



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS LETRAS E ARTES
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

**Os novos cidadãos da metrópole: um estudo sobre a experiência moral dos
cicloativistas na cidade do Recife**

Fernanda Andrade da Rocha

JOÃO PESSOA

2014

Fernanda Andrade da Rocha

**OS NOVOS CIDADÃOS DA METRÓPOLE: UM ESTUDO SOBRE A
EXPERIÊNCIA MORAL DOS CICLOATIVISTAS NA CIDADE DO RECIFE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Sociologia para obtenção do
título de Mestre em Sociologia sob orientação
da Prof. Dra. Simone Magalhães Brito

JOÃO PESSOA

2014

R672n Rocha, Fernanda Andrade da.

Os novos cidadãos da metrópole: um estudo sobre a experiência moral dos cicloativistas na cidade do Recife / Fernanda Andrade da Rocha.- João Pessoa, 2014.

141f. : il.

Orientadora: Simone Magalhães Brito

Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCHLA

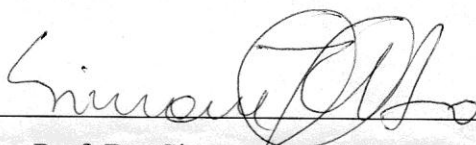
1. Sociologia. 2. Moralidade. 3. Experiência moral - cicloativismo. 4. Valores humanos. 5. Virtudes.

Fernanda Andrade da Rocha

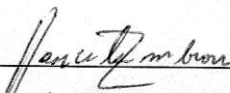
**OS NOVOS CIDADÃOS DA METRÓPOLE: UM ESTUDO SOBRE EXPERIÊNCIA
MORAL DOS CICLOATIVISTAS NA CIDADE DO RECIFE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-
Graduação em Sociologia da UFPB, para
obtenção do título de Mestre em Sociologia.

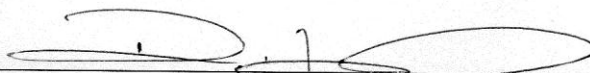
Aprovada em 17 de Julho de 2014.



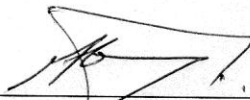
Prof. Dra. Simone Magalhães Brito
(Orientadora / PPGS / UFPB)



Prof. Dra. Marcela Zamboni (PPGS / UFPB)



Prof. Dr. Rogério de Souza Medeiros
(PPGS/UFPB)



Prof. Dr. Mauro Guilherme Pinheiro Koury
(Examinador externo/ PPGA / UFPB)

Agradecimentos

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), pelo financiamento que permitiu a realização desta pesquisa.

À professora Simone Magalhães Brito por ter aceitado me acompanhar nessa jornada, estando presente em cada etapa deste trabalho. Obrigada, Simone, pela orientação atenciosa e pelo cuidado e paciência.

Aos professores e colegas do Mestrado em Sociologia, pelos frutíferos debates que tanto contribuíram na construção de uma visão crítica da sociedade.

Ao professor Rogério Medeiros e a professora Lizandra Serafim pelos comentários durante o processo de qualificação.

A todos os que se dispuseram a colaborar com a pesquisa, participando das entrevistas. Agradeço aos participantes da Ameciclo e da Bicicletada Recife que tive oportunidade de conhecer e conviver por alguns meses, sendo possível aprender sobre as suas experiências como ciclistas e ativistas na cidade.

Ao professor Leonardo Cisneiros, por ter me apresentado o universo do cicloativismo do Recife, pela Caloi emprestada, por ter sido ‘meu’ Bike Anjo e por ter colaborado com as coordenadas e esclarecimentos necessários para construção da pesquisa.

Aos amigos e amigas que me receberam na cidade do Recife, onde pude compartilhar das minhas aventuras ciclísticas: Patrick Torquato, Alfredo de La torre, Patrícia Guarany, Raquel Medeiros e Leonardo Soares.

À professora e amiga Nicole Pontes pelo incentivo e pelas generosas contribuições nesse trabalho.

À Isadora Brito pela delicadeza de colaborar com a arte das colagens.

Aos amigos e amigas, que desde a idealização desse projeto tem me acompanhado e me dado força de todas as maneiras: Carolina Batista, Luciana Almeida, Gabriela Parente, Eliana Calado, Josiane Porto, Josélia Almeida, Neila Mendes, Noemi Paes, Talita Sales, Kywza Fideles, Diógenes Luna, Livia Cirne, João Alexandre, Viviane Marques, Bruna Sobral, Wanessa Veloso, Candice Didonet e Ramon Benício.

À minha irmã Flávia Andrade e aos meus irmãos Fábio Andrade e André Cruz, minha prima-irmã Ana Elizabeth e meu cunhado Thyago Alves. E por fim, agradeço a Neli Andrade, minha mãe, por estar sempre ao meu lado, ora caminhando, ora pedalando, ora correndo – me acolhendo e segurando a minha mão com amor e generosidade.

RESUMO

Este trabalho analisa o cicloativismo como experiência moral a partir de uma pesquisa de campo realizada na cidade do Recife, que apresenta todos os sintomas de uma cidade marcada pelo problema da mobilidade urbana. Buscou-se entender como, numa sociedade predominantemente marcada pela cultura do automóvel, se constrói a experiência de ‘cicloativista’, especialmente, como se elaboram os valores de um grupo que tenta combater a chamada *carrocracia*, em busca uma sociedade mais justa, com ‘mais amor e menos motor’. O processo de mudança de meio de transporte ou modal se constitui, além de uma alternativa ao problema do trânsito, como caminho alternativo para o cidadão comprometido com valores que supostamente teriam se perdido na metrópole: respeito, amor e liberdade. Assim, a partir de entrevistas e observação participante junto a um grupo de cicloativistas, é discutido o processo de constituição de um código moral que reinventa a experiência de cidade e transforma o transporte numa forma de virtude, especialmente, as ações que a adoção desse novo código requer de seus participantes.

Palavras-chave: sociologia; moralidade, bicicletas; virtudes

ABSTRACT

The aim of this thesis is to analyze *bike activism* as a moral experience by undertaking fieldwork in Recife, a city that currently presents all the typical urban mobility symptomatic problems. In order to do so, it was necessary to explore how is the *bike activist* experience constructed in a city dominated by the automobile culture, paying special attention to how they articulate their values while fighting against a ‘*car-o-cracy*’ in search of building a fairer society with ‘more love and less engines’. Changes in modes of transportation is presented as an alternative to the transit problems as well as an alternate behavior for citizens compromised to maintaining the values that where lost in the metropolis: respect, love and freedom. Therefore, through interviews and participant observation of a group of *bike activists*, the examination will focus on the process of building a moral code that reinvents the experience of the city and transforms transportation into a form of virtue, especially regarding the types of actions this new code requires from its participants.

Keywords: sociology; morality, bicycles; virtues

LISTA DE SIGLAS

AMECICLO – Associação Metropolitana dos Ciclistas do Grande Recife

CTTU – Companhia de Transporte e Trânsito

D.U – Grupo Direitos Urbanos

DIM – Desafio Intermodal

EBA – Escola Bike Anjo

FMB – Fórum Mundial das Bicicletas

IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados

PCR – Prefeitura da Cidade do Recife

PDC – Plano Diretor Ciclovitário

ZEIS - Zonas Especiais de Interesses Sociais

Lista de Figuras

Identificação	Título	Página
Figura 1	Colagem de cartazes cicloativistas compartilhados nas redes sociais.	13
Figura 1	Colagem: A metrópole e o trânsito no início do Século XX.	18
Figura 2	O campo do Cicloativismo.	39
Figura 3	Adesivos da ‘multa moral.	60
Figura 4	Cartaz de campanha contra acidentes durante semana de ‘epidemia de mortes’.	63
Figura 5	Cartaz da campanha “ <i>Ficar parado é uma questão de escolha!</i> ”.	64
Figura 7	Colagem: “A revolução não virá a cavalo”.	70
Figura 8	Panfleto “VEM”.	74
Figura 6	Charge: “A melhor parte do dia”.	75
Figura 10	Foto publicada na página da Bicletada Recife.	90
Figura 11	Colagem: Cicloativismo e política na cidade do Recife.	99
Figura 12	Tabela de avaliação do DIM 2013.	122
Figura 13	Foto de estêncil na Estrada do Encanamento.	123

Sumário

Introdução.....	14
------------------------	-----------

Capítulo 1

O uso da bicicleta na grande cidade: bases para uma análise sociológica.....	19
---	-----------

1.1 Sociologia da experiência do trânsito na grande cidade.....	23
1.2 Sobre Mobilidades.....	31
1.3 A mobilidade por bicicleta: contribuições de alguns estudos contemporâneos.....	34

Capítulo 2

A pesquisa na grande cidade: a experiência de campo.....	40
---	-----------

2.1 A descoberta do campo.....	42
2.2 O culto à Bicicleta: Bicicletadas.....	45
2.3 A inserção no grupo.....	50
2.4 A experiência de se tornar ciclista.....	54
2.5 Práticas de combate à <i>Carrocracia</i>	59
2.6 Diálogos sobre a cidade: algumas questões políticas.....	64

Capítulo 3

Ciclistas, cicloativistas e os outros.....	71
---	-----------

3.1 A opção pela bicicleta.....	71
3.2 Trabalhadores ‘desunidos’.....	82
3.3 Entre carros e emoções.....	88
3.4 Os cicloativistas.....	96

Capítulo 4

E surgem os novos cidadãos: cicloativismo e experiência moral.....	100
---	------------

4.1 O abandono do carro e o tratamento da ‘carrodependência’.....	101
4.2 Amor e Liberdade.....	112
4.3 Uma nova cidade.....	119

Conclusão.....	127
-----------------------	------------

Bibliografia.....	130
--------------------------	------------

Anexo I

Roteiros de Entrevistas.....	133
-------------------------------------	------------

Anexo II

Mapa dos percursos feitos por bicicleta na cidade do Recife.....	135
---	------------

1. Trajeto da Bicicleta do mês de novembro de 2012.....135
2. Trajeto do Bonde da Boa Vista e Bonde da Encruzilhada até o local de concentração da Bicletada, na Praça do Derby.....136
3. Trajeto realizado na Bicletada Recife – Maio de 2013.....137

Anexo III

Carta da Ameciclo apresentada no lançamento do Plano Diretor Ciclovitário da Cidade do Recife.....	138
--	-----

*Montar en bicicleta nos devuelve, por un
lado, un alma de niño y, a la vez, nos restituye
la capacidad de jugar y el sentido de lo real.*

Marc Augé

*Todo dia as ruas poderiam ficar sem carros.
Gente andando e sorrindo pra todo lado.
(trecho de música da Ameciclo)*



Figura 7: Colagem de cartazes cicloativistas compartilhados nas redes sociais

Introdução

A metrópole assegura a ideia de que podemos ultrapassar as fronteiras do tempo e do espaço a partir da experiência do ir e vir: o sonho de autonomia da mobilidade está na origem da vida nas grandes cidades. Viver a cidade e na cidade, acompanhar o acelerar das informações que dela emergem, exige, como demonstrou Simmel, comportamentos e habilidades particulares. Para alcançar tal objetivo, tivemos que passar por um processo de aprendizagem e controle das emoções de modo que a internalização das regras da ‘vida motorizada’ foi central na articulação da experiência nas grandes cidades.

Para o nosso deslocamento diário, é difícil pensar em outra forma de locomoção que não seja através do automóvel. O carro possibilitou a diminuição das distâncias entre as coisas e pessoas, a sua naturalização esteve calcada numa associação direta com os sentimentos de liberdade, prazer, autonomia, *status*, privacidade. A promessa da vida veloz nunca esteve tão acessível e o carro e a experiência de dirigir foram tidos como resposta necessária aos ideais de autonomia da vida moderna.

Contudo, o problema é que a tecnização dos transportes, especialmente a do automóvel, ao mesmo tempo em que anunciava um “avanço” para o desenvolvimento das cidades, desencadeou o estado de “caos no trânsito”. As cidades se adaptaram à grande invenção da modernidade sem que, por muito tempo, fosse motivo de preocupação o fato de que a condição de mobilidade das pessoas poderia ser reduzida caso se optasse por uma forma dominante de transporte individual. A exclusividade dos carros na questão do transporte na cidade resultou na perda dos espaços públicos, e, conseqüentemente, numa quebra na relação indivíduo e cidade.

Neste trabalho será analisada a experiência de um grupo que se constitui na contraposição a esse desenvolvimento da cidade: o cicloativismo. Estudamos o caso do Recife, uma cidade marcada por graves problemas de mobilidade urbana onde, como em outras grandes cidades no mundo, movimentos contrários à cultura do automóvel têm levantado questões acerca do futuro e qualidade da vida urbana. Em diversas metrópoles ou grandes cidades afetadas pelas dificuldades do trânsito, grupos começam a surgir com propostas de curar a cidade dos males produzidos pela centralidade do automóvel como opção de deslocamento, o que o sociólogo britânico John Urry chamou de *automobilidade*. Esse movimento emerge na cidade do Recife em vários grupos e práticas, mas buscamos analisar de forma mais sistemática aqueles que se organizam e articulam uma prática que se

diz contrária à “carrocracia”, na busca por uma cidade com ‘mais bicicletas e menos carros’, ‘mais amor e menos motor’. Ou seja, buscamos compreender de forma mais sistemática a experiência do grupo de cicloativistas que tomou para si a obrigação de tentar reverter o quadro atual de organização da cidade e lutar por espaços para pedestres e ciclistas. O cicloativismo é levado adiante por ativistas em várias cidades do Brasil e do mundo como solução para o problema do trânsito. Para estes grupos em geral, a bicicleta simboliza o ‘equilíbrio das cidades’, pois o carro teria se tornado algo ‘imoral’ e ‘disfuncional’.

O grupo de cicloativistas estudado está ligado a diversos outros movimentos que debatem e tentam modificar a questão dos direitos urbanos na cidade do Recife, com grande impacto na política local a partir de sua mobilização e participação nos debates sobre a organização e planejamento da cidade. É verdade que, se pensarmos no desenvolvimento do grupo “Direitos Urbanos” no Recife, teríamos a possibilidade de discutir o uso das bicicletas como inserido num debate muito mais amplo sobre a própria economia política da cidade e sua relação com a sociedade civil, o poder público, as empreiteiras e diversos representantes dos interesses privados. Dessa forma, poderíamos perceber que a experiência da bicicleta assume um lugar central na questão da democratização dos espaços públicos, e seus ativistas estão envolvidos em questões amplas sobre os usos da cidade e sua administração.

No entanto, o foco do trabalho aqui desenvolvido é a experiência dos cicloativistas, especialmente a sua dimensão moral. Em termos muito simples, interessa-nos compreender o conjunto de valores que se articula em torno da escolha do modal ou meio de transporte porque é de relevância para a sociologia perceber que uma escolha aparentemente ‘instrumental’ como essa tenha a capacidade de transformar e interferir no modo como pessoas se vêem, se organizam, vivem e interpretam sua experiência na cidade.

A pesquisa foi realizada a partir de uma observação participante (WHYTE, 2005) - ou participação observante, no sentido elaborado por Wacquant (2002), realizada durante o primeiro semestre de 2013, quando me mudei de João Pessoa para Recife para poder acompanhar o cotidiano dos múltiplos grupos que compõem o cicloativismo recifense. Durante esse período participei das Bicletadas e de diversas atividades do grupo Direitos Urbanos (D.U.), das reuniões da Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife (Ameciclo) e da Escola Bike Anjo (EBA), além de ter entrevistado diversos membros desses grupos e mesmo ciclistas que não estavam diretamente envolvidos com nenhuma organização. Nesse período, por necessidade da pesquisa, também tive que me tornar ciclista, afinal era essa a única forma de poder acompanhar as diversas atividades do grupo e

adquirir familiaridade suficiente para poder compreender a experiência em questão. Assim como muitos deles eu também tinha a bicicleta como algo que ficou na infância e adolescência, e, tive que retomar o seu uso e aprender a lidar com algo que é fundamental na experiência do cicloativista: o medo dos carros e dos possíveis acidentes. Também tive que desenvolver uma certa coragem ou ‘segurança’ para buscar o ‘meu lugar’ em meio aos automóveis e a motoristas que, na maioria das vezes, apresentam uma grande irritação e desprezo pelos ciclistas e seus direitos. Não sei se me tornei uma ‘cicloativista’ também, mas pude sentir como muitos deles se sentem e entender melhor a sua experiência do trânsito. Esse uso da bicicleta e a familiaridade com os problemas cotidianos permitiram uma perspectiva ampla sobre o problema, e também uma grande dificuldade em escolher um caminho específico para o desenho da pesquisa-caminho que não perdesse de vista a riqueza das experiências dos cicloativistas.

Assim, escolhemos analisar o modo como o uso da bicicleta se torna um tipo particular de experiência valorativa que se apresenta como radicalmente distinta das maneiras estabelecidas de ‘viver a cidade’. Buscou-se entender os valores envolvidos em se tornar um cicloativista numa sociedade marcada pela cultura do automóvel. Esses ‘novos’ valores são tentativas de romper com a suposta ‘frieza’, ‘preguiça’, ‘ociosidade’ e ‘distância’(nas relações) que caracterizam a vida na cidade. Num certo sentido, a experiência do cicloativismo se pretende uma experiência *anti-blasé*: um agir vívido e carregado de emoções no cotidiano da cidade.

