erupção. Comenta como uma dimensão deste fato a renovação da visão de escala na Geografia. Termina seu artigo afirmando que o ato de imaginar é um ato político.

“o que nós estamos vendo são novos espaços sendo imaginados por um retrabalho das tecnologias espaciais que nós apreciamos, e o que está claro é que estes atos de imaginação são todos profundamente atos políticos; o que nós freqüentemente pensamos como concepções “abstratas” de espaço são parte da construção de nosso ser, e transformando como nós pensamos estas concepções significa transformar 'nós mesmos' ” (Thrift, 2007, p. 105).

Esta dimensão do espaço, para nós, se enuncia de forma diferente, mas está próxima - e provavelmente muito influenciada – da de Lefebvre (dentre vários, particularmente 1983, p. 99). Essa visão pode ser para nós elucidadora de como os movimentos ciclo-ativistas reconcebem não só a mobilidade urbana, mas a própria vida na cidade.

Um autor que, apesar de mais jovem, podemos considerar como contemporâneo de Lefebvre foi Guy Debord⁸. Debord e os Situacionistas⁹ dedicavam uma atenção especial à crítica do urbanismo. Em seu clássico *A sociedade do espetáculo* (2002, p. 115) dedicou um capítulo à crítica ao planejamento do espaço, e mais precisamente na tese 174:

“O momento presente já é o da auto-destruição do meio urbano, O transbordamento das cidades para um meio rural cheio de “massas informes de resíduos urbanos” (Lewis Mumford) é diretamente regido pelos imperativos do consumo. A ditadura do automóvel, produto piloto a primeira fase da abundância mercantil, se enraizou no terreno com a dominação da auto-estrada, que desloca os centros antigos e comanda uma dispersão sempre mais pronunciada. Ao mesmo tempo, os momentos de reorganização inacabada do tecido urbano se polarizam passageiramente em torno das “fábricas de distribuição” que são os hipermercados construídos em áreas afastadas, sustentados por um estacionamento; e mesmo estes templos de consumo precipitado também são empurrados pelo movimento centrífugo, que os repele à medida que se tornam centros secundários sobrecarregados, por que provocam uma recomposição parcial da aglomeração. Mas a organização técnica do consumo está no primeiro plano da dissolução geral que levou a cidade a se *consumir a si mesma*” [grifos do autor]

A crítica de Debord é muito próxima às teses de Lefebvre acerca da explosão do urbano (1999 [70]) e ao ataque às centralidades (2008 [1972]). É interessante a expressão ditadura do automóvel para enfatizar o papel deste objeto técnico na dispersão/implosão do urbano.

Em um texto publicado na revista da Internacional Situacionista (IS), em dezembro de 1959, “Posições situacionistas sobre a circulação”, Debord sintetizava a crítica situacionista ao automóvel:

“1-O defeito de todos os urbanistas consiste em considerarem o automóvel individual (e os seus subprodutos, do tipo *scooter*) essencialmente como um meio de transporte. Nisto reside a principal materialização duma concepção da felicidade que o capitalismo desenvolvido tende a disseminar em toda a sociedade. O automóvel como bem soberano duma vida alienada, e inseparavelmente como produto essencial do mercado capitalista, está no centro da mesma propaganda global: diz-se este ano, correntemente, que a prosperidade econômica norte-americana dependerá em breve do êxito do lema: «Dois carros por família».

⁸ Acerca da relação entre Lefebvre com Debord e os situacionistas ver: **Henri Lefebvre e a Internacional Situacionista**, Entrevista conduzida e traduzida para o inglês em 1983 por Kristen Ross. E traduzida para o português por Claudio Duarte. Disponível em: http://www.geocities.com/jneves_2000/henri_lefebvre.htm. Tal relação também é analisada por Jappe: (1997, p. 99-109).

⁹ Ver: BADERNA, Coletivo. *Situacionista; teoria e prática da revolução* (2002).

2-O tempo de transporte, como muito bem viu Le Corbusier, é um sobretrabalho que reduz na mesma proporção a jornada de vida pretensamente livre.

3-Temos de passar da circulação como suplemento do trabalho à circulação como prazer.

4-Querer refazer a arquitectura em função da existência actual, maciça e parasitária, dos carros individuais, é deslocar os problemas com um grave irrealismo. É preciso refazer a arquitectura em função de todo o movimento da sociedade, criticando todos os valores passageiros, ligados a formas de relações sociais condenadas (a família, em primeiro lugar).

5-Mesmo que possa admitir-se provisoriamente, num período de transição a divisão absoluta entre zonas de trabalho e zonas de habitação, é pelo menos preciso prever uma terceira esfera: a da própria vida (a esfera da liberdade, dos ócios - a verdade da vida). Sabemos que o urbanismo unitário não tem fronteiras; que pretende constituir uma unidade total do meio ambiente humano onde as separações, do tipo trabalho/ócios, colectivos/vida privada, serão finalmente dissolvidas. Mas antes disso, a acção mínima do urbanismo unitário há-de ser o terreno de jogos alargado a todas as construções desejáveis. Este terreno terá o grau de complexidade duma cidade antiga.

6-Não se trata de combater o automóvel como um mal. É a sua extrema concentração nas cidades que acaba por negar o seu papel. O urbanismo não deverá certamente ignorar o automóvel, mas deverá ainda menos aceitá-lo como tema central, impondo-se-lhe que aposte no seu deperecimento. Seja como for, pode prever-se a sua proibição no interior de certos conjuntos novos, tal como em certas cidades antigas.

7-Os que julgam que o automóvel é eterno, não pensam, nem sequer dum ponto de vista estritamente técnico, nas outras formas de transporte futuras. Por exemplo, certos modelos de helicópteros individuais, actualmente experimentados pelo exército dos Estados Unidos, estarão provavelmente difundidos entre o público daqui a menos de vinte anos.

8-A ruptura da dialéctica do meio ambiente humano em favor dos automóveis (projecta-se a abertura de auto-estradas em Paris, levando isso à destruição de milhares de alojamentos, ao mesmo tempo que a crise da habitação se agrava sem cessar) esconde a sua irracionalidade por trás das explicações pseudopráticas. Mas a sua verdadeira necessidade prática corresponde a um estado social preciso. Os que julgam que os dados do problema são permanentes, na realidade querem acreditar na permanência da sociedade atual.

9-Os urbanistas revolucionários não hão-de preocupar-se apenas com a circulação das coisas e dos homens coagulados num mundo de coisas. Tentarão desfazer estas cadeias topológicas, experimentando terrenos para a circulação dos homens com base na vida autêntica."¹⁰

Embora nestas teses existam profecias questionáveis como o “helicóptero individual” utilizado em larga escala, nos são bastante interessantes. Eles, já no final dos anos de 1950, elaboravam uma crítica

¹⁰ Capturado em 16 de janeiro de 2010 de: <http://guy-debord.blogspot.com/2009/06/posicoes-situacionistas-sobre.html>

contundente de como o automóvel assassina a cidade e limita as possibilidades da “vida autêntica” (Vaneigem, 2002). Ao mesmo tempo reconhecem, como Schor (1999), que o automóvel em si não é o problema e sim como ele se desenvolve nesta sociedade, que para Debord é “espetacular” (2002).

Encontramos em Lefebvre (1991) uma crítica mais direta ao automóvel, em obra anterior intitulada “A vida cotidiana no mundo moderno”, publicada na França em 1968. Nessa época, em que reinavam interpretações sistêmicas, Lefebvre procurava negar a existência de um grande sistema, mas ao mesmo tempo afirmava a existência de subsistemas na vida cotidiana, que representavam grandes entraves à transformação social. O veículo automotor destacava-se nessa análise acerca da vida cotidiana; nas palavras do autor,

“o automóvel é o Objeto rei, a coisa piloto. Nunca é demais para repetir. Este objeto por excelência rege múltiplos comportamentos em muitos domínios, da economia ao discurso. O trânsito entra no meio das funções sociais e se classifica em primeiro lugar, o que resulta na prioridade dos estacionamentos, das vias de acesso, do sistema viário adequado. Diante desse “sistema” a cidade se defende mal. No lugar em que ela existiu, em que ela sobrevive, as pessoas (os tecnocratas) estão prestes a demoli-la. Algumas especialistas chegam a designar por um termo geral que tem ressonâncias racionais – o urbanismo – as conseqüências do trânsito generalizado, levado ao absoluto. Concebe-se o espaço de acordo com as pressões do automóvel. O circular substitui o Habitar, e isso na pretensa racionalidade técnica.” (Lefebvre, 1991, p.110).

É possível perceber na citação acima a vitalidade da crítica de Lefebvre; não se trata apenas de dizer que a prioridade dada ao transporte automotor interessa aos conglomerados industriais da burguesia. Embora isto também esteja presente na crítica, mas esta forma de deslocamento penetra no seio da vida cotidiana, alterando comportamentos, estilizando a cidade enquanto local de encontro. Neste aspecto, é interessante comentar a oposição circular x habitar. Primeiro porque o conceito de habitar em Lefebvre não se confunde com habitação, este último está próximo ao que Lefebvre intitula como *habitat* (Lefebvre, 2001, p. 16), que se caracteriza pela especialização da função de morar, freqüentemente separada e/ou segregada das outras funções

da vida urbana. Para Lefebvre (2001), o habitar inclui não somente o morar, mas também o uso de uma vida urbana plena. E se ele opõe neste momento a idéia de circular não se trata de uma visão negativa em relação à mobilidade urbana, mas sim que esta forma de mobilidade traz, em si, paradoxalmente, uma certa imobilidade pois

“no trânsito automobilístico as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar. É o caso surpreendente de simultaneidade sem troca. Ficando cada elemento na sua caixa, cada um bem fechado na sua carapaça. Isto contribui para deteriorar a vida urbana e para criar a 'psicologia', ou melhor, a psicose do motorista.” (Lefebvre, 1991, p. 111).

Acerca da crítica das separações, Damiani (2008, p. 192) também nos fala em uma “geografia das separações”:

“As cidades concentram as separações recrudescedoras da modernização capitalista e mercantil. Em todas as escalas geográficas, esse distanciamento essencial econômico, social, das próprias práticas sociais se re-produz, reificando diferenças culturais e históricas, de modo que são vividas aos fragmentos, retalhadas, misturadas às exigências da modernização em curso; da mesma forma que a segmentação das práticas cotidianas, separando tempos e espaços da vida social, funcionaliza e esvazia o viver. São séculos de modernização. Sedimentos de uma geografia complexa das separações”.

Para Lefebvre (entre vários, particularmente 1991) é justamente esta deterioração da vida urbana, da troca (entre as pessoas e não o valor de troca), que mais perturba o autor. Sua preocupação com o veículo automotor vai muito além da “poluição” ou do tempo perdido nos congestionamentos, pois o veículo automotor

“tem um sentido (absurdo) de fato e na verdade não é a sociedade que o automóvel conquista e “estrutura”, é o *cotidiano*. O automóvel impõe sua lei ao cotidiano, contribui fortemente para consolidá-lo, para fixá-lo no seu *plano*: para planificá-lo. O cotidiano, em larga proporção hoje em dia, é o ruído dos motores, seu uso “racional”, as exigências da produção e da distribuição de carros etc.”(grifos do autor Lefebvre, 1991: 111).

Um autor com o qual nos deparamos e que é considerado um dos clássicos da crítica ao automóvel é Ivan Illich em seu texto *energia e equidade* (2005 [1973]). Este texto, escrito sob o impacto da crise do

petróleo, da conferência de Estocolmo 1972 e também dos desfechos da guerra do Vietnã, traz uma tese polêmica, de que ultrapassado um determinado limite de uso da energia, via de regra, não é possível estabelecer equidade social. Esta regra geral é esmiuçada pelo autor em relação ao deslocamento de pessoas. Por este deslocamento o autor intitula trânsito, enquanto o uso de máquinas para circulação é denominado de transporte. Daí Illich elaborará uma crítica à indústria do transporte, que é formatada por especialistas (neste aspecto muito parecido com a crítica de Lefebvre), assim como várias outras dimensões da vida moderna. O pólo oposto deste sistema seria o usuário do transporte, este seria para Illich alienado de sua capacidade inata de circulação. Idéia também próxima à distinção entre usadores e usuários presente em Lefebvre¹¹. A tese central de Illich é de que longe de oferecer maior mobilidade geral para o conjunto da população, este sistema expropria o tempo da maioria em benefício de uma minoria privilegiada.

Aquele autor, que viveu grande parte de sua vida no México e circulou bastante pela América Latina, chega a afirmar que a disseminação do pânico da crise de energia nos países tidos como subdesenvolvidos serve para acentuar a adoção do pacote tecnológico de desenvolvimento oriundo dos países ricos. Defende que as técnicas de baixa intensidade energética são muito mais interessantes que os pacotes tecnológicos. Illich (2005) não afirma que não se deva adotar novas tecnologias, mas estas devem ser incorporadas de forma a não trazer mais distorções sociais.

“Quem percorre o caminho em um veículo está privado de uma variedade e opções: paradas, acessos, contatos. Porém, o mesmo transporte que para maioria cria novas distâncias físicas e sociais, cria ilhas de privilégios ao preço de uma escravidão geral. Enquanto uns poucos viajam em um tapete mágico entre pontos distantes e, por intermédio e sua presença prestigiosa, os tomam não somente excepcionais como também sedutores, os outros, que são a maioria, têm que se deslocar cada vez mais rapidamente pelos mesmos trajetos monótonos e devem destinar cada vez mais tempo a estes deslocamentos.” (Illich, 2005, p. 44).

¹¹ Ver nota 1 (p.181) do capítulo “reflexões sobre a política do espaço” da tradução de Espaço e Política (Lefebvre, 2008) elaborada por Sérgio Martins. Ou a nota 5 de “A insurreição do uso”, de Odette Seabra(1996:p. 78).

Apesar de não estarmos plenamente convencidos de que quanto maior o uso de energia fóssil, ontologicamente, será maior a desigualdade social e a aplicação do tempo social destinado ao deslocamento, consideramos a análise de Illich relevante, principalmente no que tange a percepção, ainda na década de 1970, de que a cultura do automóvel levaria a uma expropriação generalizada do tempo e do espaço social. A idéia de utilização da técnica subordinada aos interesses sociais e não a uma lógica tecnicista também é interessante. Sua crítica, embora não dialogue com Lefebvre, é próxima da crítica Lefebvrina das ciências parcelares. Embora não formule explicitamente uma teoria do espaço social, sua visão sobre a totalidade das relações sociais das sociedades latinas tem uma proximidade com aquela perspectiva. O lugar social do qual parte a crítica de Illich é também bem interessante, uma vez que a maioria das críticas ao automóvel partem da realidade do capitalismo central, de uma certa lógica da abundância. No que tange a incorporação das massas pela indústria do transporte o autor pontua que o

“próprio pobre do mundo moderno, capaz de acelerar de vez em quando, reforça a ilusão da qual é vítima premeditada, e se faz cúmplice da destruição do quadro social do espaço. Não somente quem usa o avião, mas quem também defende seu uso, coopera para destruir a relação multimilenar que existe entre o ser humano e sua geografia” (Illich, 2005, p. 45)

Não concordamos de pronto com a citação acima, mas a consideramos elucidadora acerca da noção de espaço de Illich, que envolve um conjunto de relações sociais com o meio.

Um autor que seguiu as teses de Illich foi André Gorz (2005), para este o automóvel vende para o conjunto da sociedade o ideário burguês. Um objeto criado para dar a uma classe social o privilégio de se deslocar mais rápido que os demais é prometido para o conjunto da população. Por definição, nenhum privilégio pode ser socializado sem deixar de ser um privilégio. Ou seja, as massas logo se vêem frustradas, mais atadas ao automóvel, pois

“a persistência desse mito pode ser explicada facilmente: a generalização do carro particular golpeou os transportes coletivos, alterou o urbanismo e o habitat e transferiu ao carro certas funções que sua própria difusão tornou necessárias. Será preciso uma revolução ideológica (“cultural”) para quebrar esse círculo vicioso. Obviamente, não se deve esperar isso da classe dominante (de direita ou de esquerda)”.

Tal crítica está próxima à crítica da vida cotidiana proposta por Lefebvre. André Gorz continua por esta linha de análise, demonstrando que a introdução do automóvel na sociedade também introduz a dependência de uma série de serviços especializados, o que além de interessar ao desenvolvimento de vários setores industriais, também tem a dimensão de deixar seu usuário dependente desses serviços. Isso acaba por minar outro mito do automóvel, de que o usuário tem “autonomia” para ir onde quiser. Continua argumentando que o automóvel assassina a cidade tornando-a segregadora, feia, suja e fedorenta. Deste modo, segundo Gorz (2005, p. 79), resta aos usuários do automóvel utilizá-lo para fugir da cidade nos fins de semana. O autor passa a defender um projeto utópico de retorno a comunidades, onde o habitante não queira se distanciar, federações de bairros¹². Por último indica caminhos:

“...Sobretudo nunca coloque isoladamente o problema do transporte. Conecte sempre como o problema da cidade, da divisão social do trabalho, e a compartimentalização que ela introduz nas diversas dimensões da existência: um lugar para trabalhar, outro para “habitar”, um terceiro para se abastecer, um quarto para aprender, um quinto para se divertir. A maneira como o espaço é arranjado dá continuidade à desintegração das pessoas que começa com a divisão de trabalho na fábrica. Ela corta uma pessoa em rodela, corta seu tempo, sua vida, em fatias, bem separadas de modo a que em cada uma você seja um consumidor passivo, a mercê dos negociantes, de modo que nunca lhe ocorra que o trabalho, a cultura, a comunicação, o prazer, a satisfação das necessidades e a vida pessoal podem e deveriam ser uma e mesma coisa: a unidade de uma vida, sustentada pelo tecido social da comunidade.”(2005, p. 82).

Percebe-se nesta citação uma proximidade com as teses de Lefebvre trabalhadas no direito a cidade (2001)¹³. Assim como Gorz e Illich, Lefebvre (1991) critica a forma segundo a qual o automóvel estrutura relações sociais, cria sua própria dependência objetiva e

¹² No que tange à circulação, teses muito parecidas com o apêndice “Edilia, ou faça disso o que quiser” do Livro Espaços de Esperança de David Harvey (2004).

¹³ Embora Gorz não faça a distinção habitar x habitat, consideramos sua crítica em conteúdo próxima a de Lefebvre (2001).

subjetiva ao mesmo tempo. No caso brasileiro, principalmente as chamadas classes médias que estão mais próximas da realidade analisada por esses três autores, não é difícil encontrar pessoas que simplesmente não concebem sair de casa ou do condomínio fora da “caixa”. Impressiona um dado apontado por Ferreira (2007, p. 224) de que a proporção habitante por automóvel no bairro da Barra da Tijuca é de 2,36, semelhante à de Los Angeles (2,39), que é conhecida como uma cidade do automóvel no país mais automobilizado no mundo.

Acerca da modificação do espaço em função do automóvel, no caso brasileiro, é interessante analisarmos a obra de Eduardo Vasconcellos (2001), *Transporte urbano, espaço e equidade*, na qual o autor demonstra, principalmente com dados empíricos de São Paulo mas com citações que generalizam a crítica para diversos países da “periferia do capitalismo”, que esta transformação é aliada com um projeto claro de desenvolvimento do capitalismo periférico; em suas palavras:

“a combinação entre reorganização do espaço e o uso crescente do transporte individual representa a implementação vitoriosa de um claro projeto política e econômico: *a construção da cidade da classe média*, como um novo espaço capaz de acomodar eficientemente seu novo papel econômico dentro da modernização capitalista” (Vasconcellos, 2001, p. 174 [grifos do autor])

Mas esta implantação vitoriosa não é conferida de forma desvinculada da ideologia da modernização; para Vasconcellos (2001, p. 205), a intervenção foi dirigida à classe média, “*não como dádiva, mais como necessidade política de legitimação do novo regime, para o qual a classe média era o parceiro preferencial. Como resultado, foi organizada a cidade da classe média, como concretização de um novo estilo de vida afinado com a ideologia da modernização*”.

Já a crítica de Lefebvre (1991) continua por níveis mais elevados, pois não se trata apenas de dizer que a opção pelo motor interessa às grandes corporações, que estas por sua vez tencionam a constituição de cidades em torno de seus interesses, embora isto também seja levado em consideração, mas o automóvel também é incorporado à estrutura psíquica do sujeito moderno, pois

“a existência prática do Automóvel, enquanto instrumento de circulação e utensílio de transporte, é apenas uma porção da sua existência social. Esse objeto verdadeiramente privilegiado tem uma duplicidade mais forte que os outros: sensível e simbólica, prática e imaginária. A hierarquização é ao mesmo tempo dita e significada, suportada, agravada pelo simbolismo. O carro é símbolo de posição social e de prestígio. Nele tudo é sonho e simbolismo: de conforto, de poder, de prestígio, de velocidade. Ao uso prático se sobrepõe o consumo dos signos. O objeto se torna mágico, entra no sonho. O discurso a seu respeito se alimenta de retórica e envolve o imaginário. É um objeto significante num conjunto significante (com sua linguagem, seus discursos, sua retórica). Signo do consumo e consumo dos signos, signos de felicidade e felicidade pelos signos, tudo se encavalando, se intensificando ou se neutralizando reciprocamente” (Lefebvre, 1991, p. 112-113).

Esta dimensão, embora não tão explorada quanto em Lefebvre (1991), também é reconhecida por Vasconcellos (2001, p. 189) ao afirmar que *“nas condições do desenvolvimento brasileiro, estas classes médias não podem viver sem o automóvel, e ele se transforma em instrumento imprescindível à sua reprodução como classe. Ocorre, na prática, uma simbiose entre as classes médias e o automóvel”*.

Em função disso, a cultura do automóvel é tão arraigada em nossa sociedade. Talvez esta dimensão também auxilie a explicar a pouca contestação acerca da implantação de um modelo de planejamento das cidades que privilegie um modal que é utilizado por uma parcela pequena da população.

Para Vasconcellos (2001), existe uma proximidade não só entre os interesses de reprodução do capital e da adaptação da cidade ao automóvel na sociedade brasileira, mas também uma proximidade entre os estilos de vida daqueles que planejam o transporte e o trânsito e aqueles que mais usufruem desse sistema¹⁴.