Desse modo, observou-se que a transição da experiência ‘comum’ para a experiência de cicloativista elabora uma espécie de ‘conversão moral’. Como grande parte desse grupo fora adepto da “carrocracia”, e também se via como ‘intolerante’, ‘barrigudo’, ‘preguiçoso’, ‘estressado’, o uso da bicicleta para suas atividades diárias permitiu a emergência de ‘um novo cidadão’ num ‘novo corpo’. Estes indivíduos se percebem como pessoas inteiramente diferentes, mais leves, alegres e saudáveis, e, ao abandonar a carrocracia, se encontram carregados de intenções que vão de encontro a tudo o que o carro representa: individualismo, poluição ambiental, falta de respeito ao outro, perda do espaço público, gastos públicos com acidentes de trânsito. Além disso, também enfatizam o desenvolvimento de um contato mais direto com a cidade, reconstruindo, assim, a ideia de espaço público, também perdida na experiência da metrópole.

A escolha do meio de transporte passa a ser uma forma virtuosa de viver, especialmente quando comparada às opções dos demais habitantes do trânsito,

principalmente os motoristas ou ‘carrocratas’. Há orgulho em assumir essa nova conduta, reforçada todos os dias a cada saída à rua, na participação dos protestos mensais, como as Bicletadas, nas suas ações dentro do espaço institucionalizado, como na Associação de Ciclistas, ou até mesmo nos debates das redes sociais. É possível perceber que a dimensão moral passa a mediar os mais diversos elementos do cotidiano dos cicloativistas, agora “novos cidadãos” – preocupados e engajados com o debate político do que seria uma cidade melhor para todos, mas também com uma ‘vida boa’, marcada pelo bem-estar e pela leveza nas relações.

Esta dissertação está organizada de modo que no primeiro capítulo apresentamos as bases teóricas utilizadas para a compreensão do trânsito como fenômeno sociológico. No segundo capítulo apresentamos o caminho metodológico, relatando particularmente a experiência de campo. No terceiro e quarto capítulos são apresentados os dados que nos permitem perceber o processo de construção da experiência cicloativista e também indicar a forma de uma conversão moral e suas implicações para as ações dos indivíduos estudados.



Figura 8: A metrópole e o trânsito no início do Século XX. Da direita para a esquerda: 1. Ernst Kirchner, *Nollendorfplatz*, 1912 (Stiftung Stadtmuseum Berlin); 2. Grosz, George. *Metropolis* 1916; 3. Mulberry Street, New York em 1900.

Capítulo 1

O uso da bicicleta na grande cidade: bases para uma análise sociológica

Este capítulo discute as bases ou fundamentos teóricos que orientam a compreensão sociológica do uso da bicicleta nas grandes cidades, particularmente através de uma percepção da bicicleta e do seu uso como elemento importante na construção de uma oposição à cultura do automóvel que se tornou hegemônica na sociedade contemporânea. As discussões acerca do problema da mobilidade urbana costumam ser difusas e elaboradas num conjunto muito diverso de ciências e saberes, passando por áreas que de certa forma se limitam a discutir o problema estrutural das cidades e suas leis – muitas vezes enfatizando modos normativos de olhar a cidade e o movimentar-se nela. No presente debate, o que compete à Sociologia, e principalmente ao nosso estudo, é justamente uma atenção às micro relações que ocorrem no espaço do trânsito. Nesse sentido, nosso objetivo é sair das discussões de caráter mais normativo, que delineiam uma experiência ideal da cidade e da mobilidade, e entender o conjunto de relações e experiências que organizam a sociabilidade nas grandes cidades, particularmente no aspecto da mobilidade ou da organização sistemática das formas de deslocamento.

A questão da mobilidade urbana nas grandes cidades contemporâneas chama atenção pelas mudanças sociais que ela implica na vida das pessoas. Lidamos com a imaginação e construção de uma ampliação do presente, no sentido de que podemos estar simultaneamente entre a fronteira dos espaços e tempos privados e públicos (SHELLER, URRY, 2003). No momento em que percebemos a centralidade dos deslocamentos na produção da vida social nas grandes cidades, o trânsito se torna um objeto sociológico e, principalmente, fica claro que a sua constituição não pode ser descolada e estudada como objeto isolado. Mesmo que o trânsito seja considerado um sistema particular - com vida própria, como em certas perspectivas mais técnicas e normativas (como na engenharia de trânsito, por exemplo), a análise sociológica indica de forma muito clara que esta organização depende de um conjunto de instâncias e interações que formam a cidade. Desse modo, se o trânsito já é claramente um objeto sociológico, a possibilidade de, através de seu estudo, compreender a produção social da experiência nas grandes cidades justifica o seu interesse teórico.

Partimos do pressuposto de que uma análise sociológica do trânsito permite compreender os diversos aspectos das sociedades modernas, desde a reprodução das desigualdades até as formas de construção das identidades. Como esses processos são elaborados e diferenciados de acordo com o lugar e o modal que se ocupa no sistema de mobilidade urbana, a sociologia do trânsito precisa focar suas lentes: analisar do ponto de vista do pedestre, do motorista, do ciclista ou do motociclista faz diferença uma vez que os modais, por suas posições distintas, elaboram experiências ou ‘culturas’ distintas. Do ponto de vista de quem analisa a experiência social, faz muita diferença que os atores se apresentem e se organizem como pedestres, motoristas ou como usuários de transporte público. Desse modo, nessa discussão procuramos organizar a reflexão sociológica de modo a compreender não só uma posição particular na organização do trânsito, como uma mudança na sensibilidade a essa posição/modal: a bicicleta. Nessa sensibilidade que se constitui, a bicicleta não é mais considerada como um objeto de lazer ou esporte, mas um transporte de amplo poder simbólico e ideológico na recuperação do direito à cidade.

Em tempos recentes, a mobilidade por bicicleta na grande cidade tem se tornado uma espécie de novo paradigma (URRY, 2007) na discussão da mobilidade urbana. Isso ocorre num contexto onde um dos aspectos definidores das grandes cidades é o seu trânsito intenso, a grande quantidade de horas diárias que seus habitantes precisam gastar em deslocamentos – como se para o indivíduo *blasé* se impusesse uma nova demanda: aguentar horas parado no trânsito. Essa situação se desenvolveu a partir de uma organização dos deslocamentos em que os carros são essenciais para o funcionamento das cidades, e prioridade nas políticas públicas para a mobilidade. Os impactos da motorização em massa¹ desencadearam uma série de modificações, não só na configuração do espaço urbano, mas principalmente no cotidiano do indivíduo da grande metrópole. As contradições da representação original do carro como representação da liberdade que animou e anima a indústria automobilística ficam evidentes nos longos engarrafamentos: o excesso de carros lembra que aquela liberdade não pode ser para todos.

Na bibliografia recente sobre a Sociologia das Mobilidades onde se destaca a teoria de John Urry (1999; 2000; 2007), o ponto fundamental a se enfrentar na discussão sobre o problema da mobilidade é a existência de uma cultura particular: a cultura do automóvel, marcada pelo fato de que ‘embora o carro seja, naturalmente, um meio de mobilidade, ele

¹O mercado massificado não foi inventado, foi pressentido e utilizado por homens como Henry Ford. Assim, teve início a produção em grande escala de carros motorizados e a generalização do uso desses veículos nas estradas dos países industrializados. (ELIAS, 2006, p. 45)

não é simplesmente um meio de mobilidade’. Na constituição das formas de mobilidade há todo um conjunto de relações políticas, econômicas, sociais e simbólicas que se refere a muito mais do que deslocamentos e busca manter aquilo que Urry denominou a estrutura da ‘*automobility*’. Ou seja, não podemos pensar apenas no problema dos deslocamentos, mas na construção de um sistema de ‘automobilidade’, uma mobilidade fundada na centralidade do automóvel.

Urry (1999) analisa esse sistema a partir de sua dimensão e constituição complexas, demonstrando como a sua existência é fruto do cruzamento entre cinco elementos geradores de uma cultura de dominação:

- (I) O processo da produção do carro;
- (II) O seu consumo individual (principalmente porque o carro é o objeto de consumo que sucede a necessidade da moradia);
- (III) O complexo tecnológico da máquina, ou seja, a especialização das fábricas automobilísticas;
- (IV) A privatização da mobilidade, pois o uso do carro ‘subordina outras formas de mobilidade; e, finalmente,
- (V) A cultura e uso dos recursos ambientais, no sentido de que há um discurso de legitimação que apela para ideias de cidadania e mobilidade ancoradas no uso do carro e, conseqüentemente, numa ‘boa vida’ para o homem da sociedade moderna.

A interconexão desses elementos produz uma cultura particular que tem parte do seu grande sucesso no modo como conseguiu dissimular sua natureza cultural e seus elementos de coerção. Podemos indicar como ‘peça’ fundamental de sustentação dos cinco elementos indicados por Urry, o fato de que a escolha do automóvel aparece sempre como escolha e satisfação de necessidades individuais. É nesse sentido que precisamos entender o termo ‘automobilidade’ cunhado por Urry: como uma tentativa de enfatizar a imposição e a naturalização dos automóveis como caminho e solução para a mobilidade, revelando que sua conjunção como solução para um desejo de liberdade e movimento (oriundo da fundação das grandes cidades) e como meio para a realização da funcionalidade (de aproximar as distâncias) requerida pelo mundo do trabalho é, na verdade, uma limitação e ordenação das possibilidades de mobilidade. O fato óbvio ao olhar sociológico é que tal sistema tem desencadeado uma série de problemas que reafirmam o estado de desigualdade social na

cidade. Em outros termos, pode ser dito que agora também o âmbito da mobilidade urbana é central para que se compreendam as políticas de reprodução da exclusão. O caos no trânsito é uma das patologias específicas das metrópoles pelos seus efeitos mais evidentes: número alarmante de acidentes, poluição ambiental, congestionamentos intermináveis que interferem no fluxo dos indivíduos, aumento do estresse e cansaço físico devido à ampliação do número de horas do dia dedicadas ao deslocamento para o trabalho e interferências nas formas de ocupação e moradia na cidade através da associação inflacionária entre trânsito e mercado imobiliário, uma vez que a expulsão dos pobres dos centros urbanos para as periferias distantes que caracteriza as grandes metrópoles desde os anos 60 (DAVIS, 2006) agudizou o problema da mobilidade das classes trabalhadoras.

Desse modo, pensar na ‘automobilidade’ como uma cultura de dominação permite compreender que a escolha do automóvel como principal modal não é apenas um resultado indesejado de escolhas racionais, mas parte de um processo mais amplo de expansão da lógica do capital e da precarização do trabalho que lhe é própria.

Assim, da mesma forma que o carro não é só mais um meio de mobilidade ou instrumento, a bicicleta também pode ser vista e problematizada da mesma maneira: há condicionantes que justificam o seu uso ou não na cidade. De um modo geral, os argumentos que emergem nas mais diversas metrópoles para justificar o uso das bicicletas tem como base um discurso de oposição ao discurso da automobilidade, tendo como ênfase, especialmente, os princípios de justiça, humanização, preservação e recuperação do espaço público, funcionando como uma opção que revela um novo estilo de vida. Assumir que o uso da bicicleta por si representa uma nova experiência do espaço público e confronta a lógica de exclusão na base dos processos de mobilidade seria incorrer no mesmo erro naturalista que sustenta a automobilidade: acreditar no objeto de transporte em si, nas suas vantagens e nos seus determinantes para as escolhas individuais, descolado da rede de experiência de seus usuários. Assim, além da necessidade de compreensão dos aspectos funcionais e sistêmicos do trânsito, para entender os processos de escolha do modal é necessário desnaturalizar a própria ideia de ‘escolha de um meio de transporte’, abandonando a perspectiva que a considera como processo objetivo e racional em que os indivíduos pesam a relação distância *versus* custo. Na verdade, é necessária a reconstrução do conjunto das experiências dos indivíduos, da articulação entre interesses e emoções, no processo de garantir formas de circulação na metrópole.

Urry indica como quinto elemento na composição da cultura dominante da automobilidade uma associação entre o uso do automóvel e uma ‘vida boa’. É fato que a atual cultura do carro está associada à construção de valores morais que justificam o seu uso. No entanto, é importante ressaltar que a preocupação com uma ‘boa vida’ ou ‘vida reta’ não são exclusividade das formas da automobilidade. Isso ocorre porque a moralidade e a experiência moral, as instâncias onde se pensa sobre a boa vida ou sobre como devemos viver, são parte inerente dos processos de mobilidade desde que esta passou a ser uma dimensão da vida na metrópole.

A proposta, então, nesse primeiro momento é enveredar pelos caminhos de uma sociologia da experiência na metrópole como forma necessária para compreensão dos processos de escolha de modal, particularmente da bicicleta. A discussão traz as concepções simmelianas (SIMMEL, 2005) sobre a cidade grande e moderna, e discute também o processo de tecnização dos transportes, como debatido por Norbert Elias (2006), onde se faz uma análise da dupla dimensão dos efeitos da tecnização na contribuição de um processo civilizador.

Em seguida, iremos tratar exclusivamente de uma sociologia mais recente da mobilidade urbana sob a ótica das discussões teóricas e metodológicas de um estudo mais amplo acerca da mobilidade na contemporaneidade.

1.1 Sociologia da experiência do trânsito na grande cidade

Num dos trabalhos mais fundamentais para a delimitação de uma perspectiva sociológica sobre a experiência urbana, Simmel (2005) busca demonstrar o processo de mudança na sensibilidade do indivíduo que precisa viver nas grandes cidades, e como são constituídas uma série de mudanças no comportamento e na organização da sociabilidade de modo a tornar possível a convivência na metrópole.

A experiência do indivíduo citadino é bastante peculiar. O tipo de ação movida pelo entendimento e não mais pelo modelo de emoções do homem da cidade pequena é explicado pelo processo de controle dos sentimentos, onde a objetividade ganha muito mais possibilidade de cultivo. Ao passo que o indivíduo se desintegra dos hábitos anteriores, ele também vai passar por um processo de socialização na cidade grande, um processo assimilado diretamente na sua consciência (WAIZBORT, 2000).

Na cidade pequena, os laços afetivos são fortes, pois as atividades dos indivíduos são restritas e interligadas, como se todos convivessem um em função do outro. Já a cidade grande prova o contrário. Imagine se as pessoas reagissem a todas as motivações da metrópole? Certamente a cidade não fluiria à maneira de um sistema padronizado das relações objetivas. Desse modo, Simmel aponta algo que é fundamental para o estudo da vida urbana ou as bases mesmas para o estudo da organização da experiência nas grandes cidades.

Simmel (2005) chama a atenção para o processo de desenraizamento do indivíduo como forma de preservação da vida subjetiva frente às coações do novo mundo que lhe é apresentado. Diante do grande e constante conjunto de estímulos que ‘assalta’ aquele que precisa se ‘mover’ por entre os inúmeros obstáculos não naturais da metrópole, é necessário que um novo padrão de relações com o exterior seja desenvolvido. A atenção focada, o olhar curioso e atento que se desenvolve nas pequenas cidades, não é mais possível em meio a uma grande quantidade descontrolada e imprevisível de estímulos e novidades. A explicação simmeliana para esse novo estilo de vida moderno se fundamenta na percepção de uma ‘intensificação da vida nervosa, como resultado de uma mudança rápida e ininterrupta de impressões interiores e exteriores’ (Simmel, 2005, p. 577).

Partindo do contexto de análise da grande cidade, Simmel caracteriza o tipo de habitante metropolitano: o indivíduo *blasé* teria o caráter moldado pela frenética vida na metrópole, necessário para mantê-lo resistente às pressões e ao turbilhão de informações que a cidade oferece. É como se a preservação da subjetividade pudesse ser conquistada apenas como uma propriedade privada:

A essência do caráter *blasé* é o embotamento frente à distinção das coisas; não no sentido de que elas não sejam percebidas, como no caso dos parvos, mas sim de tal modo que o significado e o valor da distinção das coisas e com isso das próprias coisas são sentidos como nulos. Elas aparecem ao *blasé* em uma tonalidade acinzentada e baça, e não vale a pena preferir umas em relação às outras. Essa disposição anímica é o reflexo subjetivo fiel da economia monetária completamente difusa (SIMMEL, 2005, p. 581).

Ou seja, a experiência do excesso e da novidade constantes que compõem a metrópole satura a subjetividade, de modo que o sentido de preservação requer que o indivíduo se proteja ou proteja a sua constituição: minimizando e retraindo a sua atenção ao mundo, constantemente anulando e refreando as suas possibilidades de envolvimento nas intensidades da experiência na metrópole. Na cidade, o tempo não é mais disperso porque foi preciso uma adaptação ao tempo da exatidão, da pontualidade e da praticidade para a

experiência e adequação ao mundo. Incógnito no espaço da rua, o homem metropolitano passa a experimentar a sensação de liberdade do ir e vir, sem maiores proximidades com o que não lhe convém. Sair às ruas da metrópole requer do indivíduo um caráter totalmente impessoal, uma técnica ou sociabilidade desenvolvida para as necessidades de agir e se comportar entre o interior e o exterior, entre o espaço público e o privado.

Simmel é uma referência fundamental nos estudos das grandes cidades ou das cidades modernas e, conseqüentemente, também nos estudos contemporâneos da mobilidade urbana. As observações profundas e precisas por ele construídas não perderam força de explicação de como se dá o funcionamento das relações sociais metropolitanas. De fato, a importância do texto simmeliano vem do fator de ter lançado as bases gerais para compreensão do tipo de experiência ou dos novos padrões de sociabilidade que se desenvolveram no espaço das metrópoles. Também é importante perceber que o modelo de indivíduo proposto por esse autor supera as discussões que simplesmente falam em urbanização e modernização porque apresenta um ponto de vista geral que é capaz de entender a coordenação entre os fenômenos da urbanização e modernização, dentre outros, a partir do modo como a subjetividade passa a **ser** constituída.

Se os modernos são indiferentes e cheios de reserva, se esse é o princípio para a convivência em um novo modelo de cidade, será a partir dos estilos de vida assim desenvolvidos que poderemos entender as conformações de grupos e suas identidades. Portanto, iremos recorrer à categoria ‘estilo de vida’, ‘uma inovação terminológica e analítica de Simmel’ (WAIZBORT, 2010, p. 179) que condensa toda a sua teoria acerca do moderno, e mais ainda, retrata ‘como um todo de uma comunidade depende da relação que se estabelece entre a cultura tornada objetiva e a cultura dos sujeitos (SIMMEL, p. 628, apud WAIZBORT, 2010, p. 179.), ou seja, as experiências do tempo presente ‘das qualidades, tendências, disposições, efeitos, atmosferas e afinidades dos elementos históricos’ (WAIZBORT, 2010, p. 179).

Como já traçamos acima, de maneira geral, aspectos desse estilo de vida do homem metropolitano traremos para o debate mais específico o papel do trânsito na construção da perspectiva simmeliana sobre a vida nas metrópoles. Como bem observa Simmel:

‘O tráfego moderno limita cada vez mais as relações sensíveis entre os homens, no que diz respeito à parte preponderante de todas essas relações à mera percepção do aspecto, e com isso ele precisa situar os sentimentos sociológicos gerais sob pressupostos completamente alterados. O caráter mais enigmático do homem que só é visto em comparação com o que só é ouvido... E em virtude do deslocamento mencionado, contribui seguramente para o problema do sentimento moderno da

vida, para o sentimento de desorientação na vida como um todo, para o sentimento de isolamento e para que as pessoas estejam rodeadas de todos os lados por portas fechadas'. (SIMMEL, p.727 apud WAIZBORT, p. 322).

É a partir dos meios de transporte que o tempo e o espaço se coisificam seguindo o imperativo essencial de industrialização que caracteriza a época em questão. Mais mobilidade significa mais acesso, amplitude das capacidades de exploração e expansão da cidade. A vida nas metrópoles se realiza através de grandes deslocamentos, onde cobrir distâncias no menor tempo possível se torna um elemento fundamental da sua economia. A necessidade e dependência do transporte motorizado traduzem a relação íntima que o sujeito moderno estabelece com a velocidade, uma ânsia pela mobilidade transformada numa “nova religião moral” (GIUCCI, 2004).

Quando observamos a nova organização do espaço-tempo demandada pela economia política da vida na metrópole, o automóvel se torna um de seus componentes fundamentais. E, dessa maneira, pode ser tido como elemento daquela tendência à reserva e da despersonalização das relações na cidade que leva, muitas vezes, a que se perceba o espaço urbano como lugar apenas de passagem, de transposição das distâncias que atrapalham as finalidades, e não mais de convivência. Obviamente, é possível ao menos imaginar que essa necessidade poderia ter sido suprida através de outros meios de transporte. No entanto, a tentativa de solucionar o dilema espaço-tempo se respondeu com a naturalização do automóvel como modo de deslocamento. Esse processo baseou-se numa longa insistência na associação direta entre o automóvel e os sentimentos de liberdade, prazer, autonomia, *status*, privacidade, aliada às modificações necessárias nas estruturas viárias e rodoviárias, na arquitetura das residências e ampliação dos mercados. Ou seja, o que Giucci chama de uma ‘nova religião moral’ é o resultado de um longo processo que buscou justificar o uso do automóvel como necessidade e bem, minimizando os seus efeitos danosos e insistindo em seu poder de associação e integração aos valores que impulsionam as ações individuais sob o sistema capitalista.

Toda essa estrutura que propicia a experiência do automóvel ou do transporte como religião e moralidade (*idem*) tornou-se parte do padrão metropolitano e buscou responder aos ideais de autonomia da vida moderna, como se estes ideais pudessem ser concretizados de modo simples, de modo que o automóvel se tornou o referencial imediato da liberdade. Por outro lado, esse estilo de vida, moldado na motorização da vida, levou as cidades a se adaptarem à grande invenção da modernidade sem que, por muito tempo, fosse motivo de preocupação o fato de que a condição de mobilidade das pessoas poderia ser reduzida caso

se optasse por uma forma dominante de transporte individual. A universalização desse tipo de modal ao longo do tempo tornou-se o pivô da problemática da mobilidade urbana.

Assim, a partir da análise de Simmel, podemos perceber que existe uma relação intrínseca entre o problema da mobilidade e a sociabilidade moderna ou, mais especificamente, entre o trânsito e o conjunto de valores que orienta a experiência dos indivíduos na grande cidade: o culto da velocidade, a necessidade de aproximar espaço e tempo e, especialmente, a certeza de que, apesar de tratar-se de uma experiência compartilhada por muitos, a individualidade é o valor mais fundamental. Isso é importante para a presente discussão porque é uma espécie de ‘frame’ onde vamos orientar a pesquisa, superando a perspectiva que considera a experiência contemporânea das cidades como algo completamente descolado de lógicas mais amplas de produção da existência e de organização das sensibilidades.

Porém, é preciso começar a questionar o problema da indiferença característico do indivíduo *blasé*. É possível pensar uma mudança histórica que foi sendo elaborada ao longo do desenvolvimento das grandes cidades, especialmente nos aspectos da inclusão das pessoas no espaço urbano, sob condições desiguais, de modo que uma suposta indiferença da vida na metrópole passa a ser colocada em xeque pelo grande medo da imobilidade devido às horas que o trânsito exige de cada cidadão. Nesse sentido, o grande medo de ficar preso por horas no trânsito, o pesadelo do imobilismo e da limitação das relações/transações confronta uma constituição *blasé* da personalidade.

No sentido de ampliar o debate sociológico sobre o problema do trânsito, cabe ao presente estudo tentar elaborar conexões com a teoria de Norbert Elias que, assim como Simmel, demonstra a sua predileção pelo entendimento da vida social a partir de suas interações. A Sociologia processual eliasiana permite “articular as transformações dos modos de se comportar com as transformações nas estruturas da sociedade” (WAIZBORT, p. 103, 1999). Assim, iremos discutir brevemente a correspondência entre o processo de tecnização dos transportes e o processo civilizador (ELIAS, 2006).

Para Elias (2006), a maneira mais apropriada de se compreender os processos sociais é através da compreensão de seus diversos estágios num período longo. Dessa maneira, o processo de tecnização dos transportes pode ser visto como um desses estágios no desenvolvimento da sociedade contemporânea, muitas vezes em afinidade com o processo civilizador. Por tecnização devemos entender o processo que “permite que se aprenda a explorar objetos inanimados, em favor da humanidade, manejando-os e os processando na

guerra e na paz, sobretudo na expectativa de uma vida melhor² (ELIAS, p.35, 2006). A definição eliasiana parece problemática para uma ótica contemporânea, especialmente após tantas críticas à noção de técnica, mas precisamos perceber que o autor argumenta do ponto de vista da percepção que os indivíduos possuem do processo em questão. Dizemos isso, apenas para lembrar que Elias não é um entusiasta da técnica, mas busca revelar o que anima as relações dos indivíduos com os processos de tecnização. Assim, o desenvolvimento da técnica dos transportes permitiu o rompimento das forças que impediam os indivíduos de ampliar a sua mobilidade.

Ao classificar quatro momentos da revolução dos transportes entre os séculos XIX e XX, a saber: a máquina a vapor; veículos com motor de explosão; o avião; e os veículos espaciais e a energia nuclear, Elias busca argumentar que tais invenções não são apenas reflexos de períodos históricos particulares. O que temos é que em cada estágio há um aperfeiçoamento tecnológico que, ao exigir adaptações do processo experimental produz o surgimento de um padrão social de auto-regulação. Na verdade, o que está em questão é uma ideia simples, mas que traz implicações para a pesquisa: as invenções ou desenvolvimentos tecnológicos não podem ser entendidos como objetos ‘livres’, antes precisam ser entendidos em meio ao jogo de interações que os produziu, que ‘desregulou’ ou ‘desequilíbrio’ com suas aparições e, especialmente, na nova regulação de sensibilidades que se estabelece. No caso do automóvel, Elias ressalta:

Faz parte do senso comum a ideia de que, no curso do século XX, particularmente entre as nações industriais mais desenvolvidas – o chamado grupo de Estado ocidental – o carro tornou-se um acessório corriqueiro, quase indispensável à vida... Para muitas pessoas o automóvel passou a ser parte delas mesmas, ampliando-lhes a liberdade de movimento de uma maneira jamais vista até então (Elias, p. 48, 2006).

Contudo, mesmo com a evolução dos transportes, e de certa forma, a melhoria da qualidade de vida e o aumento da integração entre as sociedades, o processo de aprendizagem em direção a uma educação de sentimentos, não é uma mudança imediata. Nesse sentido, o automóvel não foi sempre, desde sua invenção, experienciado como o é hoje. Existe um fluxo de idas e vindas, no qual podemos destacar como influência

² Norbert Elias justifica o uso do termo vida melhor diferenciando-o do termo ‘vida boa’. Ele esclarece que ‘a vida boa’ estaria relacionado a uma dimensão normativa, como se fosse um estágio ideal, sendo o próprio objeto/problema da filosofia moral. O termo vida melhor refere-se ‘a um processo social em cujo desenvolvimento as condições de existência tornam-se não exatamente ótimas, em sentido absoluto, porém superiores em comparação a uma fase anterior’ (Elias, 2006, p.36).

importante para esse processo o alto grau de acidentes de trânsito nas grandes cidades. Tal descompasso, como retrata Elias (2006, p.61), é um fator importante a ser destacado, pois mesmo com o avanço da tecnização, ‘o desenvolvimento do *habitus* humano não segue o mesmo ritmo’. O caso do grande número de acidentes que existia e que persiste em muitas sociedades é um exemplo claro de como o uso do automóvel se desenvolveu a partir também de um processo de controle e equilíbrio das emoções. Na sociabilidade própria ao trânsito, além das regras gerais, foi preciso um balanço das emoções onde o medo e o perigo de acidentes não interferissem ou permitissem a sensação de liberdade e segurança.

Assim, também seguindo a lógica da sociologia processual, colocamos em evidência o trânsito como problema sociológico, destacando que a sua compreensão requer como propósito uma análise da experiência do que é viver sob a perspectiva da mobilidade na grande metrópole e, especialmente, de como as relações e sensibilidades vão se estabelecendo em torno dos imperativos da mobilidade. Fazendo um contraponto ao processo da tecnização, o ressurgimento do uso da bicicleta como modo de vida nas grandes cidades de hoje, nos leva a repensar esse tal estágio motorizado e suas consequências. Na verdade, a construção estudada aqui de uma nova sensibilidade para o trânsito centrada no uso das bicicletas faz ressaltar o problema da padronização da mobilidade pelo uso do automóvel, e de como essa centralidade do automóvel foi elaborada a partir de uma restrição das tantas outras possibilidades de ir e vir na cidade. Numa nota mais impressionista, é possível, como diz Elias, que a organização do trânsito em torno de uma sociabilidade do carro e dos seus sentimentos individuais e individualizantes seja um indicador de uma ‘distorção egocêntrica do desenvolvimento humano’ (ELIAS, 2006, p.35).

Nesse caminho de desnaturalizar o trânsito e afirmá-lo como objeto sociológico – algo ainda necessário visto que no debate sobre o trânsito hoje os sociólogos não ocupam posição central – percebemos que todo evento que requeira qualquer saída à rua nos coloca na obrigação de lidar com contradições, nuances, dificuldades, vantagens e desvantagens da aventura cotidiana da mobilidade. Além disso, desde o caminhante, o ciclista, o motociclista e os motoristas, qualquer que seja a condição desses agentes, nenhum desses indivíduos estará isento de enfrentar o embate homem *versus* máquina. Apenas as percepções e as experiências são diferenciadas.

Na ordenação do trânsito existe um elo que mantém todas as diferentes experiências convivendo no mesmo espaço, buscando regulação para os conflitos mais intensos e as discrepâncias sociais mais evidentes. Para que essas experiências sejam analisadas em sua

particularidade e para que se compreenda como se constrói o equilíbrio entre os diferentes meios ou formas de mobilidade em conflito é necessário trazer para o debate mais uma categorias de análise: o *habitus* que, se pensado aqui para a compreensão do uso das bicicletas, pode também indicar um caminho para a investigação sociológica das várias experiências que compõem o trânsito.

Como demonstramos, as perspectivas de Simmel e Elias sobre o trânsito apresentam um foco na experiência da vida nas metrópoles, especificamente nos valores e nas sensibilidades que organizam a prática dos indivíduos que precisam viver a cidade e para isso se mover nela. É nesse sentido que aqui usamos o termo ‘experiência moral’; tentando permanecer numa dimensão das sociologias de Simmel e Elias que analisam a composição de grandes quadros da vida social a partir dos sentidos produzidos pelas relações entre indivíduos. Nesse sentido, também está intrinsecamente relacionado à compreensão sociológica da constituição da experiência a própria ideia de *habitus*. Tanto para Elias (ELIAS, 1990) quanto para Bourdieu (BOURDIEU, 2002; 1996) a noção de *habitus* é uma forma mediadora de romper com as dualidades que muitas vezes orientam a análise da vida social. Ou seja, a noção de *habitus* procura entender como a sociedade se torna ‘parte das pessoas’, mas o faz considerando a forma como estas interagem e organizam a sua ação nesse processo, como as ações se constituem sem que se lhes considere mero efeito das estruturas e nem pura vontade e contingência. No caso específico das bicicletas, é possível falar num *habitus* dos ciclistas cicloativistas porque podemos perceber como seus comportamentos são formados a partir das condições oferecidas pelo modo de vida na cidade e no trânsito em particular, estabelecido ao longo do tempo e assimilado pelo aperfeiçoamento das leis gerais e pelo processo de auto-regulação (ELIAS, 1993), mas se mantém a partir da prática diária, do contato com os acontecimentos cotidianos, e da afirmação de modos específicos de agir e viver, no trânsito e fora dele.

A ideia de *habitus* também permite pensar a ordenação dos conflitos que surgem das interações no espaço do trânsito, tanto por questões mais gerais de classe que determinam poderes de ocupação das vias, quanto por incompatibilidades próprias ao uso de determinados meios e dos valores que se lhes atribui. Analisando as posições particulares que compõem o trânsito, pode-se dizer que ciclistas e pedestres são os elos mais frágeis desse sistema, numa condição de subordinação imposta pelo sistema da automobildade. Os *habitus* de pedestre e ciclista precisam se elaborar em situações tensionadas pela desigualdade instituída nas estruturas físicas da cidade, na sua fragilidade corporal diante das

grandes máquinas de metal, e também confirmada na importância dada à urbanização das grandes cidades com foco nos modelos de locomoção baseado no carro e nos interesses de seus motoristas. A atual configuração do sistema trânsito se organiza como espaço de dominação e concorrência desigual (URRY, 2007).

1.2 Sobre Mobilidades

Uma vez que discutimos as linhas gerais de uma sociologia do trânsito, a partir de agora buscamos apresentar o debate mais específico que orientou esse trabalho, especificamente o debate contemporâneo sobre mobilidades e sobre o uso das bicicletas nas grandes cidades.

As formas de mobilidade vêm se modificando ao longo do processo de desenvolvimento do conhecimento e da técnica. Se antes tínhamos uma concepção de mobilidade nômade, restrita ao espaço geográfico e às idas e vindas não ordenadas pelo tempo, hoje a visão de mobilidade é relacionada a uma condição global de estilos modernos. Como sugere Marc Augè (2010) estamos num estágio da experiência da mobilidade *sobremoderna*: um tipo histórico particular que se expressa nos movimentos da população, na circulação dos produtos, das imagens e das informações, correspondente ao ‘paradoxo de um mundo onde poderíamos teoricamente fazer tudo sem deslocarmo-nos e onde, no entanto, deslocam-nos’ (AUGÈ, 2010, p.16). A perspectiva de Augè aponta para uma contradição fundamental orientando a mobilidade nas grandes cidades: a ideia ou desejo de que as distâncias seriam imediatamente transpostas, e a dificuldade real desse deslocamento.

Na verdade, não existe uma diferença de fundamentos teóricos entre a mobilidade *sobremoderna* de Augé e o que já foi dito sobre o problema do deslocamento nas grandes cidades por Simmel ou Elias: todos apontam para o paradoxo ou contradição entre o ideal da velocidade, da quebra de limites do espaço/tempo na vida da cidade, e a experiência concreta do deslocamento como um conjunto de barreiras e limitações, seja de pessoas, máquinas, prédios, e o conjunto de todos eles - se opondo ao deslocamento individual. No entanto, a ideia de Augé é importante porque revela uma mudança de grau. A cidade de Augé está muito mais próxima de nós do que aquela de Simmel. Na mobilidade *sobremoderna* foi hipostasiado o paradoxo entre o desejo de velocidade no deslocamento e a possibilidade do deslocamento. Um dos maiores problemas da vida nas grandes cidades de hoje é o tempo

que se perde no trânsito, os engarrafamentos quilométricos, a barreira que o trânsito se tornou à própria experiência de diversidade que caracteriza a cidade.