“A possibilidade de exercer influência depende do sistema político e da estrutura do Estado. (...) A conclusão mais importante da análise sociológica e política do transporte é que o Estado, como foco central da formulação de políticas, vai trabalhar para apoiar principalmente as necessidades de reprodução das classes e setores sociais mais poderosos, ou daqueles cuja a reprodução é

¹⁴ Vasconcellos (2001) demonstra como a mobilidade das classes médias é superior às de classes de renda mais baixa. Elas não apenas se deslocam mais rápido, elas realizam um conjunto mais amplo de viagens, cobrindo uma área maior. As classes trabalhadoras despendem cada vez mais tempo em um transporte público precário para fazer o trajeto casa-trabalho.

mais importante para a reprodução dos sistemas econômico e político. Isto explica porque, conforme argumentado neste trabalho, as cidades do 'primeiro mundo', no início do século XX, e as do 'terceiro mundo' após a segunda guerra mundial, foram adaptadas para facilitar a reprodução das classes médias, como setor social mais importante para a organização e posterior modernização do sistema capitalista. **Isto explica também porque, conforme argumentado em outras partes do trabalho, a aliança entre as classes médias e a burocracia e a tecnocracia é a mais poderosa no sentido de promover esta adaptação do espaço**" (Vasconcellos, 2001, p. 110 [grifo nosso]).

Isto nos traz de volta ao nível do planejamento, como trabalhado mais acima na crítica de Lefebvre (1994) acerca do assentamento do espaço abstrato, em que as contradições oriundas deste tentam ser resolvidas no plano do mental, num terreno aparentemente asséptico, como nos projetos urbanos, mas não podem sê-lo, pois têm compromissos com a realidade prática, que não é a mesma da prancheta. Talvez estejamos vivendo em uma época em que a solução clássica do urbanismo de projetar novas vias para o automóvel esteja perdendo a força de seu argumento. Não estamos aqui dizendo que essas estruturas não serão construídas, mas que talvez elas não tenham mais a mesma força de resposta ao problema concebido. Neste sentido, o plano idealizado dos projetos urbanos abre espaço para alternativas como o transporte cicloviário. Dada a diversidade de políticas de incentivo a bicicletas em grandes metrópoles no mundo e alguns exemplos no Brasil, não podemos mais afirmar categoricamente que o planejamento urbano exclui este modal de locomoção. Embora a exclusão inscrita no espaço ainda perdure. Para o Lefebvre (1994, 2001), cindindo a realidade pode-se ter a impressão (representação) de que determinados problemas podem ser resolvidos, mas a realidade é total (física, social e mental) e diversa, se confrontando com o plano homogêneo através do uso. Esta problemática também irá existir em relação à bicicleta. Em função disso, uma questão por nós é colocada: **como o uso deste modal de transporte estaria se contrapondo ao concebido?** Esta será uma das questões abordadas pelo nosso trabalho, principalmente a partir da análise de alguns usuários. Seu uso se alinha em algum sentido com a política concebida pelo Estado? É criado ou se altera em função dele?

Este duelo dialético concebido x vivido é uma constante nas obras de Lefebvre. Em sua obra “A vida cotidiana no mundo moderno” apresenta a relação entre apropriação e pressão:

“apropriação e pressões têm relações conflituosas e complexas. Quem diz apropriação diz pressão dominada, mas o domínio técnico dos determinismos ‘naturais’, ainda que necessário, não é suficiente. Pode-se dizer, a grosso modo, que, quanto mais pressões há (pressões organizadas, codificadas), menos apropriação. Não é uma relação de inversão lógica, mas de conflito dialético. A apropriação capta as pressões, altera-as, transformando-as em obras.” (Lefebvre, 1991, p. 97)

Podemos perceber que apesar da obra de Lefebvre apresentar um constante duelo entre apropriação e dominação, uso e troca não se opõem simplesmente. A dominação abstrata também **usa** concretamente o espaço por meio de suas práticas. Bem como o uso também é influenciado pela troca, pela mercadoria (o espetáculo, de Debord). O corpo é projetado para fora de si mesmo (Lefebvre), como se o desenvolvimento desse espaço abstrato abstraísse os sentidos, eles são adestrados: o visual, a contemplação, a primazia do escrito no lugar da percepção corpórea plena. A troca, também, por sua vez, não é absolutamente negativa; ela o é quando impõe as equivalências ao mundo, quando faz tábula-rasa das diferenças, das possibilidades diversas que sua forma moderna restringe à humanidade.

Esse tratamento dialético dos termos, atores e questões também permeará nosso trabalho. Não se pretende fazer aqui uma apologia à bicicleta, mas se ela é uma técnica de locomoção mais simples (no sentido de que é mais fácil ao usuário dominar seu mecanismo) e menos poluente, não deixa de ter a forma mercadoria como os demais produtos de nossa sociedade. Não deixam de existir toda uma sorte de atores econômicos (indústrias, lojas especializadas) e estatistas (os novos defensores do “verde” e da “sustentabilidade” condicionada) interessados em seu uso.

Para Lefebvre (1994, 1991), ao mesmo tempo em que os usuários do espaço podem alienar-se pelas representações do espaço (quando têm a sua vida cotidiana dirigida pela planificação do espaço, como no

turismo por exemplo), podem também se apropriar de forma distinta dele a favor da festa e do gozo (como uma praça que pode ser tomada, usada para manifestações culturais espontâneas da população). Seriam as chamadas “bicicletadas”¹⁵ outra forma de apropriação da cidade e, particularmente, da mobilidade na cidade? Encarnariam elas a festa e o gozo? Constituir-se-iam, nos termos de Lefebvre, em obra? Estariam reivindicando o direito à cidade nos termos de Lefebvre (2001)?

Voltando ao conceito de prática espacial, ele está relacionado com o modo de produção de uma sociedade, produção em termos lefebvrianos, de como uma dada sociedade produz e reproduz o seu espaço (Lefebvre, 1973). Esta prática deve manter certa coerência para garantir uma *performance* na reprodução desta mesma sociedade. Como, para Lefebvre (1994), o espaço social engloba várias dimensões, como o espaço abstrato é hegemônico, mas não total, mesmo dentro do modo de produção capitalista, numa sociedade burocrática de consumo dirigido, indivíduos ou grupos podem apropriar-se do espaço de uma maneira distinta da concebida pela tecnocracia a serviço da reprodução ampliada do capital. Os usuários podem, nesta linha de raciocínio, estabelecer outras práticas espaciais distintas do Estado e da classe dominante. Como ressaltado diversas vezes aqui, o espaço abstrato, apesar do mundo administrado pela sociedade burocrática de consumo dirigido, não se impõe completamente, tanto o espaço absoluto pode persistir nos espaços de representação, como a apropriação e o uso do espaço pelos usuários abrem a possibilidade do espaço diferencial. Pois o espaço social, apesar de dominado pela lógica do valor de troca, contém, segundo Lefebvre (1994, p. 349),

“potencialidades - de obra e de reapropriação – existindo para começar com a esfera artística, mas respondendo acima de todas as demandas do corpo ‘transportado’ para fora de si mesmo no espaço, um corpo que colocando resistência inaugura o projeto de um espaço diferencial (também o espaço da contra-cultura, ou um

¹⁵ Nome dado a uma manifestação lúdica na qual um grupo de pessoas se desloca em veículos movidos a propulsão humana durante um momento de pico do trânsito. Foi criada inicialmente em São Francisco (EUA) com o nome de Massa Crítica (“critical mass”) e se disseminou por diversas cidades do mundo. No Brasil ganharam este apelido bicicletada.

contra-espaço no sentido de uma iniciativa utópica alternativa para o real espaço existente atualmente)".

Isto porque para Lefebvre, a prática espacial concreta é realizada pelos homens como um todo, não os cindindo, separados, segregados como a lógica formal, mundo da troca, como a administração do Estado estabelece. Mesmo "*projetado para fora de si mesmo*", adestrado por esta sociedade, o corpo, a dimensão corpórea do homem, insiste em romper com a abstração através do vivido, do cotidiano.

Para Amélia Damiani (2008, p. 88):

"O espaço vivido, enquanto objeto de pensamento, pode ser pensado como uma primeira aproximação ao estudo do espacial, definindo suas primeiras impressões, mais rentes à realidade imediata, como pluralidade e dispersão de conteúdos, sociais, individuais, próprios à vivência, como "campo de práticas"; logo, superado por concepções mais concretas e determinadas, ao nível do espaço concebido – como conserto de estratégias econômicas e políticas, indutoras da produção do espaço social. Contudo, num movimento analítico mais complexo, ele pode conceitualmente determinar o resíduo dos espaços concebidos. É o espaço que os habitantes produzem, apesar da redução das relações diretas, implicada nas formas modernas do espaço concebido. Este é o plano das práticas espaciais. Quanto ao espaço concebido, a forma espacial historicamente se aproxima do espaço abstrato, regulador das práticas sociais e, portanto, eficaz na neutralização das contradições sociais; constituindo-se no interior da reprodução das relações de produção. O pensamento sobre o espacial define um movimento do espaço concebido, como realidade e representação eficaz, às práticas espaciais, a ele submetidas e adversas."

Neste trabalho nos propomos a levantar se o vivido se impõe sobre o concebido através das práticas espaciais de um conjunto de usuários e de movimentos sociais ligados à mobilidade urbana. Neste sentido abrimos nossa análise para o discurso de determinados movimentos sociais. Neste contexto nos é relevante observar as interpretações de David Harvey (2004) acerca de projetos utópicos.

Em seu livro "Espaços de esperança", Harvey (2004), após fazer uma análise da globalização a partir de sua leitura dos desenvolvimentos desiguais contemporâneos e de relativizar o que ele considera um retorno ao corpo como base irreduzível da compreensão e expressão no mundo – relativização esta que tanto reconhece a importância da dimensão

corpórea como a coloca como um conceito relacional – passa a analisar o momento utópico. Este para nós se caracteriza como o coração dessa obra.

Harvey, em função da situação dramática em que nos encontramos, passa a defender a formulação de um “utopismo dialético” que incorporaria o que ele intitula de “utopismo espacial” e o “utopismo de processo”; desta maneira trabalhando para não opor espaço e tempo.

Harvey acredita que isto permite a exploração de uma ampla gama de potencialidades humanas, como diferentes formas de vida coletiva, relações de produção, gênero, com a natureza e etc. Para o autor, é dessa maneira que Lefebvre (1994) formula sua concepção de produção de espaço. Ele a vê, na opinião de Harvey, como um meio privilegiado de exploração de estratégias alternativas e emancipatórias.

Harvey reconhece que Lefebvre é oposto a qualquer forma de utopismo espacial em função de suas formas fechadas que tendem ao autoritarismo. Isto, na opinião de Harvey (2004, p. 240), se caracteriza como um problema, pois *“se, por conseguinte, se deseja pôr alternativas em prática, não se pode fugir eternamente do problema do fechamento (e do autoritarismo que ele pressupõe). Fazê-lo é adotar um romantismo agnóstico de anseios e desejos perpetuamente irrealizados. E no final é neste ponto que nos deixa Lefebvre”*.

Colocamo-nos em uma posição intermediária em relação a essa polêmica relatada acima. Acreditamos que Lefebvre, um filósofo de inspiração marxista (a mesma inspiração de Harvey), tem certa cautela para falar em utopia, que tem sua tradução literal como “lugar nenhum”. O filósofo francês, com forte influência do materialismo dialético (um materialismo aberto), evita deixar coisas soltas em um plano abstrato. Mesmo assim, o termo utopia também é utilizado por ele, como podemos observar em citação anterior (Lefebvre, 1994, p. 349); entretanto, ao mesmo tempo, Lefebvre tem sensibilidade para as representações do vivido e do percebido. Ou seja, ele não é contrário a projetos outros, só os vê com um certo ceticismo quando estão desgarrados de uma prática

cotidiana. Na nossa opinião, esta posição não está muito distante do que pensa Harvey. Para nós, a questão é que o autor anglo-saxão está numa posição mais pragmática de analisar movimentos concretos. Harvey está relativamente mais implicado em apontar alternativas do que Lefebvre em seus devidos contextos.

Harvey (2004) continua sua elaboração do termo “utopismo dialético” e enxerga na noção de Heterotopia, desenvolvida por Foucault, elementos que podem ser utilizados nesta construção. Tal conceito tem uma forma mais aprofundada por Hetherington, que por sua vez estaria mais alinhado com os interesses de Harvey:

“como espaços de ordenação fluida. A Heterotopia organiza uma parcela do mundo social de uma maneira distinta do ambiente que a circunda. Essa ordenação fluída marca esses espaços como outro e lhes permite ser considerados um exemplo de maneiras alternativas de fazer coisas [...] Logo, a heterotopia revela que o processo de ordenação social é justamente processo em vez de coisa” (Hetherington apud Harvey, 2004, p. 241-242).

Para Harvey (2004) esta maneira de formular é bastante atrativa, pelo menos em uma primeira aproximação, isto nos abre o pensamento para múltiplos esquemas utópicos (livres organizações espaciais) que aparecem para nós em formas materializadas, mas não exclusivas. Isto nos leva a pensar em uma simultaneidade de livres organizações espaciais. *“Permite-nos lançar um olhar sobre as múltiplas formas de comportamento de política desviante e transgressoras que ocorrem nos espaços urbanos”* (Harvey, 2004, p. 242).

Harvey acredita que Foucault assegura que existem muitos espaços em que a *“outridade”*, a alteridade e, conseqüentemente, alternativas, poderiam ser captadas não como simples produtos da imaginação, mas através do contato com processos sociais existentes. *“É no interior destes espaços que alternativas podem tomar forma, e é a partir deles que se pode elaborar uma crítica mais eficaz de normas e processos sociais existentes”* (Harvey, 2004, p.242).

Para Harvey apesar do conceito elaborado por Foucault de Heterotopia abrir nosso pensamento para a possibilidade de um utopismo espaço-temporal ele não chega a indicar um caminho para isto.

Um autor que também se apropria do conceito de heterotopia de Foucault e o coloca em uma comparação com a tríade Lefebvriana é Edward Soja (1996). Em *Thirdspace* (1996), para defender a formulação do conceito que dá nome ao livro, Soja se apóia na noção de uma dialética das espacialidades, inaugurada, a seu ver, com Lefebvre (1994), que visa uma relação entre a espacialidade, a historicidade e a sociabilidade do ser (1996, p. 71). Para Soja (1996), o primeiro espaço é a dimensão material, o segundo espaço, a abstração e representação desta dimensão (que ele capta do concebido e do percebido). O terceiro espaço emerge da consciência espacial, que surge segundo o autor no final dos anos de 1960, como um produto da imaginação espacial, a criação de um novo modo de pensar sobre o espaço “real-e-imaginário” (1996, p. 10). Embora reconheça que o vivido, percebido e o concebido tenham que manter uma tensão dialética (a sua maneira dialética) e que não deva existir uma prioridade em nenhum destes termos, Soja considera que por uma opção política a dimensão imaginária acaba tendo uma prioridade em seu terceiro espaço (1996, p. 68). Esta dimensão se apresenta, para Soja, na obra de Lefebvre no vivido. Em Foucault, Soja (1996) enxerga o terceiro espaço no conceito de Heterotopia.

Este termo que tanto na opinião de Soja (1996) quanto na de Harvey (2004) é melhor desenvolvido por Foucault em “*Of other spaces*”¹⁶, aparece em um texto preparado para uma palestra proferida a arquitetos franceses em 1967, mas que só foi publicada após a sua morte em 1984 sem sua própria revisão. Soja fez uma análise longa desse texto, comparando em alguns momentos com Lefebvre. Embora sejamos mais simpáticos à interpretação de Harvey (2004), vemos que Soja (1996) busca uma maior identidade entre Foucault e Lefebvre, enquanto o texto de Harvey parece contrapô-los.

¹⁶ Disponível em <http://www.foucault.info/documents/heteroTopia/>. Acessado em 22/04/2009.

A partir de nossa própria leitura do texto de Foucault (1986 [1967]), acreditamos que ele tenha sido muito importante no período histórico no qual foi escrito, por abrir as mentes para outras interpretações do espaço e da espacialidade. Para o nosso propósito, a interpretação de Harvey comentada acima nós é suficiente. Só consideramos, e neste sentido estamos com Soja, que esta visão aberta também está presente na obra de Lefebvre.

Retornado à análise de “espaços de esperança”, Harvey então voltará sua atenção para as formulações de Mangabeira Unger, um pensador bem mais vinculado a uma aplicação prática do seu conhecimento que Lefebvre e Foucault, principalmente em função de sua ligação com instituições do Estado¹⁷. Na visão de Harvey, Unger contribui com a possibilidade de se questionar as instituições existentes para reverter o processo ao invés de ser governado por elas – governá-las. Reconhece que o mesmo não se dedica a uma materialização da forma espacial de sua teoria, mas ao mesmo tempo não vê isso como um problema.

Para o autor, o limitador nas teses de Unger – assim como na maioria dos intelectuais – é de não dar crédito à utopia, como algo que jamais terá um referente material. Harvey lamenta, pois apesar da dimensão pragmática dos projetos de Unger, na opinião de Harvey (2004, p. 248), *“sem uma visão de utopia, não há como definir para que porto poderíamos querer rumar”*.

Harvey (2004, p. 256) questiona então: *“assim sendo deveríamos simplesmente deixar que toda idéia de utopismo, do tipo que for, passe por uma morte não lamentada? Ou deveríamos tentar mais uma vez reacender e reavivar as paixões utópicas como recurso de galvanização da mudança sócio ecológica?”*

Harvey (2004, p. 256-257) acredita que visões alternativas de mundo podem ser em determinados momentos mobilizadoras de uma

¹⁷ Harvey chega a comparar Mangabeira Unger a Lefebvre no que diz respeito ao compromisso que ambos apresentam com a construção de alternativas libertatórias. Confessamos não nos sentirmos a vontade com essa afirmação dado os vínculos que Mangabeira Unger assumiu para se posicionar nas instituições de Estado.

vontade de transformação, por mais fantásticas que sejam. Para o autor é importante trazer estas idéias a tona pois *“fazer deles uma força política de mudança pode envolver o risco da frustração última desses desejos. Não obstante, isso é melhor do que se render ao utopismo degenerado do neoliberalismo (...) e viver no temor abjeto e letárgico de exprimir e tentar por em prática quaisquer desejos alternativos”*.

Neste sentido, para Harvey, a meta é elaborar um utopismo espaço temporal – um utopismo que incorpore e seja incorporado pela dialética – que apresente raízes em nossas possibilidades presentes, mas ao mesmo tempo que aponte diferentes caminhos para construção de desenvolvimentos *“geográficos desiguais mais humanos”* (Harvey, 2004, p. 257). Acreditando estar em consonância com o autor, poderíamos falar em desenvolvimentos *diferenciais* mais humanos. Nossa análise dos movimentos cicloativistas visa, se possível, a tentar captar essa dimensão.

Em seu livro, *“Spaces of global capitalism”* (2006), em especial no capítulo *“Space as a key word”*, Harvey irá propor uma matriz de análise espacial. Para isto, o autor apresenta, resgatando trabalhos anteriores, sua concepção de espaço como absoluto (em “si mesmo”), relativo (porque e por quem o espaço é apropriado) e relacional (o espaço em relação com outros). Harvey evita hierarquizá-los em função de considerar mais útil lidar com a tensão dialética entre eles.

Após isso, apresenta a clássica tríade lefebvriana: espaço material¹⁸ (percebido), representação do espaço (concebido) e espaços de representação (vivido). Harvey se apóia em Lefebvre não por acreditar que este tenha sido o primeiro a trabalhar na perspectiva da produção do espaço, mais por considerá-lo mais útil a seu trabalho.

O espaço material é, na leitura de Harvey, o mundo da interação sensual e tátil com a matéria, é o espaço da experiência. Como nós representamos este mundo é outra questão, mas nós não concebemos ou representamos o espaço de maneira abstrata, mas sim procuramos

¹⁸ Expressão utilizada por Harvey (2006). Imaginamos estar se referindo à prática espacial.

maneiras apropriadas e acuradas de reflexão da realidade material que nos envolve através de representações abstratas (palavras, gráficos, mapas, diagramas pinturas e etc.). O espaço da representação parte de como vivemos no mundo. Nós também procuramos representar isto de maneira afetiva e emotiva como materialidade vivida através de poemas, fotografias, composições reconstruções artísticas.

Assim como faz com seus próprios conceitos, Harvey defende que tratemos as três dimensões da produção lefebvriana do espaço em constante tensão dialética. Acreditamos que tal posição já está presente na própria definição de Lefebvre (1994). Harvey faz questão de frisar tal dimensão, talvez por achar que esta não esteja explícita em Lefebvre.

Apesar de reconhecer a importância da tríade de Lefebvre para compreensão dos fenômenos espaço e tempo, Harvey as considera insuficientes. Assim propõe a formulação de uma matriz interpretativa das espacialidades, articulando a tríade de Lefebvre (percebido, concebido e vivido) com a sua (absoluto, relativo e relacional). Em nosso terceiro capítulo realizamos o exercício de enquadrar a representação do uso da bicicleta feita pelos dois grupos que nós pretendemos analisar: o Estado e os movimentos sociais na matriz proposta por Harvey (Quadro 01).

Iremos, agora, retornar a nos ancorar em Lefebvre, mas para nos ater a uma categoria que será fundamental para a nossa análise: a de representação. Mesmo apesar de estar inserida em uma lógica dialética dentro das tríades: o percebido, o concebido e o vivido, articuladas às práticas espaciais, às representações do espaço e aos espaços de representação na *Produção do Espaço* (1994), e também nas contribuições de Harvey analisadas (2004 e 2006), uma leitura desatenta far-nos-ia perceber que a representação seria algo exclusivo do poder hegemônico. Neste sentido, necessariamente escamoteadora, como uma simples visão invertida do real.

Lefebvre (1983) desenvolve melhor esta categoria em “A presença e a ausência: uma contribuição à teoria das representações”. As representações são inerentes à interpretação e expressão do mundo.

Elas se caracterizam por um momento muito importante de apropriação do real: a **mediação**. Não é possível então perceber a realidade, seja próxima ou distante, sem se deparar e ao mesmo tempo recorrer às representações. Para isso, Lefebvre retorna a Hegel sem desconsiderar a crítica de Marx, mas somando a filosofia de Nietzsche.

As representações, então, seriam inerentes ao concebido e ao vivido. O que as diferencia fundamentalmente é que no concebido elas têm um lugar privilegiado, que aparece primeiro na filosofia, mas depois nas diversas ciências parcelares. No vivido, coerente com o conceito de espaço social (que é mental, físico e social), esta abstração mental está mais próxima da vida cotidiana e, pelo menos no entender de Lefebvre, não visa encapsulá-la, embora possa ainda servir à dominação.

Embora muito próximo a Marx, Lefebvre (1983, p. 29) considera que Marx não desenvolveu bem o conceito de representação, ficando preso ao conceito de ideologia. Para Lefebvre, ideologia e representação não são exatamente a mesma coisa, apesar da última englobar a primeira. As representações, para o autor, não são nem verdadeiras nem falsas mas, ao mesmo tempo, verdadeiras e falsas. Verdadeiras porque interferem concretamente no real, falsas porque o dissimulam. Em suas palavras:

“As representações não podem passar somente por alterações do real e do verdadeiro, por máscaras e mascaradas, como a teoria habitual das ideologias. (...) Procedem de uma conjuntura ou conjunção de forças em uma estrutura social que existem grupos, castas, classes, mas se dirigem a toda sociedade, representam a figura, a imagem que um grupo (casta, classe) dá de si, umas vezes para os demais, outras vezes para si, sem que uma coisa exclua a outra. Os dominados (sexo, idade, grupo, classe, país) não têm mais remédio, senão que aceitar as imagens impostas por os dominantes e reproduzi-las interiorizando as, não sem desviá-las segundo a força de protesto e endereçá-las contra quem as produz. Os dominantes, aceitando certos traços naturais (...), os convertem em uma definição de caráter definitivo. Assim se logra a oferecer, sem “mentir” particularmente, uma imagem perpétua de dominação” (1983, p. 60).

“A teoria das representações se livra destes dilemas e aporias; explica sua eficiência pelo mero fato de que as representações não são nem falsas nem verdadeiras, mas ao mesmo tempo falsas e verdadeiras: verdadeiras como resposta a problemas reais e falsos como dissimuladoras das finalidades reais” (1983, p. 62)

Lefebvre (1983, p. 99) propõe a tríade representado-representante-representação. No mundo moderno, a representação freqüentemente toma o lugar do representado. Apesar disto, diferente de como acontece com a ideologia (como já exposto acima), a representação não serve apenas para a dominação, pois pode indicar outros caminhos:

“Aqui o importante é sinalizar que o pensamento crítico não se ocupa mais de representações meio mortas, em estado de sobrevivência, entretanto que deveria surpreendê-las em sua vida, dentro da vivência e inclusive ao nascer, quando surgem. De onde? Dá prática. Através do que? Dos grupos sociais e da linguagem ou mas bem das línguas, mas também das necessidades (individuais e sociais), dos desejos, do chamado ao corpo, e da memória (o “inconsciente”, como se disse, e etc.)”.

É com esta perspectiva que consideramos ser relevante a descrição e análise da visão de usuários comuns e de cicloativistas acerca da mobilidade urbana, pois concordamos com Lefebvre quando pontua que *“viver é representar-se, mas também transgredir as representações. Falar é designar o objeto ausente, passar da distância à ausência cumulada com a representação. Pensar é representar, mas também superar as representações”* (1983, p. 99).

Castoriadis (1991) é um autor que reaviva a importância das representações. Em sua obra *“a instituição imaginária da sociedade”* desenvolve a tese de que o *“social-histórico”* se institui ao longo do tempo em uma relação complexa, sem necessariamente seguir um curso historicista, não determinado por leis inexoráveis. Diferente de Lefebvre, não volta a Marx para superá-lo – apesar de uma sólida formação marxista - porque para este autor ora em tela - apesar de reconhecer dimensões positivas na crítica de Marx – o vê preso ao *“pensamento herdado”* e, em função disso, passa toda a primeira parte da obra refutando os esquemas de interpretação marxistas. Também em função de negar o *“pensamento herdado”*, uma lógica que encapsula o real e se vê presa a ela mesma não faz o movimento que Lefebvre faz de voltar a Marx para criticá-lo e superá-lo. Pois a noção de superação, para

Castoriadis (1991), se vê presa a essa lógica e segundo ele não é capaz de dar conta dos desafios do mundo contemporâneo¹⁹.

Na segunda parte da obra, Castoriadis (1991, p. 324) revisita Freud, afirmando que *“o papel essencial da imaginação, sem que esta esteja reconhecida ou mesmo citada, aparece de fato em Freud, através da importância central da fantasia na psique e a relativa independência e autonomia do fantasiar. O fantasiar é descoberto como componente ineliminável da vida psíquica profunda”*.

O autor demonstra que a realidade só pode emergir no contato com a dimensão psíquica, com o inconsciente, “o inconsciente só existe como fluxo indissociavelmente representativo / afetivo / intencional” (Castoriadis, 1991: 317), como o que o autor intitulará imaginário radical.

Assim como em Lefebvre, acima não é possível aprender o mundo fora das representações. Mesmo assim as representações, ligadas ao inconsciente, se comportam de maneira diferente da lógica. Nelas, para Castoriadis (1991), não há contradição, não há limite de tempo ou espaço. É de sua natureza recompor a realidade de forma prazerosa.

O capitalismo para Castoriadis (1991) é instituído ao longo da história criando um imaginário próprio desta determinada sociedade, mas que nunca é pleno, pois na dimensão da psique sempre há espaço para fuga destas determinações. Neste sentido, o desenvolvimento do mundo moderno, se de um lado impõe uma racionalidade encapsuladora à humanidade, também deixa aberta a possibilidade de construção da autonomia individual e social²⁰. Embora isto não tenha se concretizado, existe em potência.

¹⁹ Iremos parar o comentário da primeira parte da obra de Castoriadis por aqui. Apesar de termos lido seu livro na íntegra, não tivemos o tempo necessário para consultar comentadores e críticos. Isto nos desviaria muito de nossos objetivos imediatos de pesquisa. Atitude que não seria sábia frente a um curso de 24 meses. Só destacamos essa breve e muito limitada síntese, porque não consideramos um ação intelectual honesta se apropriar de um autor que ataca as nossas próprias bases epistemológicas omitindo as partes que não nos são “simpáticas”.

²⁰ Além de Castoriadis (1991), tal interpretação nos foi revelada por uma entrevista do autor a Dominique Bollinger em 1992 para o canal CNDP. Acessado em: http://www.youtube.com/watch?v=-CnuORRAdDE&feature=Playlist&p=CE40E94F8711F728&playnext=1&playnext_from=PL&index=48. No dia 1 de fevereiro de 2010.

Para nós, neste momento interessa extrair do pensamento de Castoriadis esta dimensão de que o campo da representação é um campo fértil para a contestação da realidade, aliado a um projeto de construção de uma autonomia individual e coletiva²¹.

Outro autor que desenvolve uma importante contribuição em relação às representações é Pierre Bourdieu (2007). Em uma perspectiva de ruptura com a visão do marxismo em relação às classes sociais, o sociólogo formula uma teoria do espaço social e de como as classes em ato podem ser “recortadas” dentro desse espaço. Consideramos que seu conceito de espaço social é distinto do de Lefebvre, bem como o de outros autores que trabalham anteriormente (Santos, 1988 e 1996; Trifht, 2007; Harvey, 2006; Soja, 1996), apesar disso, tem uma coerência interna dentro de sua perspectiva teórica. Essa diferença em relação ao conceito que estamos operacionalizando não nos impede de nos apropriarmos de parte de sua obra. Para nós, interessa extrair desse texto sua dimensão de conflito simbólico, e a importância de Bourdieu (2007, p. 139) enxergar as representações de forma integrada à teoria; assim

“a teoria mais acentuadamente objectivista tem de integrar não só a representação que os agentes têm do mundo social, mas também, de modo mais preciso, a contribuição que eles dão para construção da visão deste mundo e, assim, para a própria construção desse mundo por meio *do trabalho de representação* (...) que continuamente realizam para imporem a sua visão do mundo ou a visão da sua própria posição deste mundo, a visão de sua identidade social” (grifos do autor).

Mais adiante, Bourdieu (2007, p. 140) complementa:

“sustentar que a percepção do mundo social implica num acto de construção não implica, de modo algum, que se aceite uma teoria intelectualista do conhecimento: o que é essencial na experiência do mundo social e no trabalho de construção que ela comporta opera-se, na prática, aquém do nível de representação explícita e a expressão verbal”.

²¹ Embora não seja propriamente a obra analisada de Castoriadis neste momento (1991), convém citar que este pensador e a revista Socialismo ou Barbárie foram importantes para Debord superar o economicismo (ver Jappe, 1999, p. 119); Debord chegou a colaborar durante um certo período com integrantes da Socialismo ou Barbárie. Mas quando este grupo evoluiu de uma crítica do economicismo a uma crítica do marxismo em si, Debord e os situacionistas passaram a se opor a eles, embora seja possível ainda encontrar vários pontos de conexão entre esses autores (Jappe, 1999, p. 119-123).

Ou seja, não se trata apenas de perceber a visão de determinados grupos sociais acerca da problemática na qual estão inseridos, mas também que esta visão de diferentes maneiras pode ter impacto real sobre suas vidas. Esta dimensão está presente no conceito de “*habitus*” (2007), o qual o autor desenvolve como sendo vivência prática, que vai incorporando um conjunto de valores, representações, visões de mundo que interessam a uma determinada classe dentro de um “campo” específico; sustentam seu poder simbólico, ou seja, ele é “*estruturante e estrutura estruturada*”²². O campo, outro conceito central na obra de Bourdieu (2007), refere-se a arenas de conflito em determinadas dimensões do social. Talvez pudéssemos reinterpretar a leitura feita por Vasconcellos (2001), comentada anteriormente, como o “*habitus*” da classe média motorizada.

Este último esforço que fazemos acerca de acentuar o papel das representações neste capítulo é por considerá-la um ponto chave para revelar as atuais disputas pelo espaço. Por isso, consideramos importante analisar também o discurso dos movimentos sociais ligados à temática. Acreditamos que além de viverem a cidade, eles também podem conceber uma nova prática. Até que ponto ela é concebida ou apresenta algum grau de superação e/ou de acomodação da problemática é uma das tarefas que enfrentaremos no terceiro capítulo. Mas antes disto, voltaremos nossa atenção para o Estado, analisando como ele tem gestado políticas para o setor. Como não poderia deixar de ser, as representações desempenham aí um papel fundamental.

²² Esta interpretação do conceito de *habitus* estamos pegando de empréstimo de Serpa (2007, p. 176). Serpa chega a afirmar que “o conceito de *habitus* deve servir de fundamento para a análise dos espaços de representação, dos espaços dos processos cognitivos” (2007, p. 175).

CAPÍTULO 2 A “MAGRELA” CONCEBIDA

Nosso objetivo, neste capítulo, é fazer uma análise da política pública oficial de fomento ao modal cicloviário na cidade do Rio de Janeiro dos anos 90 até o presente, com o intuito de tentar captar a(as) visão(ões) do Estado acerca da questão. Para tanto, após levantamento de literatura sobre o assunto, interpretamos as reflexões de Menezes (2004) e da própria prefeitura (s/d). Pesquisamos as páginas eletrônicas de órgãos da municipalidade, realizamos entrevistas com quadros técnicos da Prefeitura e do Estado e, além disso, também entrevistamos um ativista de uma ONG que tem projetos com a prefeitura. Levantamos também, na imprensa, declarações públicas da atual gestão municipal sobre o tema.

Iniciaremos interpretando o período de 1990 a 2008, período de construção e ampliação das ciclovias. Depois passaremos à análise do programa “Rio-Estado da bicicleta” do governo estadual. Por último, voltaremos a atenção para os projetos e declarações da gestão Eduardo Paes (2009) para o planejamento cicloviário.

2.1- A política pública oficial da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (PMRJ) para o fomento do uso da bicicleta (1990-2008).

A cidade do Rio de Janeiro ostenta o título de cidade com a maior malha cicloviária do país, com mais de 140Km de extensão (PMRJ: s/d, MOVILIZATION e PMRJ: s/d), o que não necessariamente a faz uma cidade na qual o trânsito de bicicletas se dá de maneira tranqüila. Segundo a literatura (PMRJ: s/d, Menezes: 2004), a primeira ciclovia a ser construída na cidade foi a da Avenida Marechal Fontenelle, em Jardim Sulacap 1972, mas devido a erros no projeto, segundo esta mesma bibliografia (PMRJ: s/d, Menezes: 2004), acabou caindo em desuso. Em 1987 (PMRJ: s/d, Menezes: 2004) é criada a faixa compartilhada da Lagoa Rodrigo de Freitas, que na época não contava com sinalização específica. No entanto, foi no início dos anos de 1990, com o projeto Rio

Orla, que tinha o objetivo de “preparar” a cidade para a ECO 92, que houve o grande impulso de construção das atuais ciclovias. Foram construídas as ciclovias em Copacabana, Ipanema, Leblon, São Conrado e Barra da Tijuca (PMRJ: s/d, Menezes, 2004). Segundo Menezes (2004), estas foram iniciativas pontuais, não se caracterizando como planejamento cicloviário.

Alfredo Sirkis foi um personagem importante dessa história, pois enquanto vereador influenciou na introdução do tema no Plano Diretor da cidade, no início da década de 1990; entretanto, foi com sua entrada no governo César Maia (1993-1996), assumindo a Secretaria de Meio Ambiente (SMAC), que ele e outros ligados à temática constituíram um grupo de trabalho para a questão dentro da prefeitura (PMRJ: s/d, Menezes: 2004). Esse grupo de trabalho apresentou propostas de construção de ciclovias distribuídas pelas cinco áreas de planejamento da cidade (Menezes, 2004).

Comparamos as propostas do Grupo de Trabalho (encontradas em Menezes, 2004) com o resultado que foi materializado de fato (PMRJ: s/d) e, apesar da prefeitura ter construído ciclovias em todas as áreas de planejamento, foram as da Zona Sul as que apresentaram a maior proximidade entre o plano concebido e o executado de acordo com os estudos especializados. O traçado cicloviário liga diretamente a Zona Sul ao Centro, mas passa pelo Museu de Arte Moderna e chega até o Aeroporto Santos Dumont, margeando o Centro. Cabe ressaltar que recentemente foi inaugurado um bicicletário no estacionamento privado da Cinelândia, que conta com segurança, armários e vestiários para o usuário ao custo atual de R\$8,00²³, ou seja, superior ao deslocamento de ônibus ou metrô. O caso deste estacionamento, que embora privado se trate de uma concessão pública, denota claramente a que classes sociais essa iniciativa está voltada²⁴.

²³ Informações obtidas no sítio virtual: www.ta.org.br capturado em 25 de abril de 2009.

²⁴ Nas últimas licitações de estacionamentos subterrâneos tem sido incluído um termo que obriga os novos estacionamentos públicos de destinar vagas a bicicletas. Tal regulamentação não versou nada sobre os custos da utilização pelo concessionário. Isto abriu a brecha para tal estabelecimento cobrar esta quantia. Apesar disto, outro

Menezes (2004) ressalta que um dos grandes desafios deste grupo foi propor esta conexão entre a ciclovia existente na orla e o centro da cidade. Assim foi projetada a ciclovia Mané Garrincha, que sai de Copacabana, passa pelo túnel novo, pelo canteiro central da Avenida Lauro Sodré, a praia de Botafogo, Aterro do Flamengo, chegando ao Museu de Arte Moderna. Além desta ciclovia foi construída uma outra, a João Saldanha, ligando a orla de Copacabana à orla de Ipanema-Leblon. A segunda foi feita em cima de uma ciclo-faixa²⁵ na rua Francisco Otaviano, talvez uma das únicas onde a via foi construída sobre um espaço de automóveis, pois as demais, via de regra, foram construídas em parques, praias ou sobre a calçada²⁶. Mais adiante iremos refletir a esse respeito.

De acordo com Menezes (2004), surgiram à época diversas críticas em relação à ciclovia Mané Garrincha, como:

“(i) quanto à preferência da localização das ciclovias na zona sul, alegando-se um privilégio social nessa escolha, o que elitizaria o uso da bicicleta; (ii) quanto à locação de um dos trechos da ciclovia sob o túnel Engenheiro Marques Porto que, cruzando o Morro de São João, liga a Avenida Princesa Isabel, em Copacabana, a Botafogo, quando se levantou a possibilidade da intoxicação por monóxido de carbono dos ciclistas que utilizassem o trecho; (iii) quanto a sinuosidade do trecho que percorre o parque do Flamengo, afirmando-se que esse fator promoveria a inutilidade do trecho, dentre outras”(Menezes, 2004:p 31).

Some-se ao supracitado que, segundo Sirkis (PMRJ s/d), pelo fato destas ciclovias terem retirado algumas dezenas de vagas para automóveis, freqüentemente localizadas sobre as calçadas, o projeto foi bombardeado por críticas da imprensa.

estacionamento subterrâneo construído sob a Avenida Presidente Antônio Carlos não cobra tarifa para o estacionamento de bicicletas. Informações obtidas através de entrevista realizada com José Lobo da ONG Transporte Ativo.

²⁵ Ciclofaixa é uma faixa da rua destinada a bicicleta, diferente da ciclovia que uma via fisicamente segregada para as bicicletas. Então neste caso primeiro se pintou uma faixa para depois separar com marcos físicos este espaço.

²⁶ Segundo já pontuamos acima a construção das ciclovias também retiraram algumas vagas de automóveis. Não obtivemos informação em quais locais tais vagas deixaram de existir, mas acreditamos que provavelmente fora justamente na rua Francisco Otaviano.

Com relação às críticas da mídia levantadas por Menezes (2004), cabe ressaltar que à exceção da intoxicação, todas as outras são recorrentes por parte dos chamados cicloativistas, e serão exploradas no Capítulo 3.

Além das ciclovias comentadas acima, foram construídas a ciclovia Rubro-Negra, que liga a PUC à faixa compartilhada da Lagoa e a construção da ciclovia Ayrton Senna, que liga a orla da Barra da Tijuca a Jacarepaguá.

Menezes (2004) faz uma periodização que intitula o período de 1993-1996 de sistematização da política, e o período de 1997-2000 de dessistematização da política. Claramente isto se dá pela mudança da administração César Maia para a administração Luiz Paulo Conde. O livro ciclovias cariocas editado no terceiro mandato (s/d - provavelmente 2005) de César Maia simplesmente ignora este período de 1997-2000²⁷.

Segundo Menezes (2004), esta dessistematização da política acontece em decorrência da desarticulação do grupo de trabalho que elaborava a política para o setor; foi então criada uma gerência de assuntos cicloviários. Além da extinção do grupo anterior, outro fator que alterou o cenário foi a descentralização da gestão de projetos e da implementação de ciclovias, o que por sua vez fez com que as vias implementadas não segam o padrão urbanístico do grupo anterior. Menezes (2004) acredita também que esse corpo técnico tem menos força política dentro da prefeitura para implementar as ações. Ainda assim são construídas ciclovias, especialmente na cola dos programas Rio-Cidade²⁸ de Bangu e Santa Cruz.

Através da análise das fichas cadastrais contidas no Livro Ciclovias Cariocas (PMRJ s/d), podemos constatar a realização da faixa

²⁷ Tal período é ignorado no texto de análise, mas como esta publicação apresenta dados das ciclovias foi possível identificar as ciclovias construídas no período.

²⁸ Projeto da PMRJ, que se iniciou na primeira gestão do Governo César Maia, mas teve continuidade no governo Luiz Paulo Conde, de reurbanização de áreas da cidade.

compartilhada²⁹ da Pacheco Leão na Zona Sul e a faixa compartilhada da Floresta da Tijuca, ambas construídas em 1999. Na Zona Oeste foram inauguradas a Fernando Pinto em 1999, e em 2000 foram construídas as cicloviárias Alfredo Del Cima, Estrada da Cachamorra e Estrada do Magarça. Na Zona Norte será construída a Nelson Cavaquinho em 1999.

Menezes (2004) acredita que a volta do Governo César Maia ao poder não garantiu a retomada do ritmo de construção de cicloviárias, continuando assim, em sua visão, o período de dessistematização da política cicloviária. Apesar disto, o livro *Cicloviárias Cariocas* (PMRJ, s/d) cita diversas cicloviárias: na Zona Sul, Lagoa-Botafogo e Tricolor em 2003; na Baixada de Jacarepaguá, Barra-Jacarepaguá, Curicica e Rio Centro em 2002; Eco Orla em 2003; Eco-Macumba e Recreio-Itaúna em 2004; na Zona Oeste, Inhoaíba-Paciência e Eco Brisa inaugurada em 2002, Rio Cidade Santa Cruz em 2004. Na intitulada área 4³⁰ serão construídas a Rio Jequiá e Eco Acari, além da ampliação da Moneró em 2002, a Rio Cidade Marechal Hermes e a Rio cidade Cocotá 2004.

Analisando o Mapa das Cicloviárias Cariocas (Mapa 01) com o auxílio da periodização das inaugurações, concordamos parcialmente com a análise de Menezes (2004) de que houve uma dessistematização da política cicloviária, mas acreditamos que mais importante que a diminuição do ritmo de construção é o fato de que embora a estrutura viária tenha aumentado na periferia, ela não se dá de forma integrada como a da Zona Sul³¹, ou seja, os efeitos desta “dessistematização” não são iguais por toda cidade. Além disso, durante o segundo governo César Maia foi construída uma alternativa viária à orla na Zona Sul, com as cicloviárias Tricolor e Lagoa-Botafogo, o que é um exemplo de sistematização. O problema é que esses projetos acabaram não sendo

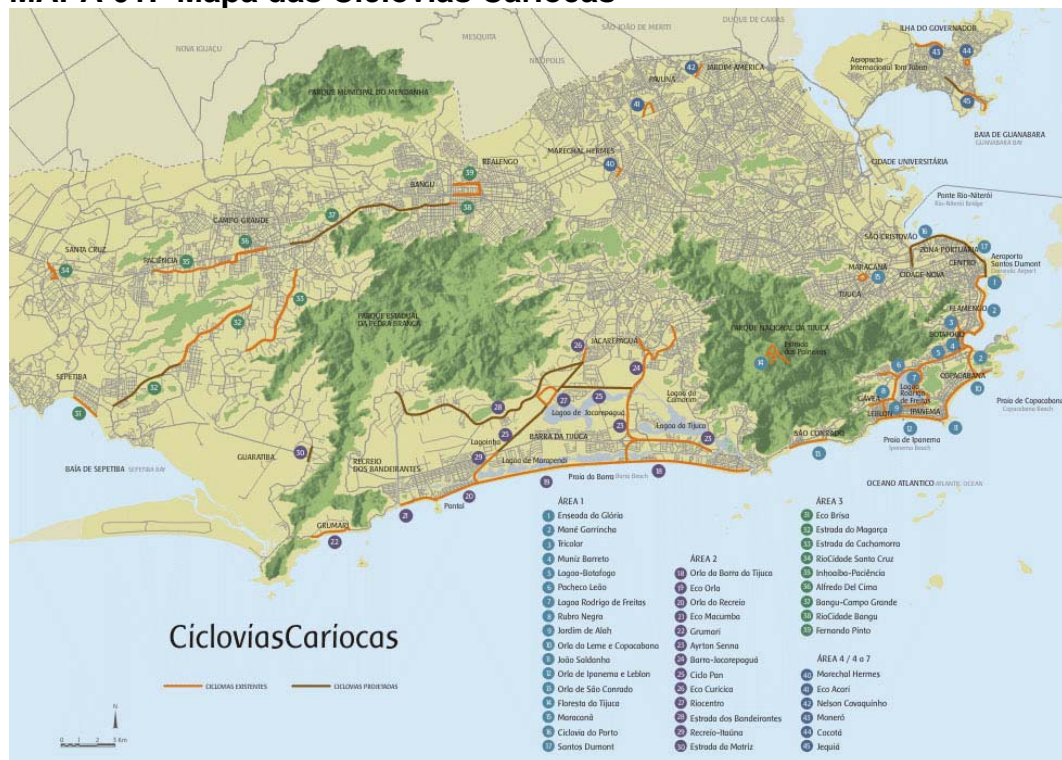
²⁹ Faixa compartilhada é quando uma via tem seu uso dividido com mais de um modal. Nestes casos são vias feitas sobre a calçada nas quais, de acordo com o Código Brasileiro de Trânsito, têm Preferência o Pedestre.