Contudo, o estudo mais específico e detalhado sobre o que seria essa mobilidade contemporânea encontra-se no conceito de mobilidade ou *mobilities* como trabalhado pelo sociólogo britânico John Urry (URRY, 2007). Urry busca o entendimento das relações sociais estabelecidas a partir do surgimento de novas tecnologias que proporcionam as comunicações em larga escala, numa tentativa de fazer uma reivindicação substantiva de que há vários tipos de movimentos a serem analisados sociologicamente: fixos e não fixos.

Ainda de acordo com esse autor, novas alternativas teóricas e metodológicas são complexas, pois para teorizar sobre o mundo social das mobilidades é necessário recorrer às análises de diversos campos: econômicas, sociais, políticas, ideológicas, e também de infraestrutura. Sendo assim, o autor vai nos trazer dimensões do que seria o novo ‘paradigma da mobilidade’ no âmbito das ciências sociais. Em resumo, esse paradigma consiste numa revisão global das maneiras em que os fenômenos de mobilidade têm sido historicamente examinados. O argumento é de que esses fenômenos não podem ser mais analisados de forma estática ou apenas estrutural. Há uma intersecção dos sistemas de mobilidade que eleva a discussão para outro patamar teórico, isso porque cada sistema está numa relação de adaptação e de evolução com o outro. Por isso, ele propõe romper com a visão de que o humano não pode ser dissociado do seu mundo material. Aspecto que coloca a mobilidade como ponto crítico aos postulados do humanismo. Se os objetos aumentam a capacidade das relações sociais é preciso tratar os diversos movimentos entre espaços ‘através da linguagem dos complexos sistemas adaptativos’ (Urry, 2007).

Dentre os tipos de mobilidade, Urry caracteriza cinco tipos interdependentes que produzem e organizam a vida social, ampliando assim um conceito que pensávamos estar restrito apenas ao movimento físico no espaço do trânsito: 1) movimentos que proporcionam a viagem corporal de pessoas para o trabalho, lazer e migração, organizado em modalidades de contraste do tempo-espaço; 2) movimento físico de objetos da produção, do consumo e varejo; 3) movimentos imaginativos de imagens de lugares e povos por meio das mídias visuais, pela televisão; 4) movimento virtual, quase sempre em tempo real, que transcende as distâncias geográficas e sociais; 5) e os movimentos por comunicação individual - via mensagens de textos, cartas, telefones.

Essa perspectiva apresenta uma dimensão nova ao estudo das mobilidades uma vez que dilata a noção de mobilidade e traz para a perspectiva sociológica uma concepção ampla

de movimento. Nesse sentido, os movimentos que a sociologia estuda não são apenas os deslocamentos ‘corporais’, mas todos os tipos de movimento e deslocamento de sentidos e significados. De modo muito simples, Urry está afirmando, seguindo a perspectiva de Giddens (1991) sobre as mudanças na relação espaço e tempo, que precisamos considerar as diversas novas formas de interação que as novas tecnologias permitem como formas de ‘presença’ e de interação social no mesmo sentido que empregamos para aqueles encontros que foram primeiramente analisados pela Sociologia. Ou seja, nesse novo sistema, precisamos entender que mensagens, compartilhamento de informações e imagens via internet, jogos e compras on-line, tecnologias de monitoramento e orientação (como o GPS) são também formas de deslocamento e, portanto, de mobilidade. Esses também passam a integrar a mesma rede de conflitos e desigualdade que orienta os processos ‘físicos’ de experiência e mobilidade urbana, atuando também na economia política do movimento, onde precisamos entender ainda se o seu uso reforça a atual organização da ‘pirâmide da desigualdade de mobilidade’ ou se está caracterizado pelo aumento do poder de mobilidade dos que estão na base.

A perspectiva de Urry, em termos dos tipos de mobilidade a serem consideradas, vai muito além do grupo estudado nessa pesquisa que é particularmente de indivíduos que optaram por se deslocar de bicicleta, mesmo que a maioria deles dispusesse ou pudesse dispor de um automóvel. No entanto, a perspectiva de Urry continua sendo importante para nosso estudo por apresentar a centralidade de se pensar os deslocamentos para o entendimento da sociabilidade contemporânea e, ainda mais, a complexificação da relação mobilidade e trânsito: onde, a partir das novas tecnologias, se acelerou a disputa pela velocidade e se ampliou a necessidade da aceleração das formas de presença.

Portanto, a partir dessas classificações de possibilidade de análise das mobilidades, estaremos centrados no entendimento dos processos que se desenrolam no deslocamento físico, das aproximações e distanciamentos gerados pelos novos estímulos que o trânsito desperta nos indivíduos que optam pelo modal bicicleta. Dentre os elementos que compõe esse espaço de encontro e convergência, dois deles, os indivíduos que optam pela bicicleta e os indivíduos que optam pelo carro, compõem um quadro complexo, e divergente, mas que vivem sob essas limitações e concessões quanto ao uso do espaço urbano.

1.3 A mobilidade por bicicleta: contribuições de alguns estudos contemporâneos

Os estudos que se debruçam sobre a mobilidade urbana são difusos, e em sua maioria tendem a olhar para o problema das grandes cidades sob uma perspectiva do campo das objetividades. Esta afirmativa tem em sua base o conceito simmeliano da dualidade da vida social, onde a balança que mede a cultura na modernidade é desigual: a vida objetiva é mais enriquecida pelo fato do desenvolvimento tecnológico ser muito mais acelerado, deixando o desenvolvimento da própria subjetividade em segundo plano. O que nos permite fazer uma analogia a esse desenvolvimento da cultura objetiva com a atenção dada às questões de como resolver o problemas mais estruturais que envolvem o trânsito.

A vida na cidade moderna é veloz e a cultura do carro condiz com o atual estágio que estamos vivenciando. Apesar das vantagens que esse meio de transporte trouxe para o ‘desenvolvimento’ da cidade, a balança da desvantagem se destaca pelos fatores constitutivos do ‘caos no trânsito’.

É importante fazer tais considerações porque os estudos da mobilidade por bicicleta enveredam por um caminho oposto, onde a constituição das subjetividades é evidenciada. Foge do domínio da engenharia do tráfego, por exemplo, o conhecimento do que fundamenta as relações dos indivíduos com o espaço urbano, da análise de padrões sociais, estilos de vida, valores e códigos morais existentes nesse espaço fluido, de interações quase instantâneas.

Assim, numa sociedade motorizada, marcada pela automobilidade e pela necessidade de aceleração das formas de presença, percebemos que o uso da bicicleta como veículo funcional requer (e realiza) a construção de um novo discurso sobre a mobilidade urbana. De modo particular, os estudos recentes sobre o uso da bicicleta possuem uma afinidade com uma construção política mais ampla que vem se articulando nos movimentos sociais que visam transformar a cidade: o foco nos processos de construção de uma ‘nova sensibilidade’. O usuário da bicicleta, assim como o caminhante, vivenciam a cidade de uma outra perspectiva. A particularidade do ciclista se baseia na redescoberta das sensações estimuladas pelo contato mais íntimo com a cidade, diferentemente da experiência sob o olhar do ‘do lado de dentro do automóvel’.

De início é importante ressaltar que o estudo sobre o uso da bicicleta na grande cidade não é uma originalidade da nossa pesquisa. Alguns estudos já se dedicam ao conhecimento dos impactos decorrentes da mobilidade por bicicletas, no campo da

Sociologia, a exemplo da pesquisa de Rodrigues (2013) intitulada ‘Mobilidade urbana por bicicleta no Distrito Federal: uma análise do Programa Ciclovitário’.

É importante situar o lugar da bicicleta nas transformações sociais, pois ela antecede o automóvel no que diz respeito à construção dos ideais de velocidade, agilidade e maior liberdade, quando do seu surgimento, no seio da Revolução Industrial, na Europa e nos Estados Unidos do século XIX. Primeiramente usada pelas classes média e alta, já no século XX e mais adiante se espalhou entre as diversas classes sociais, principalmente entre os trabalhadores das fábricas. A massificação dessa tecnologia (que é de certa forma simples, mas que também passou por um processo de aperfeiçoamento onde foi possível torná-la um veículo seguro) foi responsável por lançar as bases para um novo conceito de mobilidade pessoal à época, em afinidade estreita com a condição do moderno, enfatizando a liberdade de movimento individual (ROSEN 2002; FURNESS 2010 apud VIVANCO, p. 23, 2013).

Se no passado a bicicleta foi tida como tendência de uma condição moderna, essa centralidade se perdeu dando lugar aos automóveis. No entanto, no tempo presente ela passou a ser um assunto emergente nas discussões sobre a mobilidade da grande metrópole. A retomada da discussão sobre a bicicleta como um tipo de transporte útil vem abrir um leque de possibilidades de análise acerca da cultura da bicicleta como prática culturalmente construída. Nesse sentido, a bicicleta não será exposta apenas como um símbolo, mas também como elemento simbólico, onde as dimensões físicas e temporais contribuem para a experiência e percepções do próprio indivíduo e para as relações sociais que o cercam, como bem analisa Vivanco (2013) em sua etnografia intitulada ‘*Reconsidering the Bicycle. An Anthopological Perspective an a New (Old) Thing*’.

O referido autor trata de como as práticas da bicicleta estão enraizadas em processos culturais, sociais, políticos e econômicos. Para tanto, ele irá destacar os aspectos definidores para construção de uma cultura urbana sob a perspectiva de três cidades: Amsterdã, Bogotá e Burlington. A experiência das diversas cidades nos chama atenção por dois elementos importantes que vão sendo elaborados pelos ciclistas na construção da cultura urbana mediada pela mobilidade por bicicleta: a consciência da bicicleta e a construção do ideal de direito à cidade. Aspectos que despertam uma noção de atuação protagonista na construção de uma mobilidade urbana acessível, onde o uso do espaço público permite que os indivíduos exerçam o seu direito.

A experiência na cidade não pode ser apenas medida pela quantificação de ciclovias ou ciclofaixas, ou pelo grau de *ciclabilidade*³ das cidades. As infraestruturas são fatores externos, talvez facilitadores de um maior uso e uma forma de proteção e afirmação do ciclista nas ruas. É preciso perceber que há uma limitação conceitual do termo ‘transporte’, e a bicicleta tem um caráter distintivo dos outros veículos, pois o seu passageiro é o seu motor. O que resulta numa relação que exige uma fusão temporária entre homem e máquina (idem). Tal observação tem sua importância porque nos ajuda a perceber esse modo *sui generis* presente na opção pela bicicleta.

Ao desenvolver sua abordagem antropológica para a questão da mobilidade por bicicletas, Vivanco (idem) leva em consideração a relação das pessoas com esse objeto, e não simplesmente uma análise de como seria integrá-las a um sistema de transporte. Portanto, nas suas contribuições é possível identificar como a dinâmica composta pelo entrelaçamento de algumas esferas da vida social pode moldar os tipos de relações sociais mediadas pela bicicleta. Mas, como chama atenção, é preciso tomar como pressuposto as particularidades e as condições de cada cidade. Cada cidade, como construção histórica e terreno de disputas políticas que vão se refletir/constituir também em termos da mobilidade e da distribuição de poder a partir da capacidade de deslocamento, apresenta uma constituição ou equilíbrio particular das tensões. De modo que, se a teoria nos permite pensar a economia política da mobilidade como consequência da modernidade das cidades, também é necessário trazer para a teoria como cada uma dessas relações e disputas particulares se desenvolvem em cidades específicas.

Podemos destacar também a ideia da significação da bicicleta que perpassa algumas relações que se entrelaçam no espaço físico, ideológico e social. Vivanco (idem) utiliza o termo “renascimento” para situar o lugar que a bicicleta ocupa no meio social, analisando a grande visibilidade que a bicicleta passou a ter nos últimos anos, a partir das práticas políticas dos movimentos pró-bicicleta, e do investimento estrutural que garante a aceitação e predileção pelo modal. Essas colocações reforçam o seu argumento de que a bicicleta é um objeto ‘heterogêneo, multidimensional e contextual’ (VIVANCO, 2013, p.7). Além disso, a bicicleta também precisa ser entendida como uma experiência coletiva e expressiva, onde as normas envolvidas na prática do andar de bicicleta transcendem os interesses dos indivíduos. Os processos de uso da bicicleta são construídos pela experiência diária e pelos significados

³ Esse é conceito é usado principalmente por teóricos da Engenharia Urbana. Refere-se a capacidade que as cidades tem de permitir a mobilidade por bicicleta, numa tentativa de medir a capacidade cicloviária de uma cidade, utilizado por integrantes do movimento cicloativista.

compartilhados por pessoas que vivem a cidade, e por atividades que tentam confrontar um cenário em que a demanda por mobilidade parece estar apenas condicionada ao carro, a automobilidade.

É nessa forma particular de confronto à automobilidade que se constituiu um ideário da “ciclocidadania” (ALDRED, 2010), ou a ideia de que a prática do ciclismo seria uma forma de modificar a percepção do indivíduo do meio social e ambiental no qual ele está inserido. Tal ideia é discutida no artigo *‘On the outside’: constructing cycling citizenship*, resultado da análise de dados de entrevistas em profundidade, na cidade de Cambridge, na Inglaterra, na intenção de explorar a percepção de ciclistas que convivem intensamente com a cidade predominantemente motorizada. A partir desta pesquisa, a autora afirma que o ‘ciclocidadão’ é aquele que percebe a cidade ‘do lado de fora’ do automóvel, ou em oposição à experiência construída e demandada pelos automóveis. O grupo analisado, além da rejeição ao carro, também passa a ter um padrão de vida baseado no consumo consciente que também seria um ‘gerador de mobilidade’. A ciclocidadania prestigiaria a junção de vários tipos de comportamentos: pessoas comprometidas com o discurso ambientalista, com o autocuidado, com o enraizamento local, e com a comunidade⁴; valores que tornariam esse cidadão distinto dos demais no espaço urbano, como se o ‘consumo politizado’ fosse uma alternativa na busca da ‘boa vida’. De toda forma, esses cidadãos não estão fora da economia dos transportes, apenas são reorganizados dentro de um sistema de produção e consumo ecológicos, ou seja, dentro de uma economia moral (idem). A partir da ideia de ciclocidadania, Aldred apresenta algo que buscamos realizar com esse trabalho: indicar como o uso da bicicleta se constitui também como uma experiência moral que, ao buscar construir as formas de uma vida boa ou reta, não se restringe ao uso da bicicleta como modal, mas vai incorporando diversos elementos e práticas que seriam importantes na composição de uma nova experiência.

Segundo Green et al. (2012), o vínculo com a responsabilidade ecológica de ‘bons cidadãos’ busca indicar um grave problema na ênfase e hierarquia da automobilidade, no espaço urbano, e, nos demonstra como a prática da bicicleta se transforma numa prática moral, num compromisso com uma nova organização da cidade, fazendo uma oposição à

⁴ Abrindo um parêntese para a questão do cidadão comprometido com a comunidade, esse aspecto diz respeito à sociabilidade que a bicicleta promove no mais próximo entre grupos que se familiarizam e compartilham da vivência do andar de bicicleta.

ideia do carro como algo imoral. Esse discurso de uma responsabilidade com o ecossistema global promulga uma cidadania moral.

Assim, já está presente na bibliografia mais atual um aspecto bem relevante para o nosso estudo que é a discussão da bicicleta como símbolo de resistência ao atual sistema dominante motorizado, tido como não sustentável. Entre a relação indivíduo e a preservação ambiental, há algumas considerações representativas para a compreensão do estilo de vida dos ciclistas urbanos. Da relação entre preservação ambiental e bicicleta emerge o conceito de ‘estilo de vida verde’ ou *greenlifestyle* (HORTON, 2006), que converge com a ideia desse ‘novo cidadão’ metropolitano. A mudança social que os ciclistas urbanos idealizam busca partir de uma mudança de estilo de vida que precisa ser reafirmado na coletividade.

Nessa construção de uma nova sensibilidade, podemos afirmar que as tensões vividas pelos ciclistas no cotidiano do trânsito, amor, ódio, sentimento de liberdade, segurança ou medo, em relação à cidade são reelaboradas numa cultura particular. É preciso perceber a centralidade do campo das emoções nesse processo, uma vez que a sociabilidade de ciclista, mais do que simplesmente alguém que anda de bicicleta, é formada nas interações com outros ciclistas, com outros modais, e com a experiência da cidade- numa sistemática ordenação e produção de sentimentos. Para Kidder (2011), as emoções experimentadas não se limitam ao sentir dos indivíduos isolados, também estão relacionadas à apropriação afetiva do espaço, de modo que emoções e espaço físico se relacionam dialeticamente.

A partir dessa discussão e dos problemas de uma sociologia da mobilidade apontados, buscamos entender a experiência dos ciclistas urbanos ativistas, ou cicloativistas da cidade do Recife. Apesar da interação desse grupo com diversos aspectos sociais e políticos da mobilidade, o foco da pesquisa será dado ao seu modo particular de constituição de uma experiência moral a partir do uso das bicicletas ou, a construção paralela a essa, a construção de uma nova experiência da cidade que reorganiza valores, emoções e ações.



Figura 9. O campo do Cicloativismo. Bicicletada 2012; Cartazes de protesto na Bicicletada; Protesto cicloativista realizado na UFPE.