³⁰ Regionalização feita pelo projeto *Cicloviárias Cariocas*, no caso abrange a zona norte distante e a Ilha do Governador.

³¹ Embora esta rede receba uma série de críticas, como iremos apontar no Capítulo 3, é inegável que pelo menos na Zona Sul é possível se fazer consideráveis deslocamentos por vias segregadas que são integradas, apesar de existirem problemas em sua integração.

bem sucedidos. Na primeira ficou faltando o trecho final que seria contemplado pela ciclo-faixa da Muniz Barreto, fazendo com que ela atualmente termine em frente à Universidade Santa Úrsula. A segunda é uma das que mais recebem críticas por alguns ciclistas, pois tem a maior parte de sua extensão sobre calçadas curtas e com fluxo considerável de pedestres. Além disto, ela possui trechos que simplesmente somem e aparecem em outras ruas. Apesar destas duas infra-estruturas não terem alcançado êxito não podemos afirmar que seu projeto era “dessistêmico”.

MAPA 01: Mapa das Ciclovias Cariocas



Fonte: IPP, extraído em 16 de dezembro de 2009 de http://www.rio.rj.gov.br/ipp/pu_mp-ci.htm.

Além da Zona Sul, outra área que terá uma integração é a região da baixada de Jacarepaguá, mas neste caso é a exceção que confirma a regra, uma vez que as ciclovias se concentram na Barra da Tijuca, que se trata de outro espaço das classes médias da cidade.

Em nossa entrevista a quadros técnicos da prefeitura que trabalharam do final de 2002 a 2008, nos foi revelado que foram implantadas ciclovias principalmente em Bangu e Campo Grande. Neste período também existiram projetos que não foram executados, como a

ciclo-faixa da Muniz Barreto (em Botafogo) e a revisão da ciclovia Lagoa-Botafogo³².

Em nossa investida ao Instituto Pereira Passos, órgão de planejamento do município, nos foi revelado que outra ação considerada relevante pelos quadros técnicos foram as campanhas educativas “pedale legal” e “pedale legal na escola”. A primeira foi uma campanha publicitária veiculada através de *folders* e totens na cidade, a segunda era uma campanha mais volta para as escolas. Este projeto contou com a parceria e financiamento da “Urbal Regional Aid Programme” (URB AI) (PMRJ, 2008). Esta instituição é uma organização ligada a Comunidade Européia para a cooperação técnica entre cidades da Europa e da América Latina. No programa em questão houve uma troca de experiências com a cidade Holandesa de Utrecht. Na página do IPP na internet também há informações sobre os projetos do GT cicloviário referentes ao período ora em tela. Trata-se de um registro do seminário “Planejamento Cicloviário e Transporte Público”³³ coordenado por este instituto em parceria com o “*Institute for Transportation and Development Policy*” (ITDP) e a ONG Transporte Ativo. Nesta ocasião, “*Carlos Pardo, coordenador do projeto GTZ voltado ao desenvolvimento sustentável na área de transportes, falou do processo de implantação do uso da bicicleta em Bogotá. Os exemplos de Londres, Copenhague e Paris também foram apresentados por Jonas Hagen, do ITDP*”³⁴.

Além das instituições internacionais mencionadas acima, o indicado documento ainda faz referência à Holandesa “*Interface for Cycling Expertise*” (I-CE), demonstrando uma outra dimensão deste debate, a parceria de técnicos de outros países na prefeitura já apontado pela nossa entrevista realizada no IPP.

Ainda nos referenciando a esse documento, há a citação da criação de leis para obrigar estabelecimentos comerciais a destinarem

³² Entrevista realizada com Cláudia Tavares do IPP em 24 de novembro de 2009.

³³ http://www.rio.rj.gov.br/ipp/noticias/nota_116.htm acessado em 29 de novembro de 2009.

³⁴ Op cit.

vagas para bicicleta. Aproveita também para pontuar as linhas de ação do grupo:

“Atualmente, o GT Ciclovias trabalha com **seis linhas de ação**, (...). A primeira visa à **inclusão da bicicleta nos projetos urbanos**, regra seguida pelo IPP e já utilizada no projeto do Porto do Rio. Na palestra do engenheiro Jeroen Buis, do Interface for Cycling Expertise, Planejamento do trânsito ciclo-inclusivo, ele defendeu o equilíbrio entre os diversos modos de transporte e o respeito a todos os usuários do trânsito. Buis ressaltou que a segurança e a utilização são fatores mais importantes do que simplesmente a construção de ciclovias. No planejamento de transportes já deve estar incluída a bicicleta.

A segunda linha de ação propõe a **integração da bicicleta ao transporte público**. O GT também vem estimulando a implantação de bicicletários junto à Supervia e ao Metrô, além de sua inclusão nos terminais rodoviários e foi sobre esse assunto a palestra A integração do ciclista com o Transporte Público, também por Jeroen Buis, demonstrando os benefícios da combinação entre bicicleta, trem, metrô e ônibus.

Dar **prioridade para a Zona Oeste** é a terceira linha de ação do Grupo de Trabalho, já que, de acordo com a informação de Antonio Jofre, Coordenador de Planejamento da Secretaria Municipal de Transportes, os bairros da região têm a maior incidência de viagens em bicicleta por dia na cidade. Para tanto, o GT pretende ampliar a rede cicloviária da região.

Em busca de grandes resultados, a partir de pequenas ações, a quarta linha do GT é a **extensão das ciclovias já existentes**. Além de ampliá-las, faz parte do planejamento sua interligação, o aumento da segurança, além de vistoria e manutenção.

A **promoção do uso da bicicleta** constitui a quinta linha de ação e, para isso, o GT apóia organizações e eventos que estimulam a utilização desse veículo. Em 2007, foram firmadas parcerias com o ITDP, a Fundação Clinton e a ONG Transporte Ativo. Além disso, o GT visa ao treinamento do público interno, dos técnicos da Prefeitura e parceiros. Entre as ações de treinamento está a própria realização do workshop de Planejamento Cicloviário.

Para complementar as ações do Grupo de Trabalho, a sexta linha proposta é a **pesquisa**. Para tanto, em parceria com universidades, foi realizada a pesquisa Urbal, em dois projetos: A e B. O primeiro com a UFRJ, em 2003, buscou maior entendimento a respeito do uso da bicicleta em viagens integradas. O projeto B teve duas fases: a primeira durante a Campanha Pedale Legal, realizada pelo GT Ciclovias; a segunda em parceria com a UERJ, antes e após a Pedale Legal nas Escolas”[Grifos no original]³⁵

Este relato do evento realizado em 2007 demonstra, a nosso ver, um entusiasmo de diversos técnicos em relação à promoção do modal cicloviário. Gostaríamos de destacar o fato de que sabiamente reconhecem que uma região periférica como a Zona Oeste merece uma atenção especial. Apesar desse entusiasmo, se compararmos o mapa

35

Op cit.

das ciclovias cariocas, atualizado em 12/01/2009, com o existente na publicação impressa de 2005 (PMRJ, s/d), vemos que nenhuma ciclovia foi feita ou ampliada. Em compensação, no apagar das luzes do governo César Maia, algumas ações com características um pouco distintas do que o apontado pelos técnicos foram gestadas nesse período.

No final do segundo mandato da gestão César Maia foi lançado o programa de aluguel de bicicletas (PMRJ, 2008). Para ser mais preciso sua inauguração ocorreu no último mês do mandato. Até iniciarmos nossas pesquisas de campo, nós mesmos considerávamos que essa era uma política da gestão atual, mas a idéia já existia em estudo nos órgãos de planejamento. Segundo uma entrevistada, eles já tinham formulado a idéia, mas acreditavam que seria mais interessante aumentar a infraestrutura cicloviária antes de instalar o sistema. No último semestre da gestão César Maia é que parte do gabinete a solicitação para implantá-la.

Apesar de inicialmente comentar que primeiro deveria se criar a infra-estrutura viária para depois se criar um sistema de aluguel, a entrevistada reconhece que a “bicicleta pública foi nossa aliada”³⁶, pois a partir dela foi possível aos quadros técnicos a proposição de outros projetos, como as ciclofaixas de Copacabana, as quais foram planejadas neste período mas implantadas na gestão seguinte. Além das ciclofaixas, foram projetadas também rotas ciclísticas para alimentá-las.

Além das ciclofaixas de Copacabana, os técnicos da prefeitura também projetaram uma ciclofaixa para a Tijuca, e segundo a nossa entrevistada, tal projeto se encontra na SMAC para ser apropriado.

Segundo nossa entrevistada, o projeto de bicicletas públicas se iniciou pela Zona Sul porque era onde já existia uma infra-estrutura cicloviária. Além disso, “como a idéia é solidificar cada vez mais a bicicleta como meio de transporte”³⁷ a integração com o metrô é muito importante. Assim, o GT cicloviário atendeu a solicitação do Prefeito, elaborando um termo de referencia para a licitação do sistema em etapas.

³⁶ Entrevista realizada com Cláudia Tavares do IPP em 24 de novembro de 2009.
³⁷ Op cit.

O termo de referência (PMRJ, 2008) para bicicleta pública, na verdade se trata de uma concessão de espaço publicitário. O objeto do pregão é definido como “Exploração Publicitária nas estruturas das bicicletas e em até 3 (três) painéis de mídia digital acoplados às estações definidas no item 3.5 deste Termo, com encargo de implantação de uma rede de estações de bicicletas, englobando o fornecimento, operação, administração e manutenção, pelo prazo de 5 (cinco) anos” (PMRJ, 2008, p.1).

O vencedor deveria arcar com o investimento em todo o sistema que tem a abrangência da Zona Sul, Centro e Tijuca; notadamente o sistema segue a influência da linha 1 do metrô, uma vez que, como citado por nossa entrevistada, a integração com este modal pretende dar o caráter de iniciativa voltada ao transporte. O referido termo indica as características de como o sistema iria operar, fornecendo, por exemplo, a localização das 50 estações distribuídas por áreas, a configuração mínima das bicicletas, das estações, a gratuidade pelo uso dos 30 primeiros minutos, bem como um intervalo mínimo de 15 minutos entre uma utilização e outra. Além disso, estabelece um cronograma de implantação do sistema como descrito abaixo:

REGIÃO	PRAZO
Copacabana	3 (três) meses
Ipanema/Leblon	6 (seis) meses
Lagoa	6 (seis) meses
Botafogo/Flamengo	12 (doze) meses
Centro	12 (doze) meses
Tijuca	15 (quinze) meses

Cronograma de implantação do sistema de bicicletas públicas (PMRJ, 2008, p. 4)

A partir de uma consulta ao sítio virtual da empresa que administra o sistema podemos constatar que o sistema já está em operação em Copacabana, Ipanema, Leblon, Lagoa e uma parte da Gávea (nas proximidades da Lagoa). Em breve faremos nossa interpretação de tal estrutura.

Convém, agora, analisar a política estadual para o incentivo de bicicletas. O lançamento dessa política aparenta ter influenciado tanto o final da gestão César Maia quanto o início da gestão Eduardo Paes.

2.2 O programa “Rio - O Estado da Bicicleta”

O programa “Rio - O Estado da Bicicleta” foi elaborado em 2007³⁸ (Setrans 2008) pelo Governo Estadual. Tal programa teve um destaque da mídia após a visita do Governador do Estado, Sérgio Cabral Filho, à Paris, quando conheceu o *Velib*, o sistema francês de aluguel de bicicletas. Pelo menos no papel, o programa pretende ser mais amplo, abrangendo três dimensões: programa educacional, programa promocional e programa operacional.

Com relação aos objetivos do programa, são descritos como:

*“estimular o uso da bicicleta como meio de transporte alternativo para parcela da população que hoje faz as suas viagens à pé;
Implantar em parceria com os demais órgãos de transporte e trânsito do Estado e dos municípios, políticas de educação para o trânsito;
Integrar a bicicleta aos outros modais de transporte, funcionando como transporte complementar, para percursos de curta distância;
Apoiar os municípios do Estado do Rio e Janeiro a construir ciclovias, ciclofaixas e sistemas cicloviários;
Instalar bicicletários públicos
Promover e apoiar eventos esportivos, culturais e institucionais que incentivem o uso da bicicleta como meio de transporte”.* (SETRANS, 2009, grifo nosso).

Grifamos o primeiro objetivo acima por considerarmos estranho um programa que, em “tese”, traz a crítica à prioridade do automóvel dizer que o alvo são as pessoas que andam a pé.

Voltando à descrição do projeto, o programa educacional é constituído por uma série de iniciativas para difundir o uso da bicicleta, como campanhas educativas e a criação de uma escola da bicicleta. O programa promocional seria uma estratégia de propagandas e o operacional, a criação de infra-estruturas para a bicicleta.

³⁸ Informação obtida através de entrevista realizada por nós com o atual coordenador do programa Mauro Tavares.

O programa operacional (SETRANS, 2008) é audacioso e prevê as metas de:

- (i) construir 1000km de ciclovias no estado, sendo pelo menos 10km por município e 80km no Arco Rodoviário Rio de Janeiro³⁹;
- (ii) bicicletário integrador em terminais de Metrô, Trem e Ônibus. Com custo pelo uso desta estrutura integrada à passagem;
- (iii) ecovias – ciclovias ao longo das margens dos rios: Sarapuí, Meriti e Pavuna, segundo o texto do projeto com o objetivo de coibir a ocupação desordenada desses locais;
- (iv) bicicleta pública – um sistema de aluguel de bicicletas a um baixo custo, com bicicletários automatizados para a população.

O programa promocional, além de estratégias de propagandas usuais, traz uma ação que é sintomática. A criação do *Tour* do Rio nos moldes da famosa corrida francesa *Tour de France*, mais uma vez mostrando que o ar europeu continua influenciando nossas elites políticas. Inspiração esta que marcou o lançamento do programa⁴⁰.

Até o presente momento, fora a construção de dois bicicletários no metrô (Pavuna e Cantagalo)⁴¹, a meta operacional desse projeto que saiu da concepção para a ação, foi a bicicleta pública. O sistema tem o sugestivo nome de “SAMBA – Solução Alternativa para Mobilidade por Bicicletas de Aluguel”, com estações no bairro de Copacabana. A iniciativa foi tomada pela Prefeitura no final do mandato de César Maia.

³⁹ Projeto do Governo estadual em parceria com o Governo Federal para construção de uma rodovia que integre as vias de acesso ao rio ligando o Pólo petroquímico de Itaboraí ao porto de Itaguaí.

⁴⁰ Talvez pudéssemos retroceder ainda mais. Schetino em seu original trabalho: *Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX* (2008), demonstra como tal artefato e seu uso chega ao Brasil como uma moda parisiense a ser seguida pela elite. Demonstra como o ciclismo e a bicicleta anunciam a entrada na modernidade tanto na França quanto no Brasil. Uma diferença apontada pelo autor é que, no período estudado, a bicicleta já era um artefato popular na cidade das luzes, enquanto que cá, nos trópicos, ficava restrito às elites. Embora não indique precisamente quando a bicicleta irá se popularizar em nosso país, pontua que entre final do corte temporal de sua pesquisa (1901) e a primeira fábrica de bicicletas no país (1947) se passará quase meio século.

⁴¹ Esta iniciativa foi tomada pelo próprio Metrô, não conseguimos verificar se esta se deu por influência do Estado. Tal hipótese tem um peso, uma vez que um dos que disputam simbolicamente o “papel” de defensor das bicicletas é o atual secretário estadual de transporte Julio Lopes.

Aqui se apresenta uma dimensão muito relevante de nosso objeto: o *marketing*, que neste caso foi tão intenso, com a repetição da imagem do governador pedalando de braços abertos pelas ruas de Paris, que nós mesmos acreditamos que o sistema implantado em Copacabana tivesse sido obra do Governo do Estado. No caso, não parece ter havido nem parceria. Embora neste quesito não possamos ultrapassar o terreno da suposição, nos parece ter havido aí uma disputa pelo simbólico. Uma disputa pela paternidade do sistema. Talvez isso explique porque o gabinete do prefeito solicitou ao final de seu governo, que seus técnicos elaborassem um projeto antes de solicitar estruturas que os próprios técnicos consideravam importantes.

Com relação aos itens (i) e (iii), é interessante o fato de tal política “ecológica” estar à mercê de florear outros projetos de governo que têm provavelmente outros interesses envolvidos. O primeiro item é, inclusive, um empreendimento rodoviário. Tal empreendimento, uma vez consolidado, amplia ainda mais “as redes vastas e densas” (Lefebvre, 1994) que intensificam a “*implosão/explosão da cidade* [neste caso convém falar em metrópole]” (Lefebvre, 1999)⁴².

2.3 – Os projetos e declarações da gestão Eduardo Paes para o planejamento cicloviário.

Alguns dos projetos iniciados e ou elaborados no governo César Maia terão continuidade no governo Eduardo Paes. Segundo a atual coordenadora do programa cicloviário, um dos programas estratégicos do prefeito é o “Rio-Capital da Bicicleta”⁴³. Segundo ela, as metas para o planejamento cicloviário seriam:

(i) dobrar extensão da malha de cicloviária;

⁴² Tema vastamente abordado em nosso primeiro capítulo a partir de Lefebvre (1991, 1994, 1999, 2001, 2008), Santos (1999, 1988), Debord (2002 e 1959), Illich (2005), Gorz (2005).

⁴³ Entrevista realizada com Anete Carvalho Markus Soares em 23 de novembro de 2009.

- (ii) aumentar o número de bicicletários e de outras infra-estruturas;
- (iii) ampliar o sistema de bicicleta pública;
- (iv) realizar conservação da malha existente.

Ainda segundo esta entrevistada, estas metas estão correlacionadas com outros projetos do governo, como o corredor T544, no qual se planeja criar uma ciclovia em grande parte de sua extensão, rotas alimentadoras a esse sistema e bicicletários nas estações de ônibus.

Além desse projeto, a coordenadora também citou o projeto “Porto Maravilha”⁴⁵ como outro projeto que receberia uma ciclovia. Neste caso, a idéia não é nova, pois a administração anterior já previa essa possibilidade (PMRJ, s/d, p. 21). Ela também vislumbra a possibilidade de ciclovias serem implantadas nos projetos de macrodrenagem da Bacia de Jacarepaguá⁴⁶.

O relevante, segundo a entrevistada, é que quando o prefeito diz “é Rio-Capital da Bicicleta”, ele sinaliza, em sua opinião, para todas as secretarias, que a bicicleta deva entrar como possibilidade nos mais variados projetos. Em sua opinião, a diferença da prefeitura atual é que a política emana do prefeito, enquanto que em gestões anteriores tais políticas partiam mais de dentro das secretarias. Esta opinião é um pouco compartilhada pela técnica do IPP vinculada ao GT cicloviário da gestão anterior, que também entrevistamos. Esta última ainda ressalta o fato do atual prefeito já ter aparecido duas vezes em capas de jornais em cima de uma bicicleta⁴⁷. Ela chega a comparar com a época em que Sirkis era secretário e o programa cicloviário tomou força.

⁴⁴ O corredor T5 é um projeto de construção de um corredor de ônibus expresso, conhecido como BRT (“Bus Rapid Transit”) entre os bairros da Penha e Barra da Tijuca. O projeto já existia anteriormente, inclusive com a idéia do uso da bicicleta como alimentadora do sistema, o que a atual prefeitura apresenta de novo é a inclusão de ciclovias em parte do trajeto.

⁴⁵ Projeto de “revitalização” da Zona Portuária do Rio de Janeiro.

⁴⁶ Assim como no projeto Ecovias do programa Rio Estado da Bicicleta, a bicicleta pode ser utilizada para florear projetos outros.

⁴⁷ Fizemos um levantamento no Jornal o Globo, provavelmente ela se referia as edições de 23 de setembro e 8 de novembro de 2009. Na primeira ocasião, em referência ao “Dia Mundial Sem Carro”

O comentário da entrevistada é revelador, pois acreditamos demonstrar que os projetos cicloviários da prefeitura tomam corpo quando são assumidos por alguns “padrinhos”, aqueles que de alguma forma tentam capturar o “capital” político de promotores da bicicleta. Vale ressaltar também que a idéia de vender o Rio como “capital da bicicleta” não é nova, pois já era utilizada pela gestão anterior (PMRJ, s/d). Neste momento, retornamos a uma questão central de nosso objeto: a representação. Neste sentido, uma disputa pelo simbólico, pela paternidade da idéia. Sirkis é referenciado em seu próprio sítio virtual como “o pai das ciclovias cariocas”⁴⁸; Julio Lopes se esforça profundamente para promover a bicicleta e Eduardo Paes desfila de bicicleta no jornal. Em um período no qual a “*nebulosa ambiental*” (Moreira, 2004) parece confundir todos os discursos, figuras públicas com auxílio de seus assessores de *marketing* se esforçam para cristalizar a imagem de “defensores” do clima, do ambiente e etc.

Consideramos que a ação do Estado na política cicloviária merece dois planos de análise: o dos quadros técnicos e o dos quadros políticos. Os primeiros, ora avançam em propostas que são brechadas na disputa técnica com outros quadros formados com uma visão tipicamente “rodoviarista”, ora são surpreendidos pela demanda dos quadros políticos; formulam planos de acordo com esse jogo. Em um primeiro momento, as ciclovias foram construídas ao redor da orla, com um caráter inegável de lazer. Após esse momento, inicia-se uma sutura dessas vias, pelo menos na Zona Sul da cidade, originando ciclovias que em sua grande maioria foram construídas sobre a calçada.

Neste momento, abrimos uma brecha para abordar como o uso da bicicleta é normatizado no código brasileiro de trânsito, pois isto tem implicações na análise da política local. Por exemplo, ao se construir uma ciclovia ou similar, automaticamente se proíbe a circulação de bicicletas na via principal, ou seja, a prefeitura ao pintar uma faixa compartilhada em cima de uma calçada subverte a lógica da prioridade do pedestre e da

⁴⁸ http://www.sirkis.com.br/interna_realizacoes_ciclovias.shtml acessado em 28 de Novembro de 2009.

bicicleta que existe em “tese” na lei, pois não só a bicicleta é proibida de passar na rua quanto o pedestre passa a ser, do ponto de vista prático, ameaçado na calçada.

Esta questão não é ignorada pelos quadros técnicos, mas é o que é possível propor. O uso das diferentes vias pelos ciclistas: ciclovias, ruas e calçadas, por si só subverte a normatização concebida em tais projetos. Estabelece-se o que iremos chamar provisoriamente de “crítica prática”⁴⁹, ou seja, pelo uso e não necessariamente pelo discurso, estabelecendo-se de maneira diferenciada em cada ciclovia, indo da negação de algumas, como no caso da Lagoa-Botafogo, até a utilização parcial, como no caso da Rubro Negra na rua Mario Ribeiro⁵⁰.

Isso, obviamente, também não é ignorado pelos quadros técnicos. Diante de uma nova demanda da gestão da prefeitura, agora com mais força interna, começam a aparecer propostas e projetos de ciclofaixas, que apresentam características que julgamos como positivas, pois se apropriam de espaço dos automóveis, não disputam espaço com os pedestres e pelo menos se apresentam com um caráter mais voltado ao transporte. Porém, cabe ressaltar que até o presente momento apenas foram implantadas ciclo-faixas em Copacabana.

Outra questão ao nosso entender complicada, é o fato de tal infraestrutura estar sendo gestada de forma conjunta ao programa de bicicleta pública. Não que a idéia da bicicleta pública seja ruim “em si”, mas pelo fato de ter sua aplicação em função de um projeto midiático, que pode não coincidir com a prioridade para promover a mobilidade na cidade. Outra dimensão complicada é o fato da bicicleta pública ser um investimento privado, ou seja, a aplicação dos recursos públicos para infra-estrutura viária acaba seguindo a lógica de investimento da empresa que administra o sistema. Esta por sua vez, pelo menos pelo que está sendo apregoado, retirará o retorno do capital investido pelo aluguel de espaços publicitários nas bicicletas e nas estações. É de se esperar que

⁴⁹ Embora não extraído diretamente, é claro que tal noção tem forte influência de Lefebvre.

⁵⁰ Tal dimensão será abordada melhor em nosso terceiro capítulo.

esta empresa deseje que o sistema opere em locais nos quais haja a melhor visibilidade para seus clientes, não necessariamente o melhor deslocamento para os cidadãos, principalmente aqueles que mais precisam do transporte público.

Neste momento (sem nossa separação didática em dois quadros), nossa análise parece se aproximar de Serpa (2007). O autor discute o espaço público na cidade contemporânea a partir da criação de parques e jardins públicos, com ênfase em Salvador e em Paris. Também comenta as manifestações culturais da capital baiana e os conflitos envolvendo a sua espetacularização/mercantilização. Apresenta uma forte crítica à criação de parques que se apresentam, na esfera do discurso, como uma proposta pública, mas que demonstram estratégias de valorização do espaço para as classes médias consumidoras, tanto na França quanto no Brasil. No caso de Salvador, demonstra como o poder público privilegiou as regiões de expansão urbana das classes médias. No caso parisiense, como várias áreas foram requalificadas, alterando a composição de classes nas mesmas, principalmente na requalificação de bairros outrora industriais. Este fenômeno que vem ocorrendo em várias cidades do mundo⁵¹, como salientado por Harvey (1992), Em nosso caso, no Rio de Janeiro, a infra-estrutura cicloviária não aparenta promover a valorização, pois ela já é implantada, principalmente, em áreas já bastante valorizadas, sendo difícil esta assimilação⁵². Apesar de não afirmamos esta lógica simbiótica aos capitais imobiliários privados, a dimensão que Serpa (2007, p. 115) atribui ao consumo cultural da capital baiana nos é interessante, quando afirma que

“na verdade, são as classes médias cultivadas, ‘os clientes’ privilegiados dos equipamentos socioculturais, concebidos por elas e para elas, que são, ao mesmo tempo, os criadores, os

⁵¹ Arantes (1998, P.13) faz uma crítica ácida a este respeito: “De fato, tanto a preservação do patrimônio arquitetônico, quanto a necessidade de uma renovação respeitosa do entorno, acabaram se transformando numa espécie de alegação ideológica dos gestores urbanos como formas de recomposição de uma identidade ou de uma vida social inexistentes – uma espécie de panacéia que por vezes não passa de recurso publicitário, quando não, inclusive, de inibição e controle cultural e social. O que acaba ocorrendo é, no mais das vezes, uma espetacularização do urbano, uma espécie de vida pública que há muito deixou de existir”.

⁵² Ao mesmo tempo também não descartamos esta hipótese para determinadas áreas pontuais. O fato é que não nos propomos neste trabalho em comparar a implantação destas estruturas e a valorização do solo urbano.

gestores e os usuários dos espaços públicos urbanos, definindo e garantido através da apropriação social e espacial, sua identidade e seu poder”.

A estrutura cicloviária tem este quê, tem esta forma concebida para as classes médias consumidoras, primeiro para o lazer, para o “culto ao corpo”. Depois, na cola de uma preocupação mundial com o “meio ambiente”, aparece, muito timidamente é verdade, como alternativa de transporte. Mais uma alternativa dentro do plano do concebido, administrar o movimento desses corpos por uma determinada rota.

“Isto também ocorre porque o cotidiano se concebe como estratégia do Estado dirigida às classes médias, suporte e produto deste mesmo Estado (Seabra, 1996 [apud Serpa])⁵³. Trabalhando para as classes médias urbanas, o Estado parece produzir apenas objetos e imagens que são, na verdade, testemunhos da desintegração e da desorganização da cidade contemporânea”(Serpa, 2007, p. 176).

Agora esta estrutura é concebida e aplicada na metrópole, cidade já deveras transfigurada pelas “*redes cada vez mais vastas e densas*” (Lefebvre, 1994. p 307) do veículo automotor. Tais classes médias são as principais usuárias desse modal de transporte (Vasconcellos, 2001), conseqüentemente, em conjunto tendem a apresentar forte resistência à restrição de seu uso. Ainda existem especificidades em relação à “*colonização da vida cotidiana promovida pelo automóvel*”⁵⁴ nas sociedades do capitalismo periférico e na brasileira em particular. A dimensão do *status*, que existe também no capitalismo central, é muito maior por aqui. O uso do automóvel, majoritariamente, apresenta uma dimensão de classe, apresenta a distinção de quem pertence ou não a esse estrato social⁵⁵. Neste sentido, a tentativa de convencimento intra-

⁵³ No original de Seabra (1996), “a insurreição do uso”, presente na coletânea Henri Lefebvre e o retorno a dialética: “o cotidiano se concebe como estratégia do Estado dirigida as classes médias, suporte e produto deste mesmo Estado. Só com a existência das classes médias, ampliadas pelas estratégias de crescimento, é que foi se tornando possível ao Estado erigir-se acima da sociedade” (1996, p. 77). Sobre esta questão também é relevante ver outro artigo da mesma coletânea, O Estado e as classes sociais de Ethel V Kosminsky e Margarida M. de Andrade (1996, p. 51-70).

⁵⁴ Inspirado em Lefebvre, 1991.

⁵⁵ Dados do Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU), realizado em 2004 apontam que apenas 16,5% dos deslocamentos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro são feitas por transporte individual motorizado. Acessado em: <http://www.central.rj.gov.br/pdtu/pesquisa-origem-destino>, em 30 de dezembro de 2009.

classe de diminuição do uso do automóvel é mais complicada do que nos países centrais. Ao mesmo tempo, talvez inspirada pelo que acontece na Europa, uma fração da classe média passa a aceitar e até mesmo defender o uso da bicicleta, mas de uma forma bem distinta de como este modal fora apropriado pelas classes populares ao longo da urbanização brasileira.

Voltando ao ponto de vista específico do plano dos quadros políticos, a preocupação em firmar sua representação ao lado da aplicação de tais políticas demonstra a sua visão de sustentabilidade, ou seja, da sustentação da imagem de promotor do verde; da presença marcante nas capas de jornais, na disputa pela paternidade da “idéia”. Em meio à “nebulosa ambiental”, as representações da “mobilidade verde” se cristalizam, mesmo diante da ausência de um conteúdo real que, neste caso, seria a promoção efetiva do direito à mobilidade como acesso ao direito à cidade.

CAPÍTULO 3 A “MAGRELA” VIVIDA E CONCEBIDA

Pretendemos, neste capítulo, apresentar o discurso dos indivíduos e movimentos sociais em torno das bicicletadas realizadas no Brasil, com um destaque maior para a “bicicletada” do Rio de Janeiro. Para isso, iniciaremos com a apresentação do movimento mundial intitulado *Critical Mass* a partir da bibliografia que coletamos (Arbona 2008, Blickstein & Hanson, 2001, Furness, 2007 e 2005, Ludd, 2005, Liberato, 2004). Teceremos algumas notas sobre os movimentos *Provo* (década de 1960, Amsterdan) e *Reclaim the Streets* (Inglaterra, anos 1990/2000) por considerar que eles têm uma influência no movimento. Logo após comentaremos a chegada da Massa Crítica ao Brasil, com destaque para o evento paulistano. Por fim, citaremos a bicicletada carioca e apontaremos nossos interesses de estudo na mesma.

3.1. *Critical Mass*

A *Critical Mass* tem início em São Francisco, em 1992 (Blickstein, Hanson, 2001, Furness, 2007 e 2005, Ludd, 2005); segundo Blickstein, Hanson (2001), 45 ciclistas resolveram pedalar juntos no horário do *rush*. Inicialmente tinha o nome de *commute clot*⁵⁶ e depois foi renomeada como massa crítica⁵⁷. Basicamente se caracteriza por uma reunião de um grupo de pessoas em bicicletas e outros equipamentos de locomoção movidos por energia humana, toda última sexta-feira do mês. O protesto se originou na comunidade de ciclistas mensageiros da cidade, que clamavam por mais segurança em seu trabalho. Inicialmente, usaram o boca a boca para se comunicar, mas depois passaram a usar panfletos e

⁵⁶ “Commuter” é um termo que designa o deslocamento de casa para o trabalho e “Clot” quer dizer trânsito.

⁵⁷ Segundo Blickstein & Hanson (2001) e Ludd (2005) este nome veio de um documentário sobre bicicletas da época, intitulado *Return of the Scorcher*, o qual mostrava a transposição de um cruzamento de ruas na China; elas se acumulavam até chegar uma quantidade que simplesmente interrompiam o tráfego e cruzavam a via. Isto foi chamado pelos produtores de Massa Crítica. Tal nome então foi incorporado ao evento.

outras pessoas que trabalhavam de bicicleta passaram a aderir à manifestação. Segundo Blickstein, Hanson (2001), em abril de 1993 já somavam 300 e em julho de 1997 chegaram a agregar 5000 ciclistas⁵⁸. Paralelamente, houve um efeito multiplicador que fez com que diversas massas críticas se constituíssem ao longo de diversas cidades nos EUA, na Europa, na Ásia e na Oceania. Blickstein, Hanson (2001) comentam que com o advento da Internet a mobilização passou a se expandir ainda mais, auxiliando para que este movimento se espalhasse por várias cidades do mundo.

As autoras (Blickstein, Hanson, 2001) afirmam que a massa crítica acontece em mais de 100 cidades pelo mundo, mas muitas com poucos participantes. Algumas páginas na Internet chegam a fazer menção a mais de 300 *rides* pelo mundo⁵⁹. Mas só uma coisa é certa, devido ao seu caráter fluído, é impossível saber quantas existem, pois a todo momento elas surgem e desaparecem (Ludd, 2005).

Javier Arbona (2008) considera que a disseminação da Massa Crítica por diversas cidades ao redor do mundo pode levar à suposição de que ela poderia ter nascido em qualquer lugar, mas o autor se pergunta por que nasceu em São Francisco. Para esse autor, uma história de constituição do espaço social da cidade, local de confrontos entre capital e trabalho ao longo da década de 1980, teve influência na gestação desse evento. Essa história teria influenciado a organização dos mensageiros de bicicletas, que formaram um movimento por seus direitos em 1989. Ainda segundo Arbona (2008), uma *Manhattanization* promoveu um aumento da área edificada no centro da cidade, o que piorou as condições de tráfego, ao mesmo tempo em que “viabilizou” o ofício dos *bike messengers*.

Segundo Ludd (2005), como outros movimentos de ação direta, a massa crítica não tem líderes, não tem estatuto, não tem nenhuma formalização jurídica, nenhuma organização formal. Para alguns, trata-se de uma “*coincidência organizada*” (Ludd, 2005, Furness, 2005, 2007).

Blickstein & Hanson (2001, p. 352) perguntam-se:

⁵⁸ Quantitativo também apontado por Furness (2005).

⁵⁹ <http://www.critical-mass.org/> Acesso em 30/04/2009.

“Mas o que é uma massa crítica? Isto tem sido referenciado como um protesto. Uma forma de teatro de rua, um método de “*commuting*”⁶⁰, uma festa, e um espaço social. Difícil de definir exatamente, Massa Crítica é freqüentemente mais fácil de definir pelo que não é do que pelo que é. Não é, por exemplo, uma organização formal em defesa da bicicleta. Ela tem não membros pagantes, não provém serviços particulares, e não tem uma missão estabelecida”

As autoras acima ainda acrescentam que apesar de diferenças entre as diversas cidades ao redor do globo nas quais as Massas Críticas ocorrem, a maioria dos grupos partilham de elementos em comum: redes e organizadores descentralizados, bem como o uso de métodos de comunicação tradicionais e cibernéticos. A dupla de geógrafas americanas destaca ainda a forma pela qual a massa crítica articula diversas escalas. Para elas, as estratégias e táticas adotadas pela massa crítica oferecem uma janela pela qual grupos ativistas criam múltiplas escalas de envolvimento, modificando, ao mesmo tempo, crenças e percepções dos problemas, bem como as práticas materiais que irão ajudar a “*construir um futuro sustentável*” (Blickstein, Hanson, 2001, p. 348). Se por um lado o evento é um ato local, Blickstein & Hanson (2001, p. 352) pontuam que “a mensagem, a mediação e a forma da massa crítica tem ressonado em lugares particulares através de todo o globo para fomentar o crescimento da massa crítica como um movimento de sustentabilidade urbana que é realmente internacional”⁶¹.

Consideramos interessante a análise escalar das autoras. Já com relação à visão de que a massa crítica é um movimento por sustentabilidade urbana, consideramos que isto depende daquilo que se entende por sustentabilidade⁶². Não que esta dimensão ambiental não

⁶⁰ Derivado de “*commute*”, seria o ato de se deslocar de casa ao trabalho.

⁶¹ Sobre o internacionalismo da Massa Crítica observamos um episódio curioso na ocasião da bicicletada de março de 2009. Estávamos em um pequeno grupo de ciclistas, parados na esquina das ruas São Clemente com Praia de Botafogo, e de repente, passa uma turista inglesa e pergunta: “hei é Critical Mass”. Ela estava hospedada em um albergue próximo e ao visualizar um grupo de ciclistas no final de tarde da última sexta feira do mês identificou o ato. Vale ressaltar que não estávamos com nenhum cartaz ou outra coisa que identificasse, fora um grupo reunido naquele dia.

⁶² Embora não tenhamos elementos para este julgamento, a partir da leitura que fizemos de diversos autores a dimensão de sustentar a própria vida, no sentido estrito mesmo, nos pareceu mais central para irrupção do movimento. Claro que a dimensão “ambiental” sempre esteve presente. No nosso entender a interpretação de Blickstein,

esteja presente, é claro que está, mas até que ponto é a mais central é outra questão. Arbona (2008) considera que a visão hegemônica passada pela mídia e pela academia ajuda a percebê-lo como um movimento para delinear um espaço público com segurança e direitos para pedalar, e, ao mesmo tempo, se protestar pelo meio ambiente. Para Ludd (2005, p. 124),

“...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 reformulada em contextos históricos, sociais, culturais e políticos tão distintos quanto as cidades onde ela ganhou vida e quanto as pessoas que lhe tenham dado vida. Ela pode significar desde a reivindicação do espaço e respeito aos ciclistas até uma completa transformação da vida cotidiana”.

Consideramos relevante a observação acima desde que compreendida em seu amplo espectro. Dizer que essa manifestação possa reivindicar uma completa transformação da vida cotidiana não quer dizer que todos que participem dessas manifestações desejem isso, ou pelo menos que tenham isso claro em mente, mas que entre eles existem pessoas com essa reivindicação.

Zack Furness (2007, p. 300) é uns dos que acreditam que esse movimento traz em si uma visão contestadora do cotidiano, tanto que analisa a Massa Crítica *“pelas lentes da Internacional Situacionista, ou situacionismo (...). Usando os situacionistas como ponto de referência, eu também descrevo como a Massa Crítica ao mesmo tempo impacta os esforços dos defensores da bicicleta e contextualiza a mobilidade com um paradigma utópico”*.

Hanson não está equivocada, ela está em consonância com o caráter plural da Massa Crítica que permite múltiplas interpretações. Hanson é professora de geografia na Universidade de Clark, com uma longa tradição e pesquisa em transportes, com destaque para o uso da bicicleta. Já em 1976 ela foi co-autora de um artigo sobre o tema. Além disso, tem dois livros publicados sobre a questão dos transportes e sustentabilidade (informações retiradas das notas e referências de Blickstein & Hanson 2001). O que ela entende por sustentabilidade não está explícito nesse texto. Até é possível concordarmos com a autora, pois acreditamos, em consonância com Rua (2007), que esta noção se presta a múltiplas interpretações, a ponto desse autor falar em *sustentabilidades*.

Segundo Furness (2007, p. 300), a dificuldade de participantes e analistas para apontar precisamente o que a Massa Crítica é, não necessariamente reflete confusão com desacordo sobre o seu significado, propósito e função. Acredita o autor que a Massa Crítica foi/é especialmente desenhada para ser interpretada, moldada, e ativamente definida pelos participantes – independente de concordarem ou não.

Uma característica interessante apontada por Furness (2007), que também está em Ludd (2005), é a menção a uma prática dos participantes da Massa Crítica intitulada “xerocracia”. Basicamente, é a possibilidade de qualquer um produzir um documento escrito, uma carta, e simplesmente xerocar ou pendurar em alguma página na Internet.

Para Furness (2007), como os situacionistas, os ciclistas da Massa Crítica astutamente reconhecem que um dos maiores obstáculos que impedem a transformação da cidade é a infra-estrutura e ideologia do automóvel. O autor também reconhece que

“os ciclistas não magicamente transcendem os alienantes impulsos do capitalismo e do consumismo através de suas opções de transporte e de certa maneira eles são alienados de toda alta tecnologia, da alta velocidade da realidade moderna. Os ciclistas, no entanto, desenvolvem uma conexão e percepção únicas do espaço material, que são impossíveis de atingir atrás do volante do carro (...). A Massa Crítica amplifica esta experiência individual e cria um inteiro novo espaço social através da mobilidade coletiva” (Furness, 2007, p. 307).

Furness (2007), apoiando-se em Hakin Bey (2001) e sua teoria das “TAZ” (Temporary Autonomy Zone), pontua que as Massas Críticas são um exemplo disso, que elas se caracterizam por essa reversão momentânea da lógica dominante em uma determinada zona. Outro aspecto analisado por Furness é que em algumas cidades, nos EUA, onde as Massas Críticas cresceram, os defensores mais moderados também tiveram sua importância revigorada. Tal aspecto também é salientado por Blickstein, Hanson (2001). Em alguns lugares, pistas para bicicletas eram consideradas pela administração municipal um absurdo. Diante do “absurdo” de várias bicicletas tomando as ruas, uma via exclusiva para bicicletas tornou-se plausível.

Interessante para nós é o comentário que Furness (2007, p. 313) coloca a partir do fato acima mencionado: “*aí está uma função pragmática para este processo, uma expressão que Lefebvre chamou de o direito à cidade: ‘o direito a participar da urbanidade, o direito de se apropriar da cidade não apenas como uma unidade econômica, mas como um lar e como uma expressão de uma experiência vivida’*”. Bem como, logo após, salienta o autor que “*os participantes da Massa Crítica trabalham como arquitetos insurgentes da mobilidade, ou agentes subversivos que desejam, pensam e sonham sobre a diferença (Harvey, 2000 [2004], p. 237-238)*” (apud Furness 2007, p. 313, os grifos são do autor)⁶³.

A literatura analisada por nós sobre a Massa Crítica (Blickstein, Hanson, 2001, Furness, 2007 e 2005, Ludd, 2005) também destacou o fato dessa manifestação pautar e se juntar a outras manifestações globais, como os protestos contra a organização mundial do comércio (OMC), em Seattle, 1999. Também existiram vários *rides* pelos protestos que ficaram conhecidos como anti-globalização e contra a invasão do Iraque *Bicycling Against Oil Wars*⁶⁴. Antes de analisar como a Massa Crítica chega ao Brasil e a as particularidades do Rio de Janeiro, iremos comentar alguns outros movimentos anti-automóvel que tem influência na Massa Crítica.