Capítulo 2

A pesquisa na grande cidade: a experiência de campo

Quando se tem o trânsito da cidade grande como palco principal da observação das interações sociais, onde os atores se apresentam numa relação estreita com o espaço da rua, num campo de fluxos acelerados e em disputas que podem representar alto risco, a busca por encontrar um ponto de observação inicial se apresenta, à primeira vista, como uma procura num mapa sem legendas. A pesquisa sobre o trânsito começa com o mesmo sentido de embaraço que o senso comum apresenta e reforça: é apenas um caos, um caos perigoso onde qualquer segundo de distração pode custar muito. Dessa maneira, encontrar o sentido das conexões parece tarefa difícil. No entanto, o objetivo desta pesquisa foi encontrar a experiência e o lugar dos ciclistas no espaço do trânsito como um jogo de interações definidas. Para isso, não seria suficiente apenas saber quantos novos ciclistas surgem a cada dia na cidade e quantas ciclofaixas foram criadas. Essas abordagens, apesar de muito importantes para pensar e planejar a mobilidade, dizem pouco sobre o trânsito como uma figuração ou como indivíduos e máquinas disputam poder nesta, seguindo uma perspectiva eliasiana. Além disso, ousaria afirmar que essas abordagens, principalmente baseadas na engenharia, continuam a entender o trânsito ‘de fora’, reforçando a ideia de que se está lidando com questões meramente técnicas, falando de máquinas e vias; elaborando o trânsito como um sistema independente e mecânico.

Nesse sentido, a preocupação inicial com um entendimento das formas de construção da experiência moral no trânsito foi importante para que esse olhar externo começasse a ser problematizado. Fica claro que, ao se buscar uma metodologia orientada para o movimento e em afinidade com a mobilidade como um elemento constitutivo das interações sociais, o método qualitativo surge como melhor opção (URRY, 2007). Os estudiosos da mobilidade (URRY, 2007, VIVANCO, 2013, ALDRED, 2010 GREEN, 2012) concordam que um dos principais aspectos da pesquisa sobre o tema é a necessidade de compreensão dos sentidos produzidos pela experiência da mobilidade, numa forma de criticar os estudos mais tradicionais do movimento que tendiam a considerar a experiência da mobilidade como fundada no problema de ‘deslocamento e sua finalidade’, como se estivesse em questão simplesmente transpor distâncias. Foi pensando na necessidade de contribuir para os estudos

da mobilidade a partir de uma perspectiva sociológica, especificamente de uma sociologia centrada na construção dos sentidos e valores, que a pesquisa desde o início se encaminhou para uma forma qualitativa.

No desenvolvimento do trabalho utilizei da observação participante ou, usando melhor o termo à maneira de Loïc Wacquant (2002), a ‘participação observante’, que possibilitou a compreensão da experiência do ciclista no trânsito a partir da incorporação dos modos de ser ciclista: seus sentidos, experiência e emoções. Porque existem particularidades de uma cultura que só se destacam na familiaridade com o cotidiano, foi preciso, como pesquisadora, também usar a bicicleta. Há uma forma específica de atuar nas ruas que está em íntima conexão com o modelo de cidade, configurando uma relação de ‘mão dupla’ entre indivíduo e cidade. Assim, jamais poderíamos descrever a experiência do trânsito do Recife, sem a oportunidade de senti-lo, sem conviver com o conflito, e muito menos sem saber o que é ser ciclista em uma cidade marcada pela motorização em massa. Ao longo do percurso aprendemos a lidar com os diferentes papéis que foram se destacando nessa aventura de imersão no espaço urbano, de ser e viver a cidade, deixando-se levar pelo fluxo das ruas.

Inicialmente, eu acreditava que existia apenas a categoria de ‘ciclistas’, mas a partir da observação foi possível descobrir que existem categorias distintas de ciclistas que constituem a ‘cultura da bicicleta’: cicloativistas, ciclistas urbanos, os ciclistas do grupo de pedal e os ‘ciclistas trabalhadores’. Perceber o uso da bicicleta na grande cidade como uma forma de construção de sociabilidade, nos apresentou várias possibilidades de exploração do objeto – de modo que seria possível falar em algo mais amplo como a própria experiência da cidade a partir da mobilidade e das bicicletas especificamente. Mas, a decisão de analisar o processo da experiência moral de cicloativistas da cidade do Recife não foi uma ideia que surgiu de imediato, pronta e acabada. O objeto foi se desenhando ao longo do contato com o campo, a partir do acompanhamento da ‘luta’ diária dos cicloativistas em tentar ‘curar a cidade’ de um modelo de mobilidade urbana, que, para eles, se tornou algo imoral e disfuncional.

Neste capítulo apresento os caminhos, técnicas e problemas que compuseram a dimensão metodológica do trabalho ou, em termos mais simples, como foi possível conhecer a experiência e cultura da bicicleta na cidade do Recife. Esse conhecimento exigiu o desenvolvimento de uma habilidade para pedalar nas ruas, para lidar com situações de conflito no trânsito, e, de um modo geral, o entendimento dos códigos e linguagem do universo cicloativista.

Durante os seis meses que passei no campo, participei de seis Bicicletadas, das reuniões presenciais da Ameciclo e da agenda de atividades dos cicloativistas: pesquisas e ações em escolas, festas e as ações em parceria com outros movimentos. A partir destas vivências foi construído um roteiro de entrevistas com base nas observações extraídas ao longo da pesquisa, e foi possível entrevistar vinte ciclistas, participantes da Bicicletada Recife, do grupo Direitos Urbanos (D.U.), da Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife (Ameciclo) e da Escola Bike Anjo (EBA). Foi utilizado um roteiro semiestruturado que buscou tratar das histórias desses ciclistas, desde os primeiros contatos com a bicicleta até o momento de inserção dessas pessoas no campo do ‘cicloativismo’.

Além das entrevistas, são utilizadas as percepções que surgiram ao longo do processo de atuação no campo (contidas no diário de campo) e também as matérias publicadas em jornais, blogs e revistas e os diálogos travados entre os ativistas na rede social (no caso, as comunidades na página do *facebook*, como ‘Bicicletada Recife’, ‘Cicloação’, ‘Direitos Urbanos’). Seguindo a ideia de John Urry sobre como as diversas tecnologias de internet e aparelhos eletrônicos se integram no processo de mobilidade, o campo confirmou a importância dessas instâncias da internet na composição da mobilidade no cicloativismo.

É importante destacar, mesmo sendo algo já comum no discurso sobre as pesquisas de campo, a difícil tarefa de lidar com o ideal de neutralidade quando o próprio pesquisador se propõe ‘a ser um deles’, a ser parte do grupo. Ou seja, há uma necessidade de se problematizar a todo o momento o que nos é apresentado, vive-se a linha tênue entre a objetividade e a subjetividade. Quando se está no campo, momentaneamente ocorrem embotamentos sobre o nosso próprio papel de pesquisador, há dúvidas sobre os limites de nossas próprias ações. O retrato apresentado a seguir tenta compor um mapa desses dilemas vividos a partir da experiência no trânsito da cidade do Recife.

2.1 A descoberta do campo

Inicialmente, é preciso justificar a escolha pela cidade do Recife num estudo sobre mobilidade. Recife tem apresentado um quadro bastante preocupante quando se trata do problema da mobilidade. Numa comparação com outras metrópoles, a exemplo de Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Belo Horizonte, Recife está entre as cidades que mais se

destacam no quadro da imobilidade urbana⁵. Por outro lado, ainda que as crescentes dificuldades de deslocamento também pudessem ser uma justificativa para realizar o trabalho em João Pessoa, Recife chama a atenção pela atuação da sociedade civil em reivindicações em termos de melhorias no trânsito; quando comparamos com outras cidades do Nordeste como João Pessoa, Natal ou Fortaleza, percebemos uma mobilização muito mais intensa. Em torno da pauta do ‘direito à cidade’ e na formação de ‘novos grupos de ativistas urbanos’. Estes ativistas afirmam a existência de uma lacuna entre uma ‘real política de mobilidade urbana’, que contemple um compartilhamento do espaço público e inclusão social, e o discurso sobre as melhorias necessárias no trânsito.

Na era das redes sociais, é sabido que a comunicação entre os indivíduos não depende apenas do espaço físico. Iniciativas locais e globais estão conectadas a todo o momento no universo virtual, o que facilita o compartilhamento de ideias numa velocidade em tempo real. O movimento dos ciclistas no Recife surge inserido no contexto da popularização do *facebook*, onde se utiliza da capilaridade da *internet* para promover esse ‘novo’ formato de ativismo⁶. Desse modo, foi por meio da *internet* que, pesquisando sobre mobilidade já no início do curso de mestrado, pude primeiro ter conhecimento do cenário do cicloativismo da cidade do Recife.

Acompanhar as discussões via rede social foi o passo inicial no processo de descoberta e inserção no campo. Mantive contato com um dos participantes da ‘Bicicletada’⁷, onde tentei extrair informações e expor a minha intenção de pesquisa. De início pude perceber que o ativismo pró-bicicleta é fundamentado em algumas bibliografias⁸, que obrigatoriamente eu deveria ter acesso. Por indicação desse cicloativista, pude compreender o formato do *Critical Mass* (Massa Crítica)⁹, movimento inspirador da

⁵ Segundo uma pesquisa publicada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no Censo de 2010, o trabalhador recifense demora em média mais de duas horas diariamente para se locomover de casa até o trabalho.

⁶ Não cabe aqui uma discussão que trata da relação movimentos sociais e *internet*, mas é importante ressaltar o papel da utilização do meio virtual para a articulação dos movimentos pró-bicicleta da cidade do Recife. O grupo da Bicicletada na *internet* conta com mais de 11.000 integrantes, que se valem da página virtual para organizar suas pautas, questionar as políticas de mobilidade urbana e para compartilhar também as suas experiências individuais e coletivas da vida no trânsito como ciclista.

⁷ Usarei aspas até que seja explicado o que são as Bicicletadas, já que no começo nem eu mesma entendia exatamente do que se tratava.

⁸ Referenciais importantes, em sua percepção como o livro *Apocalipse Motorizado* e o vídeo *We Are Traffic*, que retrata a expansão do movimento entre vários países pelo mundo.

⁹ A Massa Crítica surge na cidade do São Francisco, no ano de 1992, do encontro dos ciclistas da cidade com os ciclistas que integravam o San Francisco Bike Coalition, um movimento ativista da cultura do Bike

‘Bicicletada’ no Brasil, e na cidade do Recife. Por mais que esse movimento tenha uma característica global, as particularidades da cidade apareciam de forma muito evidente nos diálogos da comunidade virtual, indicando de forma muito clara e no início mesmo da pesquisa que só poderiam ser compreendidas pela exploração e vivências das situações. Passei a acompanhar diariamente a página da ‘Bicicletada Recife’ no *Facebook*, mas as discussões não me diziam fatos concretos ou, pelo menos, eu não conseguia entender a sua ‘concretude’, não sabia exatamente sobre o que estavam falando e tinha muitas dificuldades de acompanhar o que diziam, entender quando brigavam ou quando concordavam. Então, o cicloativista sugeriu que eu entrasse em contato com outros participantes do movimento. Contudo, as conversas não eram nada profícuas. Continuei deslocada, com a sensação de estar fazendo perguntas óbvias demais.

Nesse trajeto sem avanços maiores, fui apresentada a Marcelo Reis, que posteriormente viria a ser o tão importante ‘informante’ nas pesquisas de campo. Estabelecemos um vínculo mais próximo porque tínhamos amigos em comum. Marcelo se propôs a me acompanhar até a ‘Bicicletada’, na intenção de estabelecer uma ponte entre mim e as pessoas do ‘movimento’.

Marcamos de nos encontrar em sua residência, no Bairro das Graças, para de lá, então, seguirmos caminho. Segundo Marcelo, ele seria meu ‘*bike anjo*’ naquele dia. Como ciclista mais experiente, iria me orientar e abrir a passagem no trânsito. O significado do *bike anjo* pode ser interpretado no sentido estrito: aquele que protege. Eu não tinha experiência com bicicletas. Havia mais de uma década que não a utilizava nem para passeio, e não fazia a menor ideia de como seria usá-la como meio de transporte. Em minha opinião, assim como

Messenger. Inicialmente chamada de Commute Clote - a proposta feita pelo historiador Chris Carlsson ao Bike Coalition, consistia em reunir uma vez por mês os ciclistas da São Francisco na intenção de demonstrar a presença dos ciclistas na cidade, já que a cidade de São Francisco não oferecia condições seguras no trânsito. O nome Massa Crítica foi inspirado no documentário chamado ‘Return of the Scorcher (dirigido por Ted White) – pois a forma da travessia dos chineses que habitam grandes cidades é vista como uma ‘massa crítica’ – que se forma em grande número de ciclistas na intenção de parar o trânsito e garantir uma passagem segura. A primeira Massa crítica, na cidade de São Francisco, contou com 60 pessoas e logo a ideia se espalhou por cidades do mundo inteiro. A Massa Crítica em alguns países incorpora um discurso que reflete em manifestações de grandes expressões, principalmente nos Estados Unidos e na Europa, e exemplo de protestos realizados contra o Banco Mundial, o FMI, e o G8, onde as críticas estavam centradas na falta de ações mais ecológicas e justas. No Brasil, a Massa Crítica é conhecida como Bicicletada, inicialmente organizadas nas cidades de São Paulo e Curitiba, se espalhando pelas demais cidades. Na cidade do Recife ela tem início em 2009, quando participantes da Bicicletada do Espírito Santo faz a proposta para organizar o movimento. Por mais que exista um padrão na forma de organização da Massa Crítica, as Bicicletadas assumem questões específicas das suas cidades. Poderemos perceber ao longo do trabalho as particularidades da Bicicletada Recife.

para muitos indivíduos, a bicicleta era considerada um instrumento de lazer, de esporte, e um meio muito arriscado de transitar nas ruas.

Ao chegar à Praça do Derby, local de concentração da ‘Bicicletada’, me deparei com um pouco menos de duzentos ciclistas reunidos. O estranhamento natural de encontrar tantos ciclistas reunidos me deixou acuada. Eu não sabia ao certo como interagir, mas era necessário aproveitar a oportunidade do encontro. A aproximação com Marcelo foi fundamental para minha inserção no universo do cicloativismo. Primeiro, porque ele é uma das ‘figuras’ mais influentes no cenário do ativismo urbano da cidade do Recife. Para todos os efeitos eu era uma ‘amiga’, da cidade de João Pessoa, que pretendia ‘estudar’ a Bicicletada. Fui apresentada a outros integrantes mais ‘antigos’ no movimento. Não pude fugir de alguns questionamentos sobre a minha presença no evento, mas a questão principal levantada por eles era por que eu escolhera a cidade do Recife para desenvolver a pesquisa. Antes mesmo de eu pronunciar uma justificativa, eles mesmo já proferiam uma resposta: *‘na sua cidade não existe cicloativismo, não é? Os ciclistas fazem parte do grupo de pedal, e utilizam bicicletas muito caras¹⁰, é algo meio estranho, eles não estão interessados na causa’*. Decerto que não haveria justificativa mais apropriada. Realmente eu estava ali na intenção de conhecer a proposta diferenciada desse grupo em particular. Mas a ‘Bicicletada’ seria apenas o começo da experiência, a porta da entrada que me permitiria descobrir um quadro de relações muito mais abrangente, além dos encontros mensais na Praça do Derby. O objeto de estudo sempre surge como uma ideia simplificada, inacabada, como uma pretensão de observação apenas. No contato via *facebook* e *blogs* podemos ter alguma noção do que seria o universo das bicicletas na cidade do Recife, mas de longe muito se perde da realidade.

2.2 O culto à Bicicleta: Bicicletadas

A organização da ‘Bicicletada’ acontece toda última sexta-feira do mês, quando ciclistas se reúnem no mesmo espaço: o coreto da Praça do Derby, área central do Recife. O evento é criado na página da ‘Bicicletada Recife’ no *facebook*, e semanas antes do

¹⁰ Ainda não sabia que existia uma distinção entre os ciclistas de pedal e os ciclistas ativistas. Acho importante apresentar a colocação de uma das participantes da Massa Crítica porque desde a minha primeira participação na Bicicletada, foi possível perceber as questões de distinção.

* A descrição apresentada a seguir é uma compilação das participações nas Bicicletadas realizadas entre os meses de novembro de 2012 a agosto de 2013.

acontecimento, eles publicam as chamadas convocando todos os integrantes do grupo virtual para compor a ‘Massa’. São também compartilhados *layouts* de panfletos com orientações de como se comportar na ‘Bicicletada’ e textos voltados aos motoristas explicando a finalidade da ‘Bicicletada’, alguns trechos do Código de Trânsito Brasileiro, dos direitos e deveres dos motoristas e ciclistas, para os que quiserem imprimir e distribuir no dia, o que eles chamam de xerocracia¹¹.

Os ciclistas vem de vários bairros da cidade. Geralmente chegam em *bondes*¹². Como, quando fui morar em Recife, vivia no bairro da Boa Vista, centro da cidade, participava de dois bondes: o ‘bonde da amizade’, que saía do Parque Treze de Maio, no próprio bairro da Boa Vista, e depois seguíamos para encontrar o ‘bonde da Encruzilhada’, em frente ao mercado público do bairro da Encruzilhada. Essa é uma forma que os ciclistas encontram para se proteger no trânsito, uma forma de ficarem mais ‘visíveis’. Quando senti mais segurança e adquiri mais experiência no trânsito, pude algumas vezes fazer o percurso sozinha, mas, para isso, foi preciso um longo processo de incorporação dos sentidos do cicloativismo e de construção também da minha experiência como ciclista, o que será descrito mais adiante.