3.2. Provos e o Reclaim the Streets

Durante os agitados anos de 1960 existiu em Amsterdam um grupo intitulado *Provos* (Guarnaccia, 2001; Liberato, 2004; Furness, 2005; Soja 1996; Home, 2005) de forte influência anarquista e artística e contando com um ex-membro da Internacional Situacionista. Este nome é uma derivação de *Provokative*, (provocação). Para Guarnaccia (2001), Amsterdam foi o berço da contra-cultura e os *Provos* uns dos principais

⁶³ A Leitura que fizemos deste artigo foi posterior a redação do nosso primeiro capítulo.

⁶⁴ Plaquinhas com estes dizeres podem ser vistas em bicicletas na bicicletada de São Paulo. Observação direta por nós realizada durante a Bicicletada Paulista de agosto. Em 28 de agosto de 2009.

gestantes do que iria revolucionar toda uma geração. Assim como os Situacionistas, os *Provos* apresentavam uma crítica da vida cotidiana, do urbanismo e particularmente do automóvel. Sua principal forma de manifestação/organização eram os *Happenings*: festas com apresentações artísticas e místicas nas ruas e praças. Em seu jornal/revista, *Provo*, exibiam suas propostas através dos “planos brancos”; a um destes planos, daremos uma atenção especial:

“Plano das Bicicletas Brancas (*Provokatie* nº 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 autoridade. 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 estará 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” (apud Guarnaccia, 2001, p. 76).

Com esse plano, os *Provos* pintaram algumas bicicletas de branco e espalharam pela cidade; claro que a polícia as recolheu no dia seguinte. Mas apesar disso, vários cidadãos da cidade passaram a doar bicicletas à noite para os *Provos*, que as pintavam na praça e depois espalhavam pela cidade (Guarnaccia, 2001).

É interessante perceber que os criadores da idéia de se disponibilizar bicicletas pela cidade⁶⁵, idéia a qual no prezado momento é

⁶⁵ Vale ressaltar apesar da idéia ter partido deles e depois ter sido transfigurada em sistemas de aluguel de bicicletas, a idéia original continha não apenas uma crítica ao automóvel mas também a propriedade privada.

proposta pelos defensores do “choque de ordem”⁶⁶, eram avessos a qualquer forma de ordem.

Guarnaccia (2001) acredita que o *Provo* foi fundamental para determinadas características culturais de Amsterdam, no caso da crítica do automóvel, se trata de uma cidade cuja população se recusou a permitir que a mesma fosse completamente desfigurada pelo veículo automotor. É também a principal referência ocidental no uso da bicicleta como meio de transporte urbano. Este ponto de vista também é reforçado por Furness (2005, p. 76).

O *Provos* e o Situacionismo serão muito influentes em um grupo inglês denominado *Reclaim the Streets*; movimento surgido nos anos 1990, no bojo de uma série de manifestações anti-estradas (Liberato, 2004; Ludd, 2005). Esse movimento de “reclamar a rua”, basicamente organizava festas de rua, uma espécie de carnaval não autorizado com forte conteúdo político. Fazem menção diretamente a uma frase situacionista⁶⁷: “*Sous les pavés la plage*”.⁶⁸ O Movimento de ação direta foi uns dos principais responsáveis pelo que ficou conhecido como movimento “anti-globalização” (Ludd, 2002). Essa manifestação tanto irá se apropriar de Massas Críticas como forma de manifestação, como provavelmente irá reforçar o caráter lúdico das massas críticas ao redor do globo (Ludd, 2002).

3.3. Bicletadas: a Massa crítica no Brasil

Segundo Ludd (2005), as primeiras bicicletadas que aconteceram no Brasil foram as de Florianópolis e a de São Paulo, em 2002⁶⁹. Em um

⁶⁶ Alusão ao atual Prefeito do Rio, Eduardo Paes, e ao Governador Sergio Cabral. Sobre a disputa da “paternidade” do sistema público de aluguel, ver Capítulo 2.

⁶⁷ Além da relação indicada na bibliografia (Liberato 2004 e Ludd 2005) podemos observar isto diretamente em um sítio virtual ligado ao movimento: <http://rts.gn.apc.org/>, acessado em 30 de abril de 2009.

⁶⁸ “Sob o pavimento a praia” frase de um situacionista que foi pichada nos muros de Paris durante o maio de 68 (Baderna:2002, p. 26).

⁶⁹ Este dado provavelmente seria questionado pelos fundadores do Partido Verde brasileiro, pois eles organizavam o que intitulavam “bicicleatas” na segunda metade dos anos 1980 no Rio de Janeiro (PMRJ, s/d, p.14). Apesar de desconfiarmos que as raízes de ambos remetem a contra-cultura européia dos anos 1960, seguiram caminhos bem distintos.

sítio virtual que serve de espaço de articulação do movimento⁷⁰, podemos observar referência a mais de 50 cidades brasileiras, mas não consideramos este dado muito confiável em função da natureza dessa manifestação. Consideramos relevante destacar a Bicletada Paulista pelo fato de conseguir articular um número razoável de ciclistas. Segundo diversos relatos em seu sítio de articulação, o evento de março de 2009 chegou perto de 500 ciclistas. No mês seguinte, apesar da chuva que caía no dia, 100 ciclistas participaram da manifestação.

Toda última sexta feira do mês, pelo menos os participantes se encontram na praça do ciclista, no encontro da Avenida Paulista com a Consolação. A própria praça foi obra do movimento, um canteiro central foi batizado por eles, que pintaram uma placa, nos moldes das usadas pela prefeitura de São Paulo. A prefeitura tirava, eles botavam outra. Até a própria prefeitura nomear oficialmente a praça⁷¹.

Assim como outras bicicletadas pelo mundo, a paulista se caracteriza como um evento lúdico. Os participantes se encontram às 18:00h para a concentração, a partida é somente às 20:00h. Nesse meio tempo, fazem adereços e pintam placas de sinalização de bicicletas. Outra característica da bicicletada de São Paulo é fazer outros eventos esporádicos menores se envolvendo com questões relativas à mobilidade urbana.

Na manhã de 14 de janeiro de 2009, lamentavelmente, uma integrante do grupo, Márcia Regina de Andrade Prado, foi atropelada e morta por um ônibus na Avenida Paulista. Os ciclistas ligados a bicicletada fizeram uma série de manifestações, dentre elas colocaram uma “bicicleta fantasma”, uma bicicleta toda pintada de branco⁷², no local onde ela foi atropelada (segundo eles, assassinada). A partir de uma foto na qual a ciclista pedalava com os braços abertos fizeram uma silhueta que estampou várias camisas e também fora pintada no asfalto, no local da fatídica tragédia, com a inscrição “*eu sou nós*”.

⁷⁰ www.bicicletada.org.

⁷¹ Informações obtidas em: www.apocalipsemotorizado.com.br

⁷² Prática conhecida como “ghost bike” desenvolvida em São Francisco e utilizada em várias Massas pelo Mundo (Ludd 2005).

Em fevereiro de 2009, saiu uma matéria na Veja São Paulo⁷³ dizendo que

“os carros de luxo que circulam pelos 180 metros do trecho entre as avenidas Faria Lima e Nove de Julho da Rua Amauri, famosa pela alta concentração de restaurantes badalados, no Itaim Bibi, podem se livrar **do fardo de dividir espaço com os ônibus**. Ao menos essa é a expectativa da associação de moradores e comerciantes dali. A entidade, criada no ano passado, se dispôs a fazer uma série de melhorias na via e, em dezembro, pediu à prefeitura que retirasse os coletivos. "Nosso objetivo é melhorar o trânsito, que fica engarrafado com a grande quantidade de automóveis, ônibus e serviços de *valet*", conta o empresário Paulo de Moraes. O problema se agrava quando algum cliente de um dos catorze restaurantes da região estaciona o carro no meio da rua para entregar a chave aos manobristas. "Aí, os motoristas dos ônibus metem a mão na buzina e irritam quem quer comer com tranquilidade", afirma Giliard dos Santos, funcionário da empresa de *valet Golf Park*".(grifo nosso)

Essas palavras parecem não necessitar de interpretação, tamanha é a defesa não só dos automóveis mais dos interesses da alta classe média paulistana. Diante deste fato, na bicicletada desse mês, os ciclistas organizaram um “bicivalet” e “bicipark” nessa rua “granfina”; nessa noite, os freqüentadores dos restaurantes puderam jantar ao som das campanhas das bicicletas e do barulho que acompanha uma festa de rua.

Outra ação recente feita por um grupo de ciclistas ligados à bicicletada ocorreu na Marginal Pinheiros. A Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo resolveu acabar com o acostamento da marginal entre as pontes do Morumbi e João Dias. Primeiro retiraram a faixa contínua para posteriormente colocar a faixa intermitente (o que caracteriza a nova pista). Entre estas duas etapas os ciclistas se articularam e repintaram a faixa. Bem como pintaram bicicletas no acostamento, caracterizando uma ciclo-faixa. Durante aquela noite, vários ciclistas e pedestres, não ligados ao movimento, puderam passar seguramente pela marginal.

Em agosto de 2009, participamos do evento paulista. De fato, para nós, trata-se de uma experiência com muita dificuldade de tradução. Pedalar pelo centro de São Paulo na hora de intenso movimento, passar

⁷³ <http://vejaopaulo.abril.com.br/revista/vejaspedicoes/2009/onibus-discordia-419880.html>, acessado em 30/04/2009.

pelo coração financeiro do país (Avenida Paulista) vendo a rua se transformar em festa, ao mesmo tempo em que as pessoas se deslocam é impressionante.

Nessa ocasião, além da Bicletada de São Paulo também conhecemos a Bicletada de Curitiba, que também tem atraído um número significativo de participantes e feito algumas ações para a mobilidade urbana, como pintar ciclo-faixas nas ruas. O reconhecimento de que se trata de uma Massa Crítica importante fez com que os ciclistas paulistas organizassem o “II encontro de Bicletadas do Brasil - Bonde de Curitiba”. Duzentas bicicletas coloriram a manhã de sábado na capital paranaense. Uma coisa que nos chamou atenção para o evento curitibano foi a existência de uma maior proximidade com o campo das artes, tanto que eles promovem em setembro o “arte, bicicleta e mobilidade”⁷⁴. Uma outra indicação destes laços é a presença de uma figura inusitada chamada músico-Plá, um artista de rua que vive da venda direta de seus CD’s no centro de Curitiba. Plá escreveu e compôs uma música intitulada “A invasão das bicicletas”⁷⁵, muito utilizada tanto pela massa curitibana quanto paulista.

A Bicletada de Curitiba, diferentemente da de São Paulo, acontece sempre no último sábado do mês com sua concentração em frente à reitoria da Universidade Federal do Paraná (UFPR), e costuma, segundo alguns de seus integrantes, agregar cerca de cem bicicletas por edição⁷⁶. Também existe uma edição noturna, na segunda sexta-feira do mês. Atualmente, os integrantes da Massa Crítica paranaense travam uma batalha com a Prefeitura de Curitiba, que indiciou, por “crime ambiental”, os ciclo-ativistas que pintaram uma ciclo-faixa.⁷⁷

⁷⁴ Ver <http://artebicicletamobilidade.wordpress.com>. Acessado em 21 de dezembro de 2009.

⁷⁵ Para ver um pouco da bicicletada de Curitiba e a música de plá ver: <http://www.youtube.com/watch?v=DxnseGIBoNY>

⁷⁶ Conversa informal com integrantes da Bicletada de Curitiba em 29 de agosto.

⁷⁷ Ver www.bicicletada.org/curitiba

3.4. A Bicicletada do Rio de Janeiro

A Bicicletada do Rio de Janeiro tem acontecido toda última sexta-feira do mês, com sua concentração às 19:00h, na Praça da Cinelândia. O trajeto, como em outras massas pelo mundo, é definido na hora. Pode ser uma volta pelo centro da cidade ou percursos mais distantes como a Tijuca. O ponto de encontro mudou recentemente para o Centro da cidade, já que até fevereiro, a Massa Crítica carioca se encontrava em Botafogo. Como o hábito é uma característica fundamental para esta manifestação, decidiu-se manter uma referência neste bairro, que é o chamado “bonde da Zona Sul”. Os integrantes dessa região da cidade podem se encontrar às 18:00h na esquina da rua São Clemente com praia de Botafogo e rumar em grupo para o centro da cidade. Existiram tentativas de levar a prática para Zona Norte (Tijuca), mas não obtiveram êxito.

Diferente de sua irmã paulista, a Bicicletada carioca não concentra muitos integrantes, de todas as edições que observamos, o maior número de participantes foi 18. Algumas edições praticamente não ocorreram devido ao baixo quórum. Depois da mudança para o Centro, a maior concentrou dez pessoas. Durante nossa observação direta, que aconteceu de novembro de 2008 a novembro de 2009, pudemos perceber que também existe uma grande rotatividade nos participantes, fazendo com que o espectro do evento seja um pouco maior.

Ao longo de nossa observação direta, identificamos pessoas-chave no evento e com entrevistas abertas, levantamos um pouco da história da Bicicletada Carioca.

Segundo nosso levantamento, a primeira Bicicletada do Rio de Janeiro aconteceu em 2003, em um sábado de manhã, saindo do final do Leblon passando pela rua Ataulfo de Paiva, Visconde de Pirajá, Nossa Senhora de Copacabana e chegando até o Leme. A edição seguinte foi na orla, sem obter muito sucesso, na opinião de José Lobo⁷⁸, em função

⁷⁸ Fundador da ONG Transporte Ativo. Entrevista realizada em 13 de outubro de 2009.

da orla já ter ciclovia. Do período de 2003 a 2005 não conseguimos muitas informações.

No ano de 2006 a Bicletada mudou para Botafogo; mais precisamente para a Praia de Botafogo, na ciclovia, em frente à passagem subterrânea. Esse local fica aproximadamente no meio da ciclovia Mané Garricha, um ponto com uma relativa frequência de ciclistas. Esta também ocorria no último sábado do mês, às 10h. Segundo nosso entrevistado, nunca passava de quatro pessoas, basicamente era um papo sobre bicicletas e distribuição de panfletos nesse ponto.

Em 2007, a bicicletada carioca segue a estratégia de outras Massas e passa para a última sexta-feira a noite, às 18:00h. Apesar de manter-se em Botafogo, também muda a sua concentração para a esquina da Praia com São Clemente. Ainda segundo nosso entrevistado, chegaram a acontecer umas quatro ou cinco edições com público entre 20 a 30 pessoas, caracterizando o maior público neste evento carioca. É utilizada a estratégia de passar por entre os carros, como uma forma de demonstrar uma vantagem das bicicletas frente aos automóveis⁷⁹.

Segundo José Lobo, durante o ano de 2008 a adesão foi pouca, com exceção da edição extra do dia mundial sem carro, no qual houve uma adesão um pouco maior. No final de 2008, foi travado um debate interno que a transferiu para o Centro da cidade.

A partir de março 2009, como já pontuamos acima, a Bicletada carioca passa a se concentrar no Centro da cidade. Existiu uma certa polêmica acerca desta mudança, mesmo assim os defensores da tese de que ela deveria acontecer no centro foram exitosos na mudança. Entre seus argumentos estava uma maior democracia para a participação da massa, uma vez que é mais fácil para eventuais interessados da Zona

⁷⁹ Botafogo é um bairro do Rio de Janeiro com um trânsito bem complicado, uma vez que tem um arruamento interno antigo e se trata de uma ligação entre o centro e a Lagoa, conseqüentemente também com a Barra da Tijuca. Não à toa, muitas vezes é representado no imaginário popular como bairro de passagem. Esta rua é uma das ligações entre a Praia e a Lagoa. No horário que acontecia a bicicletada ela estava praticamente parada.

Norte da cidade participarem. Outro argumento, menos utilizado, era que o evento no Centro traria uma conotação mais política. As críticas a essa mudança seriam o fato da maior parte dos envolvidos serem da Zona Sul e de que na hora em que passou a acontecer a Bicicletada, no Centro, o trânsito já teria se dissipado muito, além do fato das ruas não apresentarem muitos pedestres nesse horário.

Embora não necessariamente siga a divisão apontada acima, identificamos dois grupos influentes na bicicletada. Além destes é bom frisar que existem outras pessoas que podem ou não seguir os ideais destes dois grupos. Destacamos estes dois porque consideramos relevante para análise da Massa Crítica carioca.

3.4.1 Transporte Ativo

A Transporte Ativo (TA) é uma associação da sociedade civil criada em 2003, mas seus fundadores já defendiam o uso da bicicleta e outros meios de locomoção movidos a propulsão humana, desde a década de 1990. Com essa organização visam a “somar nossos esforços e abrir canais formais de diálogo com o governo e a sociedade”⁸⁰. Entre seus objetivos, estão

“...defender, divulgar e promover em âmbito local, nacional e internacional, os meios de transporte à propulsão humana como opção de transporte, turismo, trabalho, lazer, saúde e esporte. Buscamos contribuir para a melhoria da saúde das cidades e das pessoas, preservando o meio-ambiente e criando novas oportunidades de trabalho, emprego e renda”⁸¹

Para alcançar tais objetivos esta organização não governamental traça como linhas de ação:

- conscientizar sobre uso correto e seguro das bicicletas, triciclos, skates, etc;
- desenvolver, promover, apoiar projetos, atividades e campanhas educativas, culturais, ecológicas e sociais em parceria com a iniciativa privada e o governo;
- difundir a cultura dos veículos à propulsão humana, defendendo e promovendo direitos e deveres;
- reintegrar excluídos através de cursos profissionalizantes;

⁸⁰ Extraído do sitio virtual: www.ta.org.br acessado em 12 de dezembro de 2009.

⁸¹ Ibidem.

- desenvolver cartilhas e mapas;
- promover a intermodalidade e construir cenários de discussão incentivando a cultura e os benefícios dos meios de transporte à propulsão humana.”⁸²

Segundo José Lobo⁸³, diretor e fundador da organização, eles já tinham idéia da existência da manifestação em outros lugares do mundo, mas só ficaram sabendo da primeira Bicletada do Rio em cima da hora. Em suas palavras, foi “até curioso; a Bicletada Carioca não foi inaugurada por um carioca”. Ele citou uma pessoa chamada Carlos Dion, que havia participado da organização da Bicletada de Florianópolis⁸⁴, como o responsável por trazer a atividade para o Rio. Através de mensagens eletrônicas trocadas com Dion, este considerou um certo exagero essa opinião. Em suas palavras: “Nossa! Será que quem trouxe a idéia fui eu? Na verdade, muitos já conheciam a idéia. O que eu tinha era uma prática de organização, adquirida em Florianópolis e trocada/incrementada via internet com outros grupos”⁸⁵.

Dion acredita que o Zé Lobo “logo despontou como liderança natural (não oficial, já que Bicletada não tem disso)”⁸⁶, o que demonstra a influência da TA nesse período. Além disto, conforme relatado acima, durante um determinado período, a Bicletada foi praticamente uma reunião de membros da TA com uma panfletagem. Durante nossa observação direta (novembro de 2008 a dezembro de 2009), poucas foram as edições com a presença da TA, mas sua presença marcante na lista de debate virtual e sua referência para cicloativistas no Rio de Janeiro é incontestável.

Como ações desenvolvidas pela TA para promoção da mobilidade por propulsão humana, gostaríamos de citar a “vaga viva” e a “desafio intermodal”.

O desafio intermodal é uma espécie de “corrida” entre diferentes meios de transporte no horário do *rush*. Além do tempo bruto, também

⁸² Ibidem.

⁸³ Entrevista realizada em: 13 de outubro de 2009

⁸⁴ Vale ressaltar que segundo Ludd (2005) Florianópolis e São Paulo foram as primeiras cidades brasileiras a receberem a manifestação.

⁸⁵ Entrevista realizada por correio eletrônico com Carlos Dion Telles.

⁸⁶ Ibidem

são contabilizados o custo e a emissão de gás carbônico. Nessa atividade, a TA consegue exibir na mídia as vantagens da bicicleta e do transporte público frente ao automóvel. Sua realização geralmente costuma acontecer em setembro, no bojo das atividades do dia mundial sem carro. Na sua última edição carioca, o percurso escolhido foi da Central do Brasil até a Praça Antero de Quental no Leblon. A lista abaixo informa os resultados brutos dessa “competição”:

“Integração Metrô-Bicicleta Pública SAMBA: 49 minutos
Integração Metrô-bicicleta dobrável: 50 minutos
Moto; 55 minutos
Bicicleta pela rua (homem pedalando): 58 minutos
Integração Metrô-Skate: 59 minutos
Carro: 64 minutos
Integração Metrô-Onibus: 69 minutos
Bicicleta pela Ciclovia: 70 minutos
Metrô + ônibus Comum: 75 minutos
Bicicleta pela rua, mulher pedalando: 76 minutos
Taxi: 79 minutos
Ônibus: 124 minutos
Pedestre: 127 minutos”.⁸⁷

Na lista acima é possível perceber como a bicicleta apresenta uma “vantagem” frente a outros modais em função do trânsito. Tal resultado é utilizado pela instituição para tentar convencer a opinião pública e a prefeitura visando a fortalecer as políticas públicas ciclovárias.

A vaga viva é uma manifestação na qual uma ou mais vagas para automóveis são transformadas em espaço de convívio. A idéia é causar um contraste entre o espaço destinado aos carros e uma outra possibilidade de apropriação do espaço público. Como o desafio intermodal, esta atividade também é realizada em setembro em função das atividades em torno do “dia mundial sem carro”, que é comemorado no dia 22 de setembro. No Rio de Janeiro, geralmente, tal intervenção acontece na esquina da Rua Senador Dantas com a Travessa dos Poetas Descalços no centro da cidade.

⁸⁷ Capturado em www.ta.org.br em 13 de dezembro de 2009. Neste mesmo endereço existe o relatório completo da ação, com os resultados atrelados as emissões de CO₂ e de custo do traslado que por sua vez aumenta a vantagem dos transportes ditos “ativos”.

Assim como a Massa Crítica, esta também é uma ação criada em São Francisco, mas neste caso por um coletivo artístico intitulado REBAR. Em seu sitio virtual definem a atividade da seguinte maneira:

“Park(ing) Day é anual, um dia, um evento global onde artistas, ativistas e cidadãos independentemente mas simultânea e temporariamente transformam vagas em espaços ‘parqueados’: temporariamente parques públicos.

Qualquer um pode participar do PARK(ing) Day, embora isto seja estritamente um projeto não comercial, com a intenção de promover engajamento cívico, pensamento crítico, inesperadas interações sociais, generosidade e diversão”⁸⁸.

No inglês é possível fazer este trocadilho entre “parking” e “park(ing)”; em português, a Transporte Ativo traduziu para “Vaga Viva”, quando aproveitam o mote e colocam a placa: “Hoje, essa vaga ganhou vida!” (Figura 01).