Ao chegar à Praça, as pessoas se integram em atividades diversas: confeccionam cartazes, placas, faixas com mensagens de ‘conscientização’, exigindo respeito dos motoristas: ‘*um carro a menos*’, ‘*bicicleta também é um veículo*’, ‘*sua pressa não vale uma vida*’, dentre muitos outros. Os ciclistas também usam fantasias, luzes, capacetes estilizados com pinturas. O amor à bicicleta também pode ser percebido pelas roupas utilizadas por alguns: as camisetas com ícones de bicicleta, homenagens ao ciclismo, outras trazem frases como ‘*veículo movido a feijão e arroz*’. Como parte do encontro da Bicicletada, muitos dos ciclistas usam bebidas alcoólicas no festejo da concentração, como também durante o próprio percurso da Bicicletada. Questionei tal atitude e a resposta se baseava na ideia de que ‘uma bicicleta guiada por alguém ‘alcoolizado’ não mataria ninguém, enquanto um carro dirigido por uma pessoa ‘alcoolizada’ é uma arma letal’¹³.

¹¹ A xerocracia faz parte do sistema da horizontalidade adotado na Massa Crítica/ Bicicletada. A preferência por um encontro sem lideranças, cada participante da Bicicletada é livre para elaborar suas ideias e difundi-las durante o trajeto do protesto. Cada cicloativista produz a arte, podendo imprimi-la ou disponibilizá-la para download na página da Bicicletada Recife, no facebook.

¹² Os ‘*bondes*’ são grupos de ciclistas que reúnem em determinados lugares para chegar a um lugar determinado. Nesse caso, encontram-se em seus bairros para juntos saírem em direção à Praça do Derby.

¹³ Trago a seguinte ilustração sobre tal observação acerca do ciclista que defende o uso de bebida alcoólica: em discussão na página da Bicicletada no facebook, um dos participantes publicou o seguinte comentário: ‘*minha*

Antes de dar início ao evento, os participantes, em votação, decidem qual o trajeto do dia, e só então saem em pedalada pelas ruas da cidade. Logo, o trânsito se divide em dois universos em oposição, estanques: o mundo dos carros e o mundo das bicicletas. A disparada dos ciclistas nas ruas provoca a irritação dos motoristas, pois o horário da Bicicletada ainda coincide com o horário do *rush*.

Como o tempo do semáforo é muito curto para toda a ‘Massa’ atravessar, há a função essencial dos *rolhas* que garantem a segurança dos demais ciclistas ao criarem barreiras se colocando à frente dos carros. As pessoas que participam da massa também se atrapalham. Alguns ainda tentam ultrapassar os demais, como se estivessem em uma corrida. A velocidade da massa é lenta, pois algumas crianças também participam do percurso com os seus pais. Existem algumas orientações aos participantes e, para alguém inexperiente, é importante sempre ficar à frente para que não haja um distanciamento tão grande¹⁴. As regras de conduta na Massa Crítica buscam entremear o campo da segurança e da superação. Muitos dos que participam pela primeira vez do evento entram em estado de deslumbramento e compartilham das suas sensações na página virtual. As funções de solidariedade dos *rolhas* e bike *anjos*, extremamente importantes para manutenção do trajeto, é deliberada por vontade individual, porque a Bicicletada tem como formato de organização e objetivo um sistema de horizontalidade na tomada de decisões. A ideia da ‘não liderança’ é elemento central no modo como se percebem politicamente, e o seu estabelecimento causa e requer muitas discussões e discordâncias entre eles, fato que pode ser percebido de forma recorrente na escolha dos trajetos.

Também há uma indefinição sobre o fato de se a Bicicletada é um movimento ou um evento. Na concepção original do *Critical Mass*, ela seria uma ‘coincidência organizada’, uma festa protesto, onde cada um pode dar o seu próprio significado à sua participação. Essa ideia de ‘coincidência organizada’ busca fundamentar as formas da horizontalidade,

primeira vez literalmente alterado, em cima de uma bicicleta, só consegui montar na segunda tentativa. Pedalei devagar, não atrolei nenhum pedestre ou ciclista, não tirei foto de ninguém, não deixei nenhum motorista paraplégico, não matei nenhum motorista, não derrubei poste, não desmatei a cidade, não utilizei o Waze em busca de blitz. E mesmo assim sou incentivador árduo do uso da bicicleta. Outro cicloativista também complementa o comentário: “a periculosidade de um bêbado num carro e de um bêbado numa bicicleta é tão desproporcional que até o governo federal reconhece: só proíbe os bêbados motorizados. bêbado numa bicicleta só faz mal a ele mesmo e muito raramente. Inventar uma proibição sem justificativa séria é limitar a liberdade do cidadão.

¹⁴ Eu passei por experiência de “ficar para trás”, na minha primeira participação no evento, onde o trajeto era da Praça do Derby à cidade de Olinda. Um caminho relativamente distante, em média de 18 quilômetros, que me colocou numa prova da resistência física e superação do medo. Fiquei para trás na passagem do viaduto da Avenida Agamenon Magalhães, e o estado de pânico não me deixou seguir em frente. Fui ‘socorrida’ por dois ciclistas que se propuseram a levar a minha bicicleta no percurso de volta, o que não foi necessário.

impedindo que a organização ou institucionalização do encontro possa minar suas bases igualitárias criando lideranças ou donos. A grande quantidade de brigas e discordâncias é um aspecto positivo quando pensamos que indicam justamente o esforço na quebra de hierarquias.

A Bicicletada nas ruas, como todo protesto, obviamente gera tensões e conflito. Alguns motoristas apóiam o ato com paciência e cordialidade. Mas, outros entram no embate direto, ameaçando acelerar a todo o momento, desrespeitando o Código de Trânsito e sem qualquer interesse em demonstrar traços de civilidade; e os motociclistas, em sua maioria, tentam interpelar o caminho. Os embates surgem, de um lado, da sensação de estranhamento por se ter um ‘ciclista’ no meio do caminho, impedindo a via que, acredita-se foi construída para o fluir dos automóveis, e do outro, do problema que é ter sempre um carro no meio do caminho das bicicletas. É um estranhamento que revela as diferentes disposições e interesses entre motoristas e ciclistas, e deixa claro que ambos competem por espaço ou pela legitimação de seu espaço no trânsito. O acelerar do motor do carro revela a força distinta entre as máquinas, lembra que o ciclista é o elo mais fraco, e concretiza a ameaça. O motorista detém o poder da força, e a maioria faz questão de expressar o desequilíbrio de forças quando se para em qualquer sinal de trânsito. Os motoristas ‘reclamam’ das bicicletas que ‘atrapalham o trânsito’, os ciclistas, por sua vez, argumentam que eles ‘não atrapalham o trânsito’ porque eles ‘são o trânsito’. Ao passar nas paradas de ônibus, o repertório é direcionado aos usuários do transporte público: *‘não pague vale B, não pague vale A, pegue a bicicleta e venha pedalar’*. Panfletos também são distribuídos com mensagens que se referem à bicicleta como o verdadeiro passe livre¹⁵.

Durante todo o percurso ecoam os gritos de ‘guerra’ que, de forma simples e jocosa, resumem as ideias que orientam e justificam a prática da Bicicletada: *‘mais amor, menos motor’*, *‘mais adrenalina, menos gasolina’*, *‘paciência, menos violência’*, *‘mais bicicletas, menos carros’*. É o momento da efervescência do ato, um misto de euforia e adrenalina que acomete os ciclistas, como se realmente fosse possível transmitir um outro sentido para a cidade e negar a violência e tensão representadas pela enorme quantidade de carros que faz o trânsito da cidade, é a ideia expressa por alguns dos participantes de espalhar ‘amor’ pelas ruas. Entretanto, a rejeição aos carros, aos motoristas, e à maneira agressiva como os

¹⁵ A logomarca do Vale Eletrônico Metropolitano (VEM), ilustrada adiante, na página 74 deste trabalho, é utilizada com apelo imagético nas mensagens direcionadas aos usuários de transporte público.

motoristas vem os ciclistas, pode também revelar o lado menos pacífico do grupo de ciclistas que enaltecem o ‘ódio à *carrocracia*’ como parte de sua identidade.

Não são as mesmas pessoas que participam da Bicicletada todos os meses, visto que há uma grande rotatividade em cada edição. Os percursos também não são os mesmos, mas comumente é feita a rota dos bairros no entorno da Praça do Derby, nas imediações do Recife Antigo, bairros da Zona Norte, ou em pontos considerados turísticos como o Parque Dona Lindu, no Bairro de Boa Viagem. Por esses trajetos, se vê que o alcance da Bicicletada não é tão abrangente, principalmente porque em muitos dos caminhos escolhidos as ruas não são tão movimentadas – com exceção das grandes avenidas como a Agamenon Magalhães e a Avenida Conde da Boa Vista, que são percursos praticamente obrigatórios de passagem. Vale então pensar para quem a Massa transmite a mensagem no momento da Bicicletada. Para eles mesmos? A presença de ciclistas de outros bairros da periferia do Recife é quase inexistente, como também não se vêem representantes do grupo dos ‘trabalhadores’, e nem os grupos de ciclistas do ‘pedal noturno’¹⁶. Isso nos leva a perceber que, mais do que um momento de divulgação e atração de novos participantes, a Bicicletada é uma celebração do cicloativismo, um culto ao andar de bicicleta, o momento de festa que permite reafirmar o movimento e seus ideais através de uma comunhão entre seus participantes.

Contudo, também há alguns ‘aborrecimentos’ na Massa Crítica, alguns até que me faziam repensar qual o sentido real daquele encontro. Observei que algumas pessoas não se solidarizavam com outros durante o percurso. A mesma ânsia de ultrapassagem, percebida entre os motoristas, era vivenciada entre os integrantes da Massa. Isso me causou estranhamento porque, afinal, estavam ali em um protesto pró-bicicleta, pedindo mais amor, mais respeito, mais paciência. Obviamente, são poucos que agem dessa forma, mas apresento apenas uma observação do que estava acontecendo ao meu alcance. Talvez, a grande rotatividade de pessoas que compõem a Massa Crítica, principalmente pela presença de participantes de ‘primeira viagem’, seja um condicionante de como será a Massa naquele dia. Os ideais de lutar por uma outra cidade convivem com a prática de pessoas velozes, pessoas que deixam outros para trás, pessoas que se desentendem por causa do percurso, até de pessoas que sujam a cidade com garrafas plásticas. De acordo com os participantes, é o caráter ‘livre’ e ‘anárquico’¹⁷ da Bicicletada que garante a heterogeneidade do movimento.

¹⁶Aqueles que saem em pedaladas ‘escortadas’ por instrutores, carros de apoio e, às vezes, motociclistas que servem como ‘batedores’.

¹⁷Apresento aqui o depoimento de uma das cicloativistas na página de virtual da Bicicletada que explica o que entendem pelo caráter anárquico do grupo: ‘Muitas pessoas sentem um desconforto enorme com a massa sem

Cada um é responsável pelas suas atitudes, cada um acredita em um sentido particular, mesmo que estejam reunidos e interligados pela bicicleta.

Desse modo, a Bicletada foi ‘a porta de entrada’ para a exploração do universo cicloativista recifense. O passo seguinte seria compreender o perfil dos atores, como eles vivem, quem são, como eles atuam na cidade, como seria o seu cotidiano como ciclista na grande cidade.

2.3 A inserção no grupo

Após a participação nas Bicletadas, retornei ao Recife no mês de Janeiro de 2013. O objetivo era mapear e identificar outros pontos de atuação do grupo, compreender a dinâmica de seus deslocamentos e conhecer as outras frentes de atuação que àquela altura já podia identificar: debates em instituições, Escola Bike Anjo (EBA), e as reuniões para formação da Associação Metropolitana dos Ciclistas do Grande Recife (Ameciclo). O campo começava a apontar para uma ampliação dos espaços de pesquisa para além do cronograma fixo da Bicletada. ‘Ganhar’ as ruas da cidade do Recife e seguir a agenda dos ciclistas foi algo que emergiu como prática necessária para entender os seus debates e posicionamentos.

A escolha por morar no bairro da Boa Vista foi uma decisão estratégica. Eu já tinha uma noção dos percursos dos cicloativistas e das suas atividades coletivas, que estavam concentradas basicamente entre os bairros do Centro e da Zona Norte. Do bairro da Boa Vista eu também poderia com facilidade ter acesso ao Parque Treze de Maio, Bairro do Recife e aos bairros de Casa Forte, Parnamirim, Graças, Torre, Madalena, Jaqueira, Espinheiro, Rosarinho, já que os cicloativistas residem e circulam entre esses eixos¹⁸. A minha intenção era fazer os percursos utilizando a bicicleta como meio de transporte, acompanhá-los nas diversas atividades e entender como se organizava o cotidiano do cicloativismo. Focar apenas nos discursos sobre o cicloativismo traria dois problemas muito básicos e interligados: perceber apenas o discurso ‘oficial’ do movimento e não ter

regras. Acho que por vivermos sempre tendo alguém para ditar o que devemos fazer no dia a dia (O Estado, o chefe, a família, a religião ou outra instituição) se torna penoso estar em uma situação na qual não haja um chefe ditando o que fazer, ou alguém controlando como fazer. Daí esse desconforto de muita gente com a falta de "ordem" na bicicletada. Ao invés de tentarem reproduzir o que vivem, as pessoas deviam estar mais abertas a essa experiência diferente que é a Massa Crítica. Lembre-me de Foucault e o seu Vigiar e Punir. Acho que é um dos poucos momentos que a gente não se preocupa para onde vai, a que horas volta. Adoro!’.

¹⁸ Os mapas apresentados em anexo são esquemas dos percursos feitos durante o trabalho do campo, que tem em seu significado os espaços de atuação dos cicloativistas.

familiaridade com os problemas do cotidiano. Para evitá-los, foi necessário iniciar o processo da minha experiência como ciclista na cidade.

O passo seguinte seria contatar os integrantes da recém instituída Associação Metropolitana dos Ciclistas do Grande Recife (Ameciclo). Cadastrei-me como associada da instituição com a finalidade de participar das reuniões e entender a estruturação do movimento pró-bicicleta na cidade. A Ameciclo surge a partir da necessidade que alguns ciclistas tinham de atuar de forma mais organizada e enérgica na luta pela melhoria da mobilidade urbana, propondo um diálogo com o poder público e a comunidade. Essa necessidade foi definida em termos de ações de ‘fomento ao uso de bicicletas e democratização das vias públicas, por meio de atividades educacionais e desportivas’¹⁹. Nesse período, a Ameciclo estava em sua fase de criação das novas atividades.

Comecei a participar das assembléias da Associação, antes mesmo da festa de sua fundação – que seria dia 1 de maio, um dia de domingo e dia da Ciclofaixa de Lazer e Turismo na cidade, iniciativa da Prefeitura da Cidade do Recife (PCR) em parceria com o Banco Itaú. A festa de fundação foi organizada de forma ‘compartilhada’, cada um se propôs a atuar como poderia: contação de história para crianças, exposição fotográfica, oficina ‘mão na roda’²⁰, e Escola Bike Anjo (EBA). Simbolicamente, a festa teria como fundamento a ocupação do espaço público, um discurso muito presente na fala dos ciclistas. Os integrantes da associação também se dispuseram a fazer o cadastro de novos associados.

O investimento da Prefeitura do Recife na implantação da Ciclofaixa de Lazer, no mês de março de 2013, despertou muitas críticas por parte dos ciclistas *commuters* (aqueles que usam a bicicleta diariamente, prioritariamente para o trabalho). Um dos cicloativistas alertou na página da Bicicletada na *internet*: ‘*aproveitem o domingo porque amanhã estará todo mundo nu*’. A sensação de pedalar na cidade em dias de ciclofaixa, quando cones e seguranças demarcam e protegem o espaço das bicicletas, enfatizando um apoio inteiramente novo das autoridades à bicicleta é muito diferente da experiência dos demais dias da semana. Pude observar de modo muito claro nesse dia como os ciclistas/ativistas se reportam aos demais ciclistas que utilizam a ciclofaixa de lazer e turismo: falavam das famílias de ‘classe média’, trajadas como ciclistas de pedal, utilizando os equipamentos de segurança devidos, com suas bicicletas ‘caras’. Esse grupo, que ocupa apenas o espaço cedido pela prefeitura

¹⁹ www.ameciclo.org

²⁰ A Oficina Mão Na Roda é um projeto que conta com a participação voluntária dos cicloativistas que atende os interessados em aprender práticas de manutenção de bicicleta.

num único dia da semana, integrado à moda e consumo de materiais de ciclismo, era diferente do integrante da Associação, e uma clara linha de separação entre mundos e sentidos foi delineada.

Senti muitas dificuldades em participar das reuniões da Ameciclo. Primeiro por elas serem bastante longas e, segundo, também sentia um desconforto com o próprio formato da Associação, no seu sentido ‘burocratizado’. A estrutura da Associação é composta pela coordenação geral e as demais coordenações: financeira, administrativa, comunicação, respeito e educação, pesquisa e promoção, desportos e eventos e articulação Político-institucional. Essas divisões pareciam tomar tempo demais em questões de organização interna, também acreditava que as ações poderiam ser mais efetivas se esse grupo estivesse se ocupando das articulações nas ruas. Mas, como se pode perceber imediatamente, isso é apenas minha opinião como participante, extrapolando o meu papel de pesquisadora. Em alguns momentos, participando do cotidiano da Associação e também interessada nos problemas da mobilidade, os julgamentos de valor sempre vieram à tona. Muitas vezes, tive a sensação de estar me perdendo em muitas discussões, expondo opiniões e tornando mais difícil apreender a experiência, desse grupo particular, com distanciamento. No entanto, foi graças a essa participação que pude cada vez mais me familiarizar com a realidade dos cicloativistas e compreender suas ações e seus modos de justificar sua experiência.