Figura 01: Vaga Viva 2007



Fonte: www.ta.org.br, fotografia de João Lacerda.

⁸⁸ Retirado do sitio virtual do movimento : <http://www.parkingday.org/> acessado em 13 de dezembro de 2009.

Para o TA, a Vaga Viva é uma nova experimentação do espaço público e objetiva criar, por um momento, uma nova apropriação desse espaço. Embora não haja nenhuma referência explícita, parece uma filosofia próxima às TAZs de Hakin Bey (2001)⁸⁹. Vale ressaltar, entretanto, que essa manifestação, diferente da Massa Crítica e da maioria das manifestações normalmente classificadas como TAZ, tem um caráter mais institucionalizado, seja pelo pagamento da vaga, como um automóvel qualquer, seja pelo apoio da prefeitura ao ato.

Aqui, gostaríamos de salientar esta diferença da TA frente ao nosso objeto empírico mais direto, a “Bicicletada”. Conforme explícito em sua descrição acima, esta organização é uma ONG que tem o intuito de promover um canal entre a “sociedade” e o “governo”, ou seja, tem na institucionalização um princípio e um objetivo. De fato, eles, na figura do diretor José Lobo, inclusive integraram o GT de assuntos ciclovitários da prefeitura (PMRJ, s/d, p.188).

Lembramos que como a Bicicletada/Massa Crítica não é uma organização, as pessoas é que participam e se envolvem com o evento, com a “coincidência organizada” (Ludd, 2005, Furness, 2005, 2007). Como pontuado por Furness (2007) e Blickstein, Hanson (2001), em algumas cidades americanas, organizações mais moderadas acabaram conquistando mais espaço. Isso não é percebido no Rio de Janeiro, até porque a bicicletada não tem uma expressão considerável.

3.4.2. Anarco-Veganos.

O outro grupo que percebemos que tem uma presença/influência na bicicletada é o que classificamos de Anarco-Veganos. A primeira coisa a salientar é que diferentemente da TA, esse conjunto de integrantes não é uma organização, para falar a verdade a tentativa de agrupá-los partiu de nossa necessidade de uma compreensão em conjunto do grupo.

⁸⁹ Ver também: Notes towards autonomous geographies: creation, resistance and self management as survival tactics. Pickerill, Jenny and Chatterton, Paul (2006).

Além da filosofia libertária, própria dos anarquismos, de organização de ações diretas, esse grupo, em certa medida, tem características próximas aos ambientalistas mais radicais que estiveram envolvidos com as manifestações globais dos anos 90 e 2000 (Ludd, 2002, Pickerill, Jenny and Chatterton, Paul, 2006). Nesse sentido, aliam duas características bem marcantes: um discurso contra a ordem e uma dimensão ambiental radical.

O Veganismo é um movimento dissidente do Vegetarianismo, pois além de não comerem carne, não consomem nenhum produto de origem animal, ovos, leite, couro, produtos de limpeza que usem banha, por exemplo, e etc. Não, necessariamente, um vegano é libertário, mas encontramos esta associação em nosso objeto de estudo⁹⁰. Outra consideração necessária para o entendimento das ações desse grupo, é que mesmo entre eles podem existir diversos agrupamentos internos, de bandas de *punk-rock* a cooperativas e coletivos de intervenção urbana.

A bicicleta parece “cair como uma luva” para esse grupo. Sua prática política passa por uma série de ações do cotidiano em que usam a bicicleta para quase todos os seus deslocamentos. Alguns já participaram de *Squatting*, uma forma de ocupação cultural de imóveis fechados, que se diferencia um pouco de uma ocupação de sem-tetos comuns, pois visa não apenas suprir a necessidade de moradia, mas também de centro cultural (Jenny and Chatterton, 2006. Ludd, 2002)⁹¹.

Atualmente, um grupo considerável, para o tamanho da bicicletada, divide um sobrado no Rio Comprido. Aproveitam o espaço também para promover um evento mensal sobre bicicleta e uma troca de experiências sobre o seu uso e manutenção. Alguns deles, junto com outros veganos,

⁹⁰ A mesma associação também foi encontrada por Notes towards autonomous geographies: creation, resistance and self management as survival tactics. Pickerill, Jenny and Chatterton, Paul (2006, p 14). Não estamos querendo dizer com isso que o veganismo é uma espécie de fração do anarquismo, apenas que a associação entre estas duas filosofias de vida tem aparecido com uma relativa frequência.

⁹¹ Para uma descrição mais detalhada ver o artigo e Chatterton (2002) “‘Squatting is still legal, necessary and free’: a brief intervention in corporation city.

organizam em uma forma de cooperativa, um restaurante Vegan na Lapa⁹².

Uma prática para sustentar seu estilo de vida contra-cultural é o chamado “recicle de comida”. Eles recolhem sobras de feiras livres ou em locais como a CADEG e o CEASA⁹³, assim conseguem não somente seguir sua dieta vegetariana como também se reproduzir com uma quantidade menor de dinheiro.

Outra prática que muitos desses Anarco-Veganos estão envolvidos é o chamado Picnic Intervenção, que ocorre uma vez por mês e ao qual os participantes levam comida vegana e debatem algum tema em um espaço público. Sua proposta, como descrito em um convite remetido via correio eletrônico na lista de discussão da bicicletada, é

“... utilizar desta atividade social pacífica como um protesto político, uma própria intervenção no meio urbano, funcionando como uma ocupação temporária de um determinado espaço público, com o objetivo de abrir questionamentos sobre a utilização dos espaços. Isto sendo uma "tática sócio-política" de criação de espaços autônomos temporários que busca fugir das estruturas formais de controle; um espaço não-hierárquico de relação social, criado a partir da libertação da subjetividade de controle que nos foi imposta”⁹⁴.

O tema abordado, nesta edição em questão, foi a mobilidade urbana, tendo sido convidado justamente o diretor da Transporte Ativo (TA) para fomentar o debate. O local do Picnic Intervenção (Figura 02) pode variar. Outra tentativa de se aproximar da bicicletada foi marcar a intervenção na Cinelândia, local de concentração da bicicletada.

⁹² Informações recolhidas por meio de entrevista com Marcos que faz parte do grupo.

⁹³ Centros de distribuição de hortifrutigranjeiros no Rio de Janeiro.

⁹⁴ Fragmento de mensagem eletrônica enviada por Suryan Cury à lista da Bicicletada em 21 de setembro de 2009. Capturado em 15 de dezembro de 2009 de <http://groups.google.com.br/group/bicicletadariodejaneiro>

Figura 02: Cartaz do Picnic Intervenção

PICNIC INTERVENÇÃO

**COMIDA:DEBATE:OFICINA:FEIRA
DIA 27 ÀS 11H NA CINELÂNDIA [ODEON]**

**TRAZER COMIDA VEGAN, MATERIAL PARA A FEIRA LIVRE
E AO FINAL PASSEIO DE BIKE**

Cabe salientar que existem outras pessoas que circulam pela bicicletada, só frisamos esses dois grupos porque são os que acabam tendo uma maior influência sobre o evento. Apesar de existir uma enorme diferença filosófico-organizacional entre esses dois grupos, não existe um confronto aberto entre ambos, embora em alguns momentos surjam algumas questões acaloradas na lista de debate virtual. A natureza da

Massa Crítica permite que esse conflito seja tangenciado, apesar disso é natural que determinado grupo priorize uma dimensão e outros, outras. Vale ressaltar, também, que existe uma diferença temporal de atuação, já que o grupo Anarco-Vegano acaba conseguindo ser mais influente na bicicletada no presente período. A TA, por sua vez, foi mais influente no passado. Isto acontece porque a maioria dos que efetivamente vão ao evento são ligados a esse grupo ora em tela.

Temos clareza de que nossa apropriação empírica do objeto está centrada na bicicletada, mas como as diferentes práticas espaciais destes dois grupos têm a ver, cada qual à sua maneira, com o questionamento da mobilidade urbana centrada no automóvel, consideramos relevante citá-las.

3.4.3. Matriz das espacialidades

Agora, conforme apontamos no primeiro capítulo, nos propomos a realizar o exercício de enquadrar as práticas espaciais dos diversos discursos ciclativistas em uma matriz de espacialidades proposta por Harvey (2006). Tal síntese é apresentada no Quadro 01 e comentada logo a seguir.

Quadro 01: Matriz das espacialidades do uso da bicicleta para mobilidade urbana

	<i>“Material Space”</i> percebido.	Representações do espaço. Concebido	Espaços de Representação. Vivido
Espaço Absoluto	Ruas, ciclovias, viadutos, túneis, calçadas, paraciclos, bicicletários.	Guias de Ruas, sítios virtuais que calculam distância e traçam rotas, mapas das ciclovias emitidos pela prefeitura.	Sensação de segurança/ insegurança, de prazer/medo de se pedalar por um determinado percurso.
Espaço Relativo.	Tempo de percurso por vias “cicláveis” para alcançar determinados lugares.	Fóruns na internet que sugerem percursos entre determinados pontos.	Possibilidade de se alcançar determinados lugares em função de: segurança, distância, proibição e/ou liberação.
Espaço Relacional	Lugares eleitos por algum simbolismo para os ciclistas, por exemplo, a praça do ciclista em São Paulo.	O respeito à bicicleta e seu uso segundo o código de trânsito brasileiro. Projetos urbanos que limitam o uso do automóvel em diversos níveis, seja por órgãos governamentais seja por movimentos sociais. Sistema de aluguel de bicicletas.	Bicicletadas, manifestações de uso da rua; Vaga viva, festas de uso da rua como as organizadas pelo <i>Reclaim the Streets</i> (Inglaterra).

O espaço percebido dos cicloativistas se trata do espaço material diretamente apropriado por eles: ruas, ciclovias, viadutos, túneis, calçadas, paraciclos, bicicletários, postes, gradis. Esta apropriação não é apenas absoluta, é permeada pela subjetividade; como disse um de nossos entrevistados, *“na bicicleta você tem uma outra percepção de cidade: calor, sentimento. A cidade se torna bonita a partir da bicicleta (...)*

*Dentro da reta há vários caminhos e lugares diversos*⁹⁵. Já na visão de outro, quando pedala pela cidade se sente “*em meio de uma ‘guerra’, uma disputa cotidiana por espaço com os carros e ônibus*”⁹⁶. Vale salientar que além de amigos, ambos têm mais ou menos as mesmas filiações filosóficas.

Tais interpretações do espaço percebido o transformam em vivido. Isto está em coerência com a advertência de Harvey (2006), de que devemos manter estes conceitos em constante tensão dialética. A possibilidade ou não de se alcançar um percurso pode até depender da distância física, mas na maioria das conversas que tivemos com ciclistas, essa era uma relativização não muito freqüente. A segurança, e a permissão ou não, para se passar em uma via aparece muito mais como barreira espacial⁹⁷, indica muito mais os espaços relativos desses indivíduos. Em uma cidade que cresceu (implodiu/explodiu em termos de Lefebvre, 1999) em torno de maciços (Tijuca), a existência de estruturas exclusivas para os transportes motorizados para transpô-los (túneis, viadutos), de sistemas técnicos (Santos, 1996), construídos com a intencionalidade de acelerar a vida na cidade, gera essas condições apenas para uma camada da sociedade provida de transporte automotor, e de enorme preferência ao individual. Os ciclistas que fazem trajetos entre as Zonas Sul e Norte precisam passar pelo Centro (Bairro de Fátima, Lapa).

Além da insegurança em relação aos carros, o temor em ser assaltado também aparece. Embora seja mais presente entre os ciclistas da Zona Sul, mesmo ciclistas da Vila do João nos confessaram que não vão a distâncias maiores também por medo de terem a bicicleta roubada. A sensação de insegurança também é levada em consideração na escolha da rota ou possibilidade ou não de se deslocar de bicicleta a algum lugar.

⁹⁵ Entrevista realizada Suryan, Integrante da Bicletada carioca. Em 18 de novembro de 2009.

⁹⁶ Entrevista realizada com Marcos, integrante da bicicletada em 17 de novembro de 2009.

⁹⁷ Vasconcellos (2001) chama este fenômeno de “efeito barreira”, geralmente para classificar a falta de acessibilidade a determinados lugares por parte de pedestres em função da construção de autopistas ou do simples aumento de fluxo em algumas vias.

A estrutura concebida pelo Estado tem, para nós, dois planos de análise, sendo que o primeiro é local e é constituído pelo sistema de ciclovias, as faixas compartilhadas e ciclo-faixas construídos na cidade do Rio de Janeiro (Mapa 01, no Capítulo 2), conforme descrito no Capítulo 2. Inicialmente parte de uma concepção de vias segregadas, nas quais o ciclista “em tese” se deslocaria dentro da malha existente na cidade.

Esse concebido é seguido de diversas formas, a começar pelo imaginário dos motoristas, que com frequência afirmam que lugar de bicicleta é na ciclovia. Depois, por uma parcela da população que não apenas, mas, majoritariamente as usa para o lazer⁹⁸. O uso também pode ser parcial, ou seja, usar determinados trechos da ciclovia quando faz sentido em determinado deslocamento. Este sentido pode ser criado pelo perigo de se passar por determinadas ruas, justificando assim um desvio para a utilização da ciclovia; pode chegar até uma negação expressada por algumas opiniões de nossos entrevistados, como a afirmação de que *“liga nada a lugar nenhum”*; e outras críticas em relação às da Zona Sul, de que o contorno da orla aumenta a distância, apresentam maior resistência do vento e ainda aumentam a manutenção da bicicleta em função da maresia. Assim podemos observar usos parciais dessas estruturas, sendo comum inclusive observar ciclistas andando na rua com ciclovias ao lado, principalmente as do tipo faixa compartilhada com pedestre, ou melhor, uma calçada, que muitas vezes já era ruim para o pedestre, pintada como uma pista para a bicicleta.

Uma crítica comum dos cicloativistas, neste caso eles também disputam o concebido, é de que a ciclovia segrega a bicicleta da rua⁹⁹,

⁹⁸ Esta análise tem muito de observação direta, além de nossas entrevistas e conversas com ciclistas. Acreditamos que ela vale para as ciclovias da Zona Sul. Não realizamos observações diretas em outros pontos da cidade para generalizá-la.

⁹⁹ A rua aparece com uma dimensão dupla em Lefebvre (1999, p. 29); de um lado o autor se coloca a favor da rua: *“não se trata simplesmente de um lugar de passagem e circulação. A invasão dos automóveis e a pressão desta indústria, isto é, do lobby do automóvel, fazem dele um objeto-piloto, do estacionamento uma obsessão, da circulação um objetivo prioritário, destruidores de toda vida social e urbana. Aproxima-se o dia em que será preciso limitar os direitos e poderes do automóvel, não sem dificuldades e destruições. A rua é o lugar (topia) do encontro sem o qual não existem outros encontros possíveis nos lugares determinados (cafés, teatros, salas diversas). Estes lugares privilegiados animam a rua e são favorecidos por sua animação ou então não existem. Na rua, teatro do espontâneo, torno-me espetáculo e espectador, às vezes*

elemento vital da cidade¹⁰⁰. Isto tem várias conseqüências na visão deles, pois de um lado sabe-se que não existirão ciclovias em todos os lugares, sendo muito mais eficiente garantir a presença segura das “magrelas” na rua. Esta visão varia entre sua aceitação em vias expressas, nas quais a velocidade dos carros é mais letal, à visão mais radical de que os carros devem simplesmente sumir das ruas.

Outra dimensão da crítica às vias segregadas é o fato de que os motoristas ficam menos acostumados à existência de bicicletas na rua, tornando a coexistência mais perigosa para as bicicletas. Há ainda alguns que afirmam também que o trânsito na ciclovia é mais propício a acidente que na rua, uma vez que os pedestres têm um comportamento menos previsível na via que os automóveis na rua.

A segregação ainda cria espaços mais vazios em determinados períodos, os não destinados ao lazer, aumentando a sensação de insegurança com relação a assaltos.

Existem propostas, levadas a cabo por organizações como a TA, de *traffic-calming*; ou seja, acalmar o tráfego seria uma maneira de aumentar a segurança nas ruas, nesse caso nas vias secundárias, para os ciclistas. Uma dessas medidas é a chamada Zona 30, que limita a velocidade dos automóveis a 30 km por hora¹⁰¹.

Outra dimensão do concebido é o plano nacional, que tem maior tensão, ao nosso ver, na apropriação do Código Brasileiro de Trânsito,

ator. Nela efetua-se o movimento, a mistura, sem as quais não há vida urbana, mas separação, segregação estipulada e imobilizada.” Por outro, contra a rua: “lugar de encontro? Talvez (...) Se a rua pode ter este sentido, o encontro, ela o perdeu e não pode senão perdê-lo, convertendo-se em numa redução indispensável à passagem solitária, cindindo-se em um lugar de passagem de pedestres (encurralados) e de automóveis (privilegiados). A rua se converteu em rede privilegiada pelo/para o consumo. (...) ela não é mais que a transição obrigatória do trabalho forçado, os lazeres programados e a habitação como lugar de consumo. (...) A rua, série de vitrinas, exposição de objetos a venda, mostra como a lógica da mercadoria é acompanhada de uma contemplação (passiva) que adquire o aspecto e a importância de uma estética e de uma ética” (1999, p. 30-31).

¹⁰⁰ Além de olharmos para esta afirmação e interpretarmos a luz do direito a cidade (Lefebvre, 2001) constatamos também que aparece aqui uma crítica a segregação, próxima ao nosso ver, da crítica de Lefebvre abordada no primeiro capítulo.

¹⁰¹ Tal medida foi aplicada em algumas ruas em Copacabana. Na prática já eram ruas que a velocidade era baixa por se tratarem de vias secundárias.

que aborda a regulamentação da bicicleta nos seguintes artigos descritos abaixo:

"Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa."¹⁰²

O uso da bicicleta, segundo o código, também demonstra uma apropriação parcial do concebido. Segundo a lei, citada acima, a bicicleta não pode circular na calçada ou na contramão, salvo quando o poder público municipal indicar essa possibilidade. Na prática, a bicicleta e seus condutores não são multados, em função disso, seguir as normas de trânsito acaba passando muito mais por uma opção pessoal, uma vez que não há a repressão ao não cumprimento da regra – talvez pudéssemos falar em termos de Lefebvre, de *“pressão dominada”* (1991, p.97).

É bastante usual avistar ciclistas cometendo infrações, circulando sobre a calçada ou na contramão. Num plano mais geral, podemos afirmar que o uso corrente da bicicleta independe diretamente do concebido, já que os ciclistas parecem na maioria das vezes ignorá-lo¹⁰³. Entretanto se focarmos no grupo de análise empírica, os ciclo-ativistas, existe uma apropriação da lei a seu favor. Isto porque o ordenamento da bicicleta proposto pelo o CBT é mais avançado que o que acontece na prática. O Código pressupõe a prioridade da bicicleta sobre os automóveis, coisa muito rara de se ver na prática. Então seu discurso tenderá a ser favorável ao cumprimento das regras.

Neste sentido é comum que ciclistas, com alguma prática de andar nas ruas, e que se comuniquem com grupos de ciclistas, tendam a

¹⁰² Código Brasileiro de Trânsito, Capturado em www.ta.org.br em 19 de dezembro de 2009.

¹⁰³ Isto se considerarmos simplesmente as regras para o uso da bicicleta, em um plano mais geral, como o concebido historicamente privilegia o automóvel, esta afirmação fica sem sentido. O próprio descumprimento da norma, de andar em cima da calçada, segue a norma estabelecida de que a rua é para os automóveis.

defender que os mesmos não andem sobre a calçada ou na contramão. Além da lei em si, existem outros elementos que justificam tal conduta. O trânsito impõe um certo comportamento, mais ou menos previsível, a seus atores. Quem trafega pela calçada pode ser surpreendido com um pedestre ou automóvel saindo de alguma edificação. Estes não esperam um veículo como a bicicleta se deslocando no passeio. A contramão também gera situações similares, pois pedestres atravessando a rua não costumam olhar para os dois lados, e motoristas saindo de estacionamentos muito menos.

Apesar disso, uma apropriação parcial do código também é defendida, principalmente se o ciclista optar por escapar das vias principais e utilizar vias locais e secundárias, pois o ordenamento do fluxo é pensado para os deslocamentos de veículos automotores, não dos não motorizados. Como ponderou um dos cicloativistas em debate virtual,

“Devemos lembrar que a lógica de deslocamento das bicicletas está muito mais próxima da dos pedestres do que dos automotores, para os quais as vias foram projetadas. Sou totalmente contra o uso da contramão, embora o faça em certas situações, onde a segurança prevalece ao CTB, mas sou totalmente a favor de que se criem condições para o ciclista circular livremente como já acontece em 50% das ruas residenciais e de menor movimento em Munique, Alemanha” (grifo nosso).¹⁰⁴

Caso o ciclista respeite fielmente o ordenamento do trânsito, mais cedo ou mais tarde, ele se deparará com uma via principal. As ruas que são mais “tranqüilas” só o são porque não se apresentam como opção de passagem para os automóveis, apenas de acesso a alguns lugares, se pudessem ser passagem não seriam mais “tranqüilas”. No caso da citação acima, apesar de indicar uma negação parcial do concebido, também solicita sua alteração.

No que tange ao comportamento do ciclista com relação à conduta concebida, a utilização dos “equipamentos de segurança” também é alvo de uma polêmica interessante. Embora o CBT não exija uma série de

¹⁰⁴ Trecho de mensagem eletrônica enviada por José Lobo (TA) para lista de discussão da Bicicletada RJ cujo o tópico dos debates era “polêmicas de como se comportar/sobreviver no trânsito”. Capturado em 4 de novembro de 2009.

itens como capacetes, por exemplo¹⁰⁵, é comum os órgãos do Estado difundirem que o ciclista deva usar luvas, capacete, óculos e refletores. Alguns ciclistas afirmam que o uso desses equipamentos não necessariamente evita acidentes, pois o risco da bicicleta está justamente em sua relação com os outros veículos. Outros defendem seu uso. Basta uma simples observação nas ruas para perceber que o não uso é expressivamente superior.

Para nós, um fato mais relevante que o uso ou não, é a afirmação de diversos ciclistas com quem conversamos e entrevistamos, assim como nossa própria observação circulando nas ruas do Rio de Janeiro, de que são mais respeitados quando usam roupas e equipamentos de ciclistas do que quando não os usam. Nossa impressão de tal fato é de que parece existir uma identidade de classe, o ciclista devidamente identificado é um “igual” que optou por utilizar a bicicleta por uma opção mais saudável. Não é um popular “Zé ninguém”, que não tem outra alternativa, a não ser usar aquela “bicicleta velha”.