Em pouco tempo, decidi me colocar à disposição da Associação para algumas de suas atividades. Pude contribuir em algumas delas e talvez a mais importante tenha sido participar da pesquisa ‘qualitativa’ que eles desenvolveram entre os ciclistas usuários da Ciclofaixa de Lazer. A Ameciclo elaborou e utilizou questionários para saber quais os fatores que motivariam ou desestimulariam o tal ‘ciclista de final de semana’ a utilizar a bicicleta para ir ao trabalho ou no dia-a-dia. Foram entrevistadas 162 pessoas em três pontos das ciclofaixas: o Marco Zero, no Recife Antigo, o Parque da Jaqueira, no bairro da Jaqueira e o Parque Dona Lindu, no bairro de Boa Viagem. Nove em cada dez desses ciclistas confirmaram que não utilizariam bicicletas para ir ao trabalho ou no seu dia a dia; as causas foram subdivididas majoritariamente entre a falta de estrutura ciclovitária, o clima quente da cidade e a falta de segurança nas ruas. A intenção da Ameciclo era apresentar os dados para o poder público, tentando influenciar na elaboração de políticas para incentivar o uso das bicicletas durante a semana, e também, especificamente, traçar um perfil do ciclista recifense.

Porém, o aspecto controverso dessa pesquisa, que se deve ao dia e lugar onde as entrevistas foram colhidas – no domingo, em Boa Viagem, no Recife Antigo e na Praça da

Jaqueira, é que o ciclista recifense não é apenas aquele usuário da ciclofaixa patrocinada pela gestão pública como a pesquisa delimitou. Claramente, a escolha do dia e lugar da pesquisa, a ideia de chamar essa pesquisa de um ‘perfil do ciclista recifense’, delineava o espaço de atuação daqueles ciclistas ligados à Ameciclo, os cicloativistas, bem como revelava suas áreas de afinidade e identificação cultural.

A partir disso, pude perceber de modo muito claro que não estava me movendo numa organização dos ciclistas recifenses como um todo, mas dentro de um grupo com experiência e visões muito particulares da cidade. Caberia agora até perguntar qual parte da cidade eles consideram para uma possível retomada do espaço público. Não quero com isso minimizar a importância política do grupo, já que considero suas intervenções fundamentais no processo de democratização do espaço público na cidade do Recife. Estou simplesmente tentando delinear a minha experiência do campo (como a percepção de que o grupo representava toda a diversidade de ciclistas da cidade mudou para o reconhecimento de um perfil mais específico) onde essa particularidade do grupo não pode ser deixada de lado já que é fundamental no desenvolvimento da pesquisa.

Depois da minha participação como voluntária na pesquisa, me senti mais à vontade com o grupo da Ameciclo. Quase não havia mais questionamentos quanto a minha presença nas reuniões e nas atividades. Às vezes surgia um comentário em tom ‘amistoso’ que lembrava que eu estava ali para ‘julgá-los’. Esses comentários, ainda que ‘constrangedores’, foram interessantes do ponto de vista da pesquisadora: colocavam-me no ‘meu lugar’, diminuía a empolgação com as novas experiências ao lembrar que, em algum momento, eu precisaria me distanciar e criticar aquilo com o qual estava tão envolvida.

Na mesma semana também me dispus a ser voluntária da contagem que a Ameciclo estava aplicando em três cruzamentos de grande fluxo na cidade. Com um recorte bastante interessante, eles puderam demonstrar que o número de ciclistas da cidade é grande e que eles são uma parcela significativa no trânsito. Foram identificados mais de 6.000 mil ciclistas, entre homens e mulheres, que utilizavam bicicletas naquele trajeto para diversos fins. A intenção seria demonstrar ao poder público que há uma demanda para se implantar estruturas cicloviárias nas áreas pesquisadas.

Numa convivência mais próxima com os cicloativistas da Ameciclo pude perceber que, apesar de seus discursos ferrenhos contra a ‘carrocracia’, muitos deles também possuíam um veículo – o que poderia justificar a necessidade de compreensão do processo de conversão moral.

2.4 A Experiência de se tornar ciclista

O ‘ritual’ de iniciação na Bicletada foi a motivação para eu ter coragem de colocar a bicicleta na rua. Tomei como exemplo as inúmeras experiências cotidianas compartilhadas na página da Bicletada Recife. Pude perceber que dali, daquele espaço virtual, eu poderia extrair um manual de conduta do ciclista recifense. O universo do cicloativismo não poderia ser compreendido fora do contexto da relação ‘indivíduo-cidade-indivíduo’. Portanto, a opção de tornar-me ciclista, independente de estar ou não com o grupo, foi também uma forma de conduzir a pesquisa buscando ampliar o seu alcance metodológico. A ‘participação observante’, no sentido de Wacquant, permite a compreensão do processo de incorporação de um *habitus* e também joga luzes sobre como se organiza o equilíbrio das emoções que organizam a experiência cicloativista.

Assim, um momento fundamental do campo foi a compra da bicicleta, um passo extremamente importante que selava a minha obrigação de desenvolver e treinar as habilidades de um ciclista urbano. Diferentemente de participar da Bicletada, estar no trânsito do Recife como ciclista despertou outras percepções sobre o universo do cicloativismo. Ao comprar a bicicleta, me senti apta a estar no campo. Sem ela nada faria sentido. Andar de bicicleta no trânsito do Recife parecia uma ‘loucura’. Sempre achei que havia algo de insano em optar por andar de bicicleta, entre os carros e disputando com eles, e a compra da bicicleta me colocou definitivamente nesse universo que nunca achei que seria o meu. “Corajosa!” sempre foi o adjetivo mais comum que as pessoas proferiam quando eu contava das minhas intenções de pesquisa e das habilidades e experiências que ela ia requerer.

A construção da experiência individual, o tornar-me ciclista, deixar de ser alguém que tem medo do trânsito e não confiar na segurança da bicicleta para me tornar alguém que realiza suas atividades cotidianas de bicicleta, tatear uma cidade nova e ‘sentir na pele’ o estar entre os carros, foi justamente o ponto nevrálgico da pesquisa. Todos os argumentos e percepções foram modificados a partir dessa experiência. Meu raciocínio sobre os problemas da mobilidade agora passa necessariamente por esse momento. Estando ‘na rua’, na bicicleta e disputando espaço com os carros, não há neutralidade possível. A vulnerabilidade, atrelada ao conjunto das emoções que são estimuladas a cada movimento – que se insinua como ameaça de desequilíbrio ou acidente, e o prazer da atividade física formam um todo que é sentido como uma experiência única.

Manter a segurança quando se está sozinho como ciclista no trânsito ganha um sentido fundamental. Eu tinha que lidar com dois limitadores: o medo de acidentes e o desconhecimento da cidade. O meu ‘horizonte’ era apenas o caminho para chegar à Praça do Derby e o caminho para chegar até o Marco Zero, um dos pontos da Ciclofaixa Lazer na cidade, mas também um ‘ponto de encontro’ de atividades da Ameciclo. O caminho era ‘curto’, não posso dizer que cobria toda a cidade, mesmo assim, esse pequeno trajeto exigiu muita energia e coragem, especialmente para lidar com as falas das pessoas não ligadas ao cicloativismo que percebiam minha escolha como perigosa e sem sentido.

A postura do ciclista ativista parece ser diferente dos demais, pois em sua maioria, eles conhecem os direitos e os deveres do ciclista no trânsito. Todavia, além disso, também se observa que eles acreditam na ideia de que a ‘rua é de todos e não apenas dos carros’. Essa dimensão perpassa a convicção e a construção da identidade de cicloativista, e talvez seja essa ideia o que os diferencia de outros ciclistas, fazendo com que o uso da bicicleta se torne um processo de intervenção política, mais do que um deslocamento, um processo de reconquista dos espaços perdidos na grande cidade.

O reconhecimento da bicicleta como ‘veículo’ pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) data do ano de 1998. Porém, parece ser uma lei desconhecida entre os motoristas que são ‘treinados’ exclusivamente sob a perspectiva de uma cidade preparada para os carros. Os equipamentos que orquestram a segurança no trânsito também partem do mesmo pressuposto. Na configuração da *automobilidade* (URRY, 2007), as grandes cidades lidam com o problema do grande aumento de automóveis criando regras e formas de controle que tem por parâmetro a necessidade dos carros.

No início, pensava que um ‘bom ciclista’ era aquele que seguia as regras de trânsito. Ao longo do tempo percebi que a balança ‘direitos e deveres’ não era tão equilibrada. Entendi que não existia essa divisão entre ‘bons ciclistas cumpridores da lei’ ou ‘maus ciclistas infratores’. A condição de ciclista na experiência do trânsito é diferente da condição de ciclista como categoria de análise²¹. Muitas vezes, infringir certas leis é sinônimo de proteção, uma conclusão fruto da prática diária de lidar com os automóveis e com motoristas que desconhecem sistematicamente o lugar dos ciclistas. Enquanto ciclista, o meu sentimento de oposição ao ‘carrocrata’, o sentido de quem é o carrocrata e como ele ameaça, tornou-se bem afinado com o dos cicloativistas. A tensão em ser vítima de um

²¹ Dessa forma pude encontrar um limite entre a minha experiência individual e a experiência do grupo cicloativista.

acidente é constante. Causou-me inquietação passar a considerar os motoristas como ameaça, sentir muito desprezo pelas suas exibições de comportamento carrocrata e, principalmente, por muito tempo não conseguir vê-los mais como indivíduos, mas como um motor potencialmente nocivo.

Teoricamente, os conselhos de segurança são muito simples. A orientação para ocupar um terço da faixa é uma das medidas fundamentais de segurança. Na verdade esse é um dos direitos do ciclista, mas algo muito difícil de estabelecer justamente porque entra em conflito com a tendência dos carros a dominarem todos os espaços. Também é fundamental prestar atenção ao movimento dos motoristas, ter cuidado com carros estacionados, afinal a qualquer momento é possível se deparar ‘com uma porta se abrindo’. Imediatamente, como sempre afirmam os cicloativistas, se percebe que os sinais de trânsito ‘não são feitos’ para os ciclistas, nem para os pedestres. O tempo do sinal livre para os pedestres é sempre curto, o tempo para os carros passarem é sempre generoso. Estar na condição de ciclista é ‘disputar’ espaço com o motorista, seguindo o fluxo dos carros. Portanto, outra orientação que eu segui foi a de me posicionar sempre à frente dos carros, o que significa muitas vezes, ocupar a faixa de pedestre²². Mas, apesar de seguir o código não escrito de segurança dos cicloativistas, é impossível livrar-se dos ‘finos’²³. A regra presente no CTB que diz que o motorista deve manter a distância de ‘um metro e meio’ em relação ao ciclista no momento da ultrapassagem parece ser conhecida apenas pelos cicloativistas. Essa ação de manter a distância regular e legítima, quase nunca cumprida, é motivo de indignação e tensões constantes, reforçando o conflito entre ciclistas e motoristas.

Vivenciar alguns conflitos nas ruas foi suficiente para me fazer pensar em desistir de pedalar na cidade. Foi quando admiti que era o momento de começar a utilizar o capacete, um equipamento de uso obrigatório para o ciclista, mas que gerou muita polêmica entre uma certa parcela de cicloativistas. O capacete, para além da segurança que proporciona, articula uma série de representações que permite entender o mundo dos ciclistas, sendo um importante marcador das diferenças entre eles. Os equipamentos de segurança não são utilizados pela maioria dos ciclistas ‘trabalhadores’, mas são centrais e abundantes entre os ciclistas do pedal. Como definiu um amigo que é ciclista em João Pessoa, a principal

²² Tal discussão gera polêmica na página da Bicicletada Recife, onde alguns ciclistas criticam outros que se comportam como motoristas, desrespeitando o pedestre.

²³ ‘Fino’ é um termo usado pelo ciclista para dizer que o motorista em alta velocidade passou muito perto do ciclista. Esse é um dos motivos do embate face a face nas ruas, pois o fino é a iminência de um atropelamento. O medo e a raiva são sentimentos comuns quando tal situação acontece.

segurança que o capacete dá não é pela cobertura da cabeça, mas uma proteção social: os motoristas tendem a respeitar mais os ciclistas com capacete porque estes não parecem trabalhadores. Nessa interpretação está o fato de que os capacetes colocam, muitas vezes, ciclistas e motoristas numa possível identificação de classe. E, desse modo, os motoristas tendem a demonstrar mais respeito por aqueles que não usam a bicicleta por necessidade, mas por diversão e que exibem bicicletas até muito mais caras que carros. Há uma antipatia entre alguns dos cicloativistas pelo capacete, baseada nessa representação de classe que o objeto assume, mas a sua justificação assume contornos muito mais amplos onde passa a ser relacionado com uma ‘domesticação’ e controle do lugar do ciclista. Nem todos os dias eu utilizei o capacete. Muitas vezes eu o levava na mochila como medida de ‘precaução’ e também porque alguns dos cicloativistas me aconselhavam a usá-lo. Eu optava por usar o capacete quando eu não tinha segurança no percurso. Pude perceber que os motoristas se comunicavam mais comigo quando eu estava usando os devidos equipamentos de segurança, mas isso não significa que o capacete garante que os ‘acidentes’ entre motoristas e ciclistas aconteçam.

Os ‘trabalhadores’ muitas vezes se comportam como ciclistas à margem, tímidos. Eles são os mais hábeis, os mais experientes, rápidos, e os mais invisíveis também²⁴. Eles sempre estiveram ali, a todo o momento. Mas, a sua presença não provocou uma grande discussão sobre a mobilidade. A questão é que a implantação do projeto Ciclofaixa de Turismo e Lazer²⁵ colocou em evidência um tipo particular de ciclista na cidade: o ciclista da ‘classe média’ que usa a bicicleta para fins de lazer. A transformação de alguns bairros da cidade para essa ‘nova’ realidade, apenas aos domingos e feriados, pode ser vista por seus aspectos negativos e positivos. Como aspecto positivo, argumenta-se que as bicicletas passam a ser mais comuns e visíveis nas ruas²⁶, que se cria uma cultura de andar de

²⁴ Muitas vezes parei nos sinais para pedir informações de como chegar aos lugares. Eu não sabia lidar bem com os mapas, então os melhores guias eram realmente os ciclistas. Em muitos momentos pensava em ampliar a pesquisa para os ‘outros ciclistas’. No caso, os ‘outros’ seriam ciclistas trabalhadores. Pude conversar várias vezes com eles, no breve momento do sinal vermelho, perguntava se eles conheciam o movimento cicloativista na cidade, a exemplo da Bicletada, se sabiam de alguma associação de ciclistas. Eles não sabiam informar. Como também não participavam da Ciclofaixa Lazer aos domingos.

²⁵ Das oito horas da manhã até às quatro horas da tarde, as ruas são divididas entre ciclofaixas móveis e o espaço para os carros. A estrutura preparada pela prefeitura do Recife, em parceria com a Secretaria de Turismo e Lazer e o Banco Itaú, onde cones são colocados dividindo o espaço para bicicletas e carros. A estrutura também conta com o trabalho de fiscais da ciclofaixa, que regulam as idas e vindas dos ciclistas nos sinais de trânsito.

²⁶ Esse aspecto é positivo, mas também controverso, pois apesar do aquecimento das vendas no mercado de bicicleta, os preços de serviços, peças, e da própria bicicleta aumentaram. Outro ponto é a política de estímulo à compra de bicicleta com a redução de impostos, mas tal consideração ainda não cabe à nossa discussão.

bicicletas que, além de ser uma prática ‘saúdável’, pode formar novas gerações de ciclistas. Contudo, os negativos, de um ponto de vista do cicloativismo, parecem ser mais abundantes e fortes: i) o reforço da imagem que motoristas tem a respeito do ciclista como um ‘esportista’, ou alguém que, por se tratar apenas de lazer, não precisa de fato estar ali, ii) a associação do uso da bicicleta com a diversão e o dia de domingo, negando a sua relevância como modal, e iii) o fato de que o lugar da bicicleta parece só estar garantido nos lugares/dias onde há cones e fiscalização, negando ainda mais o seu lugar no cotidiano do trânsito. Assim, apesar das controvérsias geradas pelo projeto, principalmente nas questões que contradizem a realidade do ciclista durante os outros dias da semana e reforçam o seu isolamento, os cicloativistas passaram a utilizar daquela realidade para realizar seus encontros e eventos, a exemplo da inauguração da Ameciclo, ou das ações de pesquisa direcionadas aos usuários da ciclofaixa promovidas também pela Ameciclo.

É muito importante dizer que, aos poucos, fui me sentindo mais segura. Parecia haver muito mais ciclistas nas ruas porque, talvez, também passei a enxergá-los. O medo foi se diluindo em prazer, na possibilidade de aproveitar o trajeto, falar com pessoas, conhecer outros ciclistas e participar de muitas formas de solidariedade ou de simpatia enquanto se espera que o sinal abra - num estado de compensação por estar a cada dia ultrapassando as limitações impostas pelo medo e descobrindo o trânsito como algo agradável.