No que tange ao espaço relacional, não o constatamos no Rio de Janeiro em uma dimensão absoluta. Não encontramos lugares eleitos por uma simbologia para a defesa do modal como acontece em São Paulo, como a Praça do Ciclista. Em compensação, de uma maneira mais viva enxergamos na manifestação da Vaga Viva e no Picnic Intervenção formas temporárias de apropriação do espaço público, que indicam uma proposta para o conjunto da cidade. Podemos dizer que se tratam de “*Zonas Autônomas Temporárias*” (Bey, 2001), espaços de imaginação política (nos termos de Thrift, 2007), que trazem a dimensão de representar e superar a representação (Lefebvre, 1983, p.99). Um espaço no qual “*alternativas podem tomar forma, e é a partir delas que se pode elaborar uma crítica mais eficaz de normas e processos sociais existentes*” (Harvey, 2004, p.242).

¹⁰⁵ “Art. 105. São equipamentos obrigatórios dos veículos, entre outros a serem estabelecidos pelo CONTRAN: (...)

VI - para as bicicletas, a campanha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo.” Trecho do CBT recebido por intermédio de correio eletrônico de José Lobo em 30 de dezembro de 2009.

A manifestação da Vaga Viva, mesmo que temporária, pode vir a se materializar em uma dimensão mais absoluta, uma vez que tem sido realizada sempre no mesmo lugar. Já o Picnic Intervenção tem um caráter mais fluido. Sua proposta é acontecer em lugares variados¹⁰⁶.

Com relação à Bicletada Carioca, consideramos que ela traz esta dimensão do vivido relacional em potência. Poderíamos afirmar, com base nos discursos e na nossa observação direta das Bicletadas de São Paulo e Curitiba, ou com base na literatura (Arbona, 2008, Blickstein & Hanson, 2001, Furness, 2007 e 2005, Ludd, 2005, Liberato, 2004), para o caso de outras Massas Críticas pelo mundo, que elas demonstram claramente este vivido relacional. Aquilo que Furness (2007, p.307) apontou como uma amplificação do espaço social de mobilidade coletiva. Um espaço no qual, mesmo que momentaneamente, se vive em relação a uma proposta utópica.

No caso da Bicletada Carioca, também se vive aquele momento em relação ao que as outras Massas Críticas apontam, mas, infelizmente, devido à sua exígua dimensão, não nos sentimos confortáveis em fazer a mesma afirmação de Furness (2007).

No que tange ao “relacional concebido”, identificamos esta manifestação tanto nos projetos dos movimentos sociais quanto nos do Estado. Vale ressaltar que os atores que mais reivindicam projetos são justamente os que mais têm parcerias com o poder público. Mesmo os que não compartilham dessa proximidade com o Estado não deixam, também, de conceber outra vida. A diferença, para nós, está no fato de que, como demonstramos no segundo capítulo, os dirigentes do Estado aparentam estar mais direcionados para a criação de uma imagem de sustentabilidade do que para a promoção de um direito à mobilidade nos moldes do direito à cidade (Lefebvre, 2001).

¹⁰⁶ Vale ressaltar também que não se trata de uma manifestação ciclo-ativista, a bicicleta pode ser um dos temas abordados pelo mesmo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final de nossa empreitada, de levantar as representações e práticas em torno do estímulo ao uso da bicicleta como alternativa à (i)mobilidade urbana promovida pelo veículo auto-motor, constatamos que mais dúvidas se abrem do que respostas se colocam. Mesmo assim gostaríamos de pontuar algumas considerações que podem, ou não, nos levar a outras trajetórias futuras.

Em primeiro lugar, consideramos fato interessante que alguns pontos presentes nas análises críticas à sociedade automobilizada, compiladas por nós no primeiro capítulo, apareçam em algum grau nos discursos de movimentos que, cada qual à sua maneira, com diferentes intensidades, entoam a bicicleta como alternativa de transporte. É relevante o simples fato de que em uma sociedade do automóvel, em que estar na “bolha”¹⁰⁷ aparece quase como um produto natural, que se mostra como um dos mais importantes ícones da sociedade do consumo, símbolo do “sucesso” nesta determinada sociedade, pessoas neguem-se a cultuá-lo. E mais ainda quando se aproximam da observação de Gorz (2005, p. 82) de que não devemos nunca colocar isoladamente o problema do transporte, mas articulá-lo com a *vida* em seu sentido mais pleno na *cidade*.

Lançamos aqui uma hipótese, a de que Lefebvre, em certo sentido, continua vivo através de diversos movimentos sociais. Não estamos querendo dizer que o arcabouço teórico que ele formulou ainda é válido para a interpretação da realidade, pois isto para nós já estava claro, mas que seu diálogo com os movimentos culturais dos anos sessenta (notadamente com o situacionismo) e antes disto, com figuras influentes da cena cultural européia¹⁰⁸, ainda estão presentes em práticas políticas do presente. Pelo menos, podemos observar traços de sua crítica naqueles que fazem do questionamento da vida cotidiana sua prática

¹⁰⁷ Referência ao sujeito automobilizado que aparece em alguns sítios virtuais vinculados a estes movimentos.

¹⁰⁸ Ver Jappe (1999, p. 99-109).

política corrente. Não que ele seja diretamente referenciado, mas muito de sua crítica à vida cotidiana, aparenta ter permanecido através das mutações que os movimentos sociais desenvolveram. Importante lembrar que esta é apenas uma impressão de quem interpretou um pouco de sua teoria e observou um pouco de mobilização contra-cultural.

Outro fato que consideramos relevante destacar aqui é de como esse debate que enfrentamos parece circular ao redor das classes médias¹⁰⁹. Não apenas as políticas públicas para o setor parecem ser gestadas para essa camada, como também a própria crítica ao automóvel aparenta ser uma crítica intra-classe. Não fizemos um levantamento socioeconômico dos entrevistados para fazer uma afirmação como esta, mas pelo teor do debate muitas vezes esta questão aparece. Ter acesso freqüente à Internet, ler e traduzir materiais do inglês, consideramos que denota um pouco isso. O próprio grupo que intitulamos Anarco-Vegano não foge a esta dimensão do debate. Nesse grupo chegamos a conversar com pessoas – que vieram da baixada e do subúrbio da zona norte – que não aparentam ter uma condição material, individual ou familiar para que possamos enquadrá-las nesse campo social, entretanto a sua própria forma de vida contra-cultural é, em um certo sentido, “contra-classe-média”¹¹⁰. Deixamos claro aqui o fato de não se tratar de um juízo de valor, isto para nós não desmerece a sua postura.

Reconhecemos que faltou em nossa análise abordar, com mais dedicação, como as camadas populares se apropriam da bicicleta como estratégia de locomoção, e como estas se relacionam com o concebido pelo Estado e pela “moda da bicicleta” das classes médias. Tínhamos um pouco desta pretensão quando formulamos o projeto desta dissertação. É claro que sabíamos que em função da miríade de formas pelas quais as

¹⁰⁹ Segundo a interpretação de Kosminsk e Andrade (1996p. 55) acerca da obra *De L'Etat de Lefebvre: "a elite (intelectual e cultural) saída das classes médias não pode ser ignorada. Ela contesta o modo de vida burguês propondo outras maneiras de viver. Mas não é capaz de subverter a sociedade existente sem o apoio da base operária; não faz mais do que mudar as representações da vida"*. No final de nosso trabalho nos deparamos com esta dimensão da obra de Lefebvre, lamentavelmente sem o tempo necessário para ir direto a ele. Esta deverá fazer parte de uma empreitada futura.

¹¹⁰ Também imaginamos que a partir do momento em que essa crítica nasce na Europa do pós-guerra, em certo contexto de “abundância” é um pouco natural que sejam no seio destas classes médias que esta crítica possa ter alguma assimilação.

classes populares utilizam a bicicleta, seria muito difícil, para não dizer impossível, ter um quadro completo; mas acreditávamos que conseguiríamos, elegendo um ponto de concentração de ciclistas¹¹¹, captar um pouco desta visão por intermédio de entrevistas. Até chegamos a tentar essa estratégia, mas depois de uma seqüência de entrevistas, literalmente corridas, nas quais entrevistávamos ciclistas entre amarrar a bicicleta e correr para não perder a condução, percebemos que não estávamos obtendo muito êxito, ao menos para o prazo de execução desta pesquisa.

Lamentavelmente não conseguimos estabelecer uma estratégia de contato que possibilitasse que essa parcela desse grupo social abrisse diálogo conosco. Mais do que tempo, que também faltou, reconhecemos que fomos um pouco ingênuos nessa abordagem. Algumas respostas denotam preocupações. Um entrevistado, quando perguntado se considerava que estava faltando algo para que utilizasse a bicicleta com mais tranquilidade, ele respondeu que *“o que tem perturbado a gente de vez em quando, é porque que de vez em quando o pessoal [da prefeitura] vem querer tirar as bicicletas daqui (...) a gente vem de lá de dentro não tem onde pendurar a bicicleta (...)”*¹¹². Uma resposta como esta indica, na nossa opinião, que estas pessoas irão tender a ser reticentes a responder

¹¹¹ Havíamos eleito um ponto de concentração de usuários de bicicleta. A passarela 05 da Avenida Brasil, em frente da Vila do João. Neste local era comum ver diversas bicicletas de modelos simples amarradas ao gradil da passarela, o que, na nossa opinião, evidenciava que estas pessoas utilizam esse veículo independente de qualquer política pública direta para o setor. Tal ponto de ônibus era um ponto de “retenção” do tráfego dessa importante avenida. Ao longo do nosso trabalho, a prefeitura fez uma obra no local para separar a parada de parte das linhas da pista lateral, “remodelando” esse espaço. Durante nossa investida de campo pudemos perceber que os poucos paraciclos (estruturas para amarrar a bicicleta) que foram instalados, eram, de longe, insuficientes para atender a demanda. Ficavam praticamente invisíveis frente ao “mar de magrelas” a sua volta.

¹¹² Identificamos também em nosso trabalho de campo um serviço informal de guarda de bicicletas. Uma pessoa separou um espaço na calçada, na qual colocou estrados de cama, trançados com mais algumas tábuas, onde era possível prender as rodas das bicicletas. Vale ressaltar que em favelas é comum as calçadas terem outros usos mais privados, enquanto a rua assume propriamente o papel de passeio público. A pessoa em questão, nos informou que ficava tomando conta das bicicletas de quatro da manhã até as nove da noite. *“Só não pode é a bicicleta dormir aqui”* (conversa informal com esta pessoa). Pelo serviço eram cobrados dez reais por mês ou um real por diária. Talvez o temor de nosso entrevistado tivesse correlação com a repressão a esse serviço.

perguntas à quem eles não conhecem. Identificar-nos como estudante de uma universidade, que está fazendo uma pesquisa não basta.

Como último comentário, sem obviamente finalizar, gostaríamos de citar alguns destes traços de crítica da vida cotidiana. Existe uma manifestação global, nos moldes da Massa Crítica, intitulada *World Naked Bike Ride*¹¹³, a qual visa chamar a atenção para a fragilidade do corpo humano frente ao trânsito. No Brasil ficou conhecido como “pedalada pelada” e já ocorreram duas edições em São Paulo¹¹⁴. Embora seja uma ação direta, sem um centro específico de comando, costuma circular pela Internet uma convocatória da “Coordinadora de Colectivos Ciclonudistas de Aragón”¹¹⁵. Partindo de Zaragoza na Espanha, talvez quem sabe, inspirados por seus avós terminam o texto de 2006, com a seguinte palavra de ordem:

“!!Calle y Libertad!!”¹¹⁶

¹¹³ Ver: <http://worldnakedbikeride.org>. em 7 de fevereiro de 2010.

¹¹⁴ Ver: www.bicicletada.org/saopaulo.

¹¹⁵ Ver: <http://www.ciclonudista.net>.

¹¹⁶ Retirado de: <http://www.ciclonudista.net/cc2006.htm>, em 7 de fevereiro de 2010.

REFERÊNCIAS

APOCALIPSE MOTORIZADO. www.apocalipsemotorizado.net Vários acessos entre abril de 2009 e Janeiro de 2010.

ARANTES, Otilia. **Urbanismo em fim de linha**. São Paulo, Edusp, 1998.

ARBONA, Javier. Public Space and Biking Rights: A Historical Geography of Critical Mass in San Francisco. **American Association of Geography Annual Meeting**, Boston, 2008.

ARTEBICICLETAMOBILIDADE.

<http://artebicicletamobilidade.wordpress.com>. Acessado em 21 de dezembro de 2009.

BADERNA, Coletivo. **Situacionismo**: teoria e prática da revolução. São Paulo: Conrad, 2002.

BEY, Hakim. **TAZ**: Zona Autônoma Temporária. São Paulo: Conrad, 2001.

BICICLETADA, www.bicicletada.org. Vários acessos entre abril de 2009 e Janeiro de 2010.

BLICKSTEIN, Susan & HANSON, Susan. Critical Mass: forging a politics of sustainable mobility in the information age. **Transportation**, 28, 2001, p. 347-362.

BOLLINGER, Dominique, Cornelius Castoriadis – entrevista para a TV. Acessado em: http://www.youtube.com/watch?v=CnuORRAdDE&feature=Playlist&p=CE40E94F8711F728&playnext=1&playnext_from=PL&index=48. No dia 1 de fevereiro de 2010. [1992]

BOURDIEU, Pierre. **O Poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007.

CASTORIADIS, Cornelius. **A instituição imaginária da sociedade**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991.

CHATTERTON, Paul. 'Squatting is still legal, necessary and free': a brief intervention in corporation. **Antipode**, Vol. 34, Issue I, 2002, p. 1-7.

CICLONUDISTA, <http://www.ciclonudista.net> acessado em 7 de fevereiro de 2010.

Código Brasileiro de Trânsito. Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Acessado em: www.ta.org.br em 19 de Dezembro de 2009.

CRITICAL-MASS, Sítio virtual <http://www.critical-mass.org/> Acesso em 30/04/2009. .

CURY, Suryan, [mensagem pessoal] enviada para <http://groups.google.com.br/group/bicicletadariodejaneiro> em 21 de setembro de 2009. Capturada em 15 de dezembro de 2009.

_____. Entrevista pessoal realizada em 18 de novembro de 2009.

DAMIANI, Amélia Luisa. **Espaço e Geografia**: Observações de Método - Elementos da obra de Henri Lefebvre e a Geografia; - Ensaio sobre Geografia Urbana a partir da Metrópole de São Paulo – Tese de livre docência - USP: 2008.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 2002.

_____. Posições situacionistas sobre a circulação. Capturado em 16 de janeiro de 2010 de: <http://guy-debord.blogspot.com/2009/06/posicoes-situacionistas-sobre.html> [1959].

FERREIRA, Alvaro. **A (re)produção do espaço urbano**. In: RUA, João (org.) Paisagem, Espaço e Sustentabilidade, Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2007.

FOUCAULT, Michel. **Of the other spaces**. Disponível em <http://www.foucault.info/documents/heteroTopia/>. Acessado em 22/04/2009. [1986].

FURNESS, Zack. Critical Mass. **Urban Space and Velomobility, *Mobilities***, 2 (2), 2007, p 299-319.

_____. *“Put the fun between your legs!”: the politics and counterculture of the bicycle*. 2005. Tese de Doutorado, University of Pittsburgh. Disponível em: <http://etd.library.pitt.edu/ETD/available/etd-12052005-210916/unrestricted/Z.Furness2005.pdf>

GLOBO, Jornal O. edição de 23 de setembro de 2009.

_____. edição de 8 de novembro de 2009.

GORZ, Andre. **A ideologia social do automóvel**. In: LUDD, Ned (org.) Apocalipse Motorizado. São Paulo: Conrad, 2005.

GUARNACCIA, Matteo. **Provos**: Amsterdam e o nascimento da contra cultura. São Paulo: Conrad, 2001.

HARVEY, David, Space as a key word. in: HARVEY, David. **Spaces of global capitalism: towards a theory of uneven geographical development**. London, Verso. 2006.

_____. **Espaços de esperança**. São Paulo Loyola 2004.

_____. **Condição pós-moderna**. São Paulo Loyola 1992.

HOME, Stewart. **Assalto à cultura**: utopia, subversão, guerrilha na (anti)arte do século XX. São Paulo: Conrad, 2005.

ILLICH, Ivan. **Energia e equidade**. In: LUDD, Ned (org.) Apocalipse Motorizado. São Paulo: Conrad, 2005.

INSTITUTO PERREIRA PASSOS.

http://www.rio.rj.gov.br/ipp/noticias/nota_116.htm acessado em 29 de novembro de 2009.

JAPPE, Anselm. **Guy Debord**. Petrópolis: Vozes, 1999.

- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- _____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.
- _____. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 2000.
- _____. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.
- _____. **The Production of Space**. Oxford: Blackwell, 1994.
- _____. **A Vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.
- _____. **La presencia y La ausencia**: contribución a la teoría de las representaciones. México: Fondo de Cultura Económica, 1983.
- _____. **A re-produção das relações de produção**. Lisboa: Escorpião, 1973.
- LIBERATO, Leo Vinicius. **Bicicleta e Tempo de Contestação**. Xaman, Finlândia, n. 1, 2004.
- LOBO, José, entrevista pessoal realizada em 13 de outubro de 2009.
- _____. [mensagem pessoal] enviada para <http://groups.google.com.br/group/bicicletadariodejaneiro>, em 4 de Novembro de 2009. Capturada em 4 de novembro de 2009.
- LUDD, Ned. **Nós somos o trânsito! Ou Everyday is Holiday** in: LUDD, Ned (org) **Apocalipse Motorizado**, São Paulo. Editora: Conrad. 2005.
- _____. Ned (org) **Urgência das ruas**: Black Block, Reclaim the Streets e os dias de ação global. São Paulo, Editora: Conrad. 2002.
- MARCUS, Entrevista pessoal realizada em: 17 de novembro de 2009.
- MARTINS, José de Sousa (org), **Henri Lefebvre e o retorno a dialética**. São Paulo. Hucitec.1996.
- MENEZES, Luana. Histórico da Política Ciclovária no município do Rio de Janeiro sob os impactos da ECO 92. Monografia de especialização, IPPUR, UFRJ, 2004.
- MOREIRA, Roberto, **Cultura, sustentabilidades e saberes assimétricos**: uma narrativa sobre a renda da natureza na contemporaneidade. 28^o Encontro Anual da ANPOCS. Caxambu/MG, 2004.
- MOVILIZATION e Prefeitura Municipal da Cidade do Rio de Janeiro, **A promoção da bicicleta na Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro. Instituto Pereira Passos. s/d.
- PARKINGDAY, <http://www.parkingday.org/> acessado em 13 de dezembro de 2009.
- PICKERILL, Jenny and CHATTERTON, Paul Notes towards autonomous geographies: creation, resistance and self management as survival tactics in: **Progress in Human Geography**. Sage.Vol. 30, No. 6, 730-746, 2006.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO DE TRANSPORTES URBANOS. Acessado em: <http://www.central.rj.gov.br/pdtu/pesquisa-origem-destino>. em 30 de dezembro de 2009. [2004].

PREFEITURA da cidade do Rio de Janeiro, **ciclovias cariocas**, Rio de Janeiro. Instituto Pereira Passos. s/d [2005 ?]

_____, **Edital do Pregão - N.º 09/2008, Anexo I – TERMO DE REFERÊNCIA**. Rio de Janeiro. Instituto Pereira Passos, 2008.

RECLAIN THE STREETS. <http://rts.gn.apc.org/>, acessado em 30 de abril de 2009.

ROSS, Kristen. *Henri Lefebvre e a Internacional Situacionista* – entrevista. Tradução de Claudio Duarte Disponível em: http://www.geocities.com/jneves_2000/henri_lefebvre.htm. Acessado em 30 de abril de 2009.

RUA, João. **Desenvolvimento, Espaço e Sustentabilidades**. In: Paisagem, Espaço e Sustentabilidade. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2007.

SANTOS, Milton **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Hucitec, 1999.

_____, Milton **Metamorfoses do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1988.

SCHECINO, André Maia. **Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX**. Rio de Janeiro: Apicuri 2008.

SCHOR, Tatiana, **O Automóvel e o desgaste social**. In: São Paulo em Perspectiva número 13. 1999.

SEABRA, Odete. **A Insurreição do uso** In: MARTINS, José de Sousa (org), Henri Lefebvre e o retorno a dialética. São Paulo: Hucitec, 1996.

SERPA, Ângelo. **Espaço público na cidade contemporânea**. São Paulo: Contexto, 2007.

SETRANS, Governo do estado do Rio de Janeiro. **Programa Rio o Estado da bicicleta** capturado de www.transportes.rj.gov.br em 03 de janeiro e 2009. 2008.

SIRKIS, Alfredo. http://www.sirkis.com.br/interna_realizacoes_ciclovias.shtml, acessado em 28 de Novembro de 2009.

SOARES, Anete Carvalho Markus, Entrevista pessoal realizada em 23 de novembro de 2009.

SOJA, Eduard W. **Third Space**. Cambridge: Blackwell, 1996.

TAVARES, Claudia. Entrevista pessoal realizada em 24 de novembro de 2009.

TAVARES, Mauro. Entrevista pessoal realizada em 29 de Outubro de 2009.

TELLES, Carlos Dion [mensagem pessoal] recebido por gusnl @.com.br em 10 de novembro de 2009.

THRIFT, Nigel. **Space fundamental stuff of Geography** In: HOLLOWAY, Sarah L, RICE, Stephen P. and VALENTINE, Gill. Key concepts in Geography, 6 ed. London: SAGE, 2007.

TRANSPORTE ATIVO. Site virtual. Diversos acessos entre abril de 2009 e janeiro de 2010.

VANEIGEM, Raoul. A arte de viver para as novas gerações. São Paulo: Conrad, 2002.

VASCONCELLOS, Eduardo. Transporte urbano, espaço e equidade. São Paulo: Annablume, 2001

VEJA SÃO PAULO.
<http://vejasaopaulo.abril.com.br/revista/vejasp/edicoes/2099/onibus-discordia-419880.html>, acessado em 30/04/2009.

WORLD NAKED BIKE RIDE, <http://worldnakedbikeride.org>. acesso em 7 de fevereiro de 2010.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)