A bicicleta tornou-se o meio de transporte para quase todos os meus deslocamentos necessários. Andar na contramão foi um tabu que demorou um pouco para ser quebrado. Como a cidade não oferece caminhos mais curtos porque a estrutura viária é preparada para o fluxo do trânsito do carro, andar na contramão vira uma necessidade e uma prática própria da reflexão cicloativista ao reconhecer que seguir a mão correta significa deixar que os carros determinem o rumo da cidade. Nesse sentido, a transgressão não era mais motivo de constrangimento.

A mudança em relação ao corpo e o aumento da capacidade de resistência física também foram fatores estimulantes. Nos primeiros meses, a bicicleta se tornou um ‘vício’. E, mais uma vez, me deparava com a ‘confusão’ de estar me transformando em meu próprio objeto de estudo. Aquele ‘ódio’ ao ‘carrocrata’ era uma emoção sentida constantemente. Pedalar me colocava num estado de alerta para os constantes desrespeitos cometidos contra o espaço da bicicleta. Qualquer deslize que eu identificava nos motoristas nas ruas, como estacionar na ciclovia, estacionar na faixa de pedestres, não respeitar a preferência do

ciclista, buzinas e advertências desnecessárias, eram motivos de gritos e ‘xingamentos’. Gritei e xinguei muitos motoristas, sentindo todo o direito de fazê-lo.

A pesquisa de campo permitiu entender como as emoções e o seu ordenamento são parte central da experiência do trânsito nas grandes cidades, e como ser ciclista requer um trabalho particular de controle e equilíbrio entre medo e prazer. Seria insuficiente tentar entender a constituição do trânsito como uma figuração baseando-se apenas no cumprimento ou não das regras, na observação das posições. Estar na rua como ciclista revela uma associação particular entre os sentimentos de medo, iminência do acidente, fragilidade, e cuidado consigo e, principalmente, como estas emoções estão relacionadas aos modos de agir e justificar a ocupação da cidade.

No instante do conflito presencial, o outro-motorista, emerge como uma ameaça, como inimigo. Esse outro representa uma ideia de cidade onde as ruas são feitas apenas para os carros e os ciclistas não deveriam existir. Desse modo, a figura do motorista passa a ser sentida e ‘rotulada’ com um ‘carrocrata’, e este passa ser um elemento central da experiência cicloativista – um ‘outro’ que catalisa medos e conflitos de quem reivindica os espaços negados pela automobildade.

2.5 Práticas de combate à Carrocracia

No universo cicloativista, a cidade ‘sofre’ da ‘carrocracia’, e os motoristas são ‘carrocratas’ e ‘carrodependentes’. Tais expressões podem ser interpretadas de diversas maneiras, com bastante humor, mas como uma medida para fortalecer os aspectos da experiência cicloativista e para delimitar quem tem razão e legitimidade na disputa por espaço. Durante a pesquisa de campo, participei de algumas atividades específicas do cotidiano do cicloativista que indicavam a ideia de ‘cura’ da cidade. Uma dessas experiências é a lógica do *bike anjo*. O *bike anjo* é um ciclista com habilidade no trânsito que se coloca à disposição para guiar os ciclistas sem experiência e não é uma ação específica do cicloativismo recifense. A Escola Bike Anjo (EBA) é um projeto de âmbito nacional que, sendo referência para muitos países e tendo sido adaptado para cidades como Chicago e Lisboa, ocorre em 196 cidades brasileiras e tem mais de 1.100 ‘anjos’ cadastrados. Os ciclistas que desejam colaborar se cadastram no site da EBA e as pessoas podem solicitar o seu *bike anjo* por meio deste espaço virtual. Na cidade do Recife, o projeto também acontece

de forma presencial todo último domingo do mês no Parque da Jaqueira. Alguns dos ‘anjos’ são participantes da Bicicletada Recife e integrantes da Ameciclo.

Participei apenas de dois domingos da EBA no Parque da Jaqueira. O seu alcance é muito pequeno, talvez pelo local onde o projeto acontece, num dos bairros de maior poder aquisitivo da cidade, muitas pessoas de outros bairros mais distantes não tenham acesso ao lugar. Para se chegar até o



Figura 10: Adesivos da ‘multa moral’

bike anjo é necessário ter algum conhecimento da existência do universo cicloativista na cidade. Do ponto de vista do processo de construção do cicloativista, a participação na escola tem um papel importante, no sentido de ‘ajudar pessoas a conhecer outra forma de transitar na cidade, que não seja apenas de carro’. O *bike anjo* também atua em outros contextos que promovem o uso de bicicleta na cidade, como o dia de Bicicleta ao Trabalho, ou mesmo no dia que acontece a Bicicletada. Solicitei o *bike anjo* algumas vezes, quando ainda não tinha segurança nos trajetos, principalmente para ir às atividades da Ameciclo. Os trajetos guiados pelo *bike anjo* são um grande estímulo ao uso da bicicleta na cidade, afinal, além das orientações de segurança no trânsito, eles ajudam o ciclista a manter o equilíbrio e a calma no trajeto. Essa ação reforça a rede do cicloativismo porque permite que mais ciclistas se conheçam, interajam e mantenham uma experiência cordial entre si. Então, quem já foi guiado por um *bike anjo*, em ocasiões futuras também poderá retribuir sendo um guia.

Nas ações de repreensão aos motoristas, os ciclistas também expressam a sua insatisfação com o ‘monopólio’ do espaço do trânsito pelos carros. O cicloativista está alerta aos ‘erros’ de conduta do motorista, aos ‘erros’ de estrutura da cidade, e aos ‘erros’ do comportamento do órgão de fiscalização da Companhia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU). Como forma de repreender os motoristas pelos esses ‘erros’ no trânsito, os integrantes da comunidade *Cicloação* no *facebook*, que conta com mais de 2.000 pessoas, produziram adesivos chamados de ‘multa moral’.

O *Cicloação* tem sua divulgação na internet, e, foi criado por alguns cicloativistas atuantes em outras frentes como a Bicicletada e a Ameciclo, que se dizem atuar em ‘ação de guerrilha’. A ‘multa moral’ consiste em adesivos para serem fixados nos carros que cometem

infrações contra os pedestres ou ciclistas, e contém os seguintes dizeres: “*Cuidado! Esse motorista não respeita o ciclista*” ou “*Cuidado! esse motorista não respeita o pedestre*”. Os interessados em participar da ação de ‘guerrilha’ poderiam fazer o *download* do arquivo ou participar da cota em dinheiro para produzi-los. A multa moral é uma ferramenta muito importante porque, num contexto em que os ciclistas têm menos poder, seja pelo espaço que a automobilidade lhes nega, seja pela sua fragilidade diante dos grandes motores, a vergonha e a evocação de sentimentos morais passam a ser suas ‘armas’ de disputa. A mensagem na página do *facebook* que chamava atenção para essa ação dizia:

“Os mal-educados que se cuidem!

Ciclistas estão espalhando esses adesivos por toda a cidade. Você que gosta de estacionar na calçada ou na ciclofaixa, tem grande chance de ganhar um adesivo desses na lataria e no vidro do seu carro.

Detalhe importante: o adesivo é de papel! Vai dar trabalho pra sair! Se a CTTU não funciona, vamos dar trabalho a quem põe nossas vidas em risco.

*Afinal, o que é mais importante? Um vidro de carro limpo ou o direito de transitar com segurança?*²⁷

Participei da cota com interesse em também colaborar com a ação, entretanto, não tive coragem de fazer tal repreensão aos motoristas, mesmo tendo presenciado diversas situações para as quais a ‘multa moral’ convinha no sentido de seus organizadores: carros estacionados em vagas de deficientes, em cima da calçada, na ciclofaixa, ou na faixa de pedestres.

Outra ação importante para os cicloativistas e da qual participei é a instalação da ‘vaga viva’. Uma ocupação que os ciclistas fazem em espaços de estacionamentos para os carros. A ideia é realmente dar vida ao espaço que, supostamente, numa cidade mais democrática e não baseada na automobilidade, seria para as pessoas e não para os carros. Na Semana da Mobilidade, o grupo da Ameciclo aproveitou o Dia Mundial sem Carro²⁸ para ocupar vagas de estacionamento dos carros do Parque da Jaqueira. As vagas são ocupadas

²⁷ Visualizado em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=482506641820898&set=pb.311411952263702.-2207520000.1402716751.&type=3&theater>

²⁸ Um a ação internacional coordenada por organizações de defesa do transporte verde no mundo inteiro. <http://diamundialsemcarro.org.br/>

por uma reunião festiva, onde ocorre contação de histórias para crianças, bebidas e música. Nesse dia até produziram uma música para comemorar a data:

*‘Todo dia as ruas poderiam ficar sem carros.
Gente andando e sorrindo pra todo lado
E escutando alegremente o coro dos pássaros.
Imagina as ruas sem cheiro de gasolina.
As pessoas pedalando na maior adrenalina.
Com respeito e amor sem o tormento das buzinas.
E as crianças brincando sem perigo.
Sem ter pressa e nem hora pra acabar.
Pegue a bike e venha pedalar’.*

Além dessas ações, quando ocorre algum caso de violência, os cicloativistas realizam encontros extraordinários como forma de expressar os sentimentos de revolta e indignação por alguma violência sofrida – o que eles chamam de ‘Bicicletadas Extra’. No caso de morte de ciclista na rua, os cicloativistas organizam o *Ghost Bike* que é uma homenagem aos ciclistas vítimas de acidentes de trânsito. Os acidentes são recorrentes, e durante a pesquisa de campo ocorreu o que eles chamaram de uma ‘epidemia de mortes’: foram 3 ciclistas mortos em apenas uma semana, provocando muita comoção e protestos no grupo. Nessa semana também ocorreu um ataque de tubarão, o que levou a grande mídia a noticiar exclusivamente a morte por ataque de tubarão e não discutir as 3 mortes de ciclistas no trânsito. Como protesto, os cicloativistas produziram o cartaz que se pode ver ao lado, ironizando a grande atenção dada aos tubarões e o silêncio sobre a morte dos ciclistas.

Cheguei a participar de um dos protestos, na entrada da Universidade Federal de Pernambuco em junho, pela morte de um estudante que utilizava bicicleta e foi atropelado dentro da própria universidade por um ônibus em alta velocidade. Depois de sairmos num *bonde* do Derby até a UFPE, distribuímos panfletos pedindo que fosse respeitada a velocidade de 30km/h. O público do protesto era pequeno e formado principalmente de estudantes da própria universidade e membros da Ameciclo. Em outros protestos, para relembrar aquela vida que foi perdida, os ciclistas fazem uma instalação no local do acidente, utilizando uma bicicleta pintada de branco. A mensagem enviada para ‘sociedade motorizada’ se institui na seguinte pergunta: “sua pressa vale uma vida?”. O assassinato de

ciclistas é um tema recorrente na experiência cicloativista porque revela e exacerba o medo que está presente no início do uso das bicicletas e que precisa ser controlado para que haja ‘cicloativismo’. É importante notar a troca do termo ‘acidente’ para ‘assassinato’ como forma de demarcar que as mortes se tornam recorrentes pela ação deliberada de desrespeito aos direitos dos ciclistas e de seu espaço.

Contudo, falar de minha experiência no campo só se completa se mencionar o *alleycat*. Ao mesmo tempo em que os ciclistas criticam a pressa do motorista, que pode ser fatal para o ciclista ou pedestre, os cicloativistas praticam o *alleycat* no trânsito que é um verdadeiro culto à velocidade e a

liberdade. Os cicloativistas não enxergam uma contradição nesse prazer da velocidade porque a velocidade numa bicicleta envolveria muito menos riscos e ameaças aos ‘outros’ do trânsito, modificando completamente os termos da comparação e legitimando a velocidade do ciclista em oposição à velocidade do motorista que é, usualmente, assassina. O *alleycat* em seu sentido original é uma corrida em alta velocidade disputada entre os *bike messengers* (mensageiros de bike, entregadores), das grandes metrópoles, como Nova York (KIDDER, 2011). Aqui no Brasil há uma adaptação dessa prática, onde os ‘nativos’ consideram o *alleycat* como uma forma de se libertar do engarrafamento. Os espaços entre os carros parados seriam como uma ‘ciclofaixa’ fixa para os ciclistas, um espaço que eles podem e devem ocupar. Seria o equivalente, em termos de ação, a prática que os motociclistas fazem de ‘ziguezaguar’ entre os carros, costurando entre os carros o caminho mais rápido. No contexto de uma sociedade motorizada, o *alleycat*, é utilizado como argumento dos cicloativistas para mostrar a imobilidade do trânsito aos motoristas ou como o seu vício do carro é, de fato, a negação da mobilidade e da liberdade.



Figura 11: Cartaz de campanha contra acidentes durante semana de ‘epidemia de mortes’.

A campanha “*Ficar parado é uma questão de escolha!*”, que pode ser vista na imagem abaixo, foi publicada pelo grupo Cicloação e ilustra o cicloativista praticando o *alleycat*, por diversas ruas do Recife. Nessa imagem da campanha pode-se perceber a diferença entre os ciclistas que se movimentam livres e as diversas outras pessoas ‘aprisionadas’ em carros e até no transporte público.

Algumas vezes, após ter naturalizado a experiência do trânsito, pratiquei o *alleycat* e foi uma grande sensação de liberdade, excitação e ‘revanche’. Tornou-se uma prática relativamente comum quando estava sozinha em ruas mais tranquilas, mas nas ruas mais movimentadas só tive coragem de agir em grupo. Lembro que, numa das vezes, saí dando adeusinho ao motorista que me ‘deu uma fechada’. O *alleycat* tem um elemento transgressivo porque nele o ciclista deixa de brigar pelo espaço que é seu por direito e escolhe arriscar-se no espaço produzido pelo excesso de carros. Respeitar as regras significa respeitar a ‘ordem dos carros’ e ficar parado junto com eles. É como se fosse encontrada uma brecha na automobilidade, onde se ganha velocidade e ainda a possibilidade de irritar o ‘inimigo’ e ter o sentido de uma revanche: o carrocrata preso no engarrafamento que ele mesmo produziu. Aprendi a gostar de algo que, por muito tempo, me pareceu insanidade e percebi que o *alleycat* é um dos momentos mais intensos do ciclismo, onde o balanço entre perigo e excitação produz uma experiência intensa, uma outra forma de viver a cidade. Assim, pude entender o balanço de emoções que faz do ciclismo uma experiência tão fundamental para seus praticantes.

2.6 Diálogos sobre a cidade: algumas questões políticas

No período em que morei no Recife para realização da pesquisa de campo, aconteceram alguns protestos reivindicando a ‘recuperação’ da cidade. Grande parte dos cicloativistas não participa apenas das Bicicletadas ou atuam somente na Ameciclo,



Figura 12: Cartaz da campanha “*Ficar parado é uma questão de escolha!*”

mas agem num espaço de interseção com outros movimentos, principalmente naqueles que incluem a pauta da bicicleta e da mobilidade.

A importância de considerar a prática política como elemento na construção da experiência desses ciclistas foi um aspecto não esperado, que emergiu da experiência de campo. Tanto é que, durante o início da pesquisa, chamava-os apenas de ‘ciclistas’, só com o tempo fui percebendo a especificidade da experiência ‘cicloativista’ que busca englobar uma série de questões políticas sobre a vida na cidade a partir do ciclismo. Assim, a metodologia adotada permitiu não só compreender a dinâmica da experiência do cicloativista, mas, principalmente, compreender o contexto no qual ele está inserido em termos de espaços políticos de debate sobre a cidade. Recife tem passado por um processo de transformação urbana ‘agressiva’ e acelerada. Assim, propostas de intervenção que vem afetar diretamente a questão da mobilidade na cidade começaram a ser alvo de críticas e protestos por alguns ativistas urbanos.

Os ‘ativistas urbanos’ possuem um capital intelectual que os diferencia, no sentido de um conhecimento não só do CTB, mas de um saber técnico e acadêmico sobre o que é um planejamento e o uso da cidade. Fazem parte do grupo muitos professores universitários, ambientalistas, arquitetos, designers, funcionários públicos, fotógrafos, pesquisadores, e estudantes universitários, pessoas que desenvolveram, por várias razões, uma ligação mais próxima com a história da cidade e a valorização do patrimônio cultural. Eles fazem parte da classe média do Recife, mas se dizem diferentes, no sentido de não quererem uma cidade privatizada e organizada para poucos. ‘Ocupar’ o espaço público se torna a sua questão fundamental.

Nesse sentido, o Direitos Urbanos (D.U.) é um grupo que surge da articulação de pessoas que tinham o mesmo pensamento sobre a situação atual da cidade do Recife. Tentando pensar na ‘cidade como um todo’, e criticando a forma compartimentada do governo em desenvolver o seu planejamento urbano, o grupo passou a ‘fiscalizar’ obras e projetos de grande impacto urbano, articulando via *internet*²⁹ um intercâmbio de informações e ideias entre artistas, professores, sociólogos, cineastas, engenheiros e urbanistas.

Os interesses de sua atuação estão pautados em alguns princípios:

- Transparência e participação popular;
- Revisão e Regulação do Plano Diretor e reorganização Urbanística;

²⁹Há uma página do DU no *facebook*:<https://www.facebook.com/groups/direitosurbanos/?fref=ts>

- Planejamento Urbano Metropolitano Integrado a Longo Prazo;
- Valorização do Espaço Público;
- Revitalização sem Gentrificação;
- Proteção das Zonas Especiais de Interesses Sociais (Zeis);
- Deslocamento não motorizado e planejamento do uso do solo como centro do problema da mobilidade;
- Subsídio e valorização do transporte coletivo como forma de distribuição de renda e de construção de um modelo de mobilidade mais eficiente³⁰.

Assim, ao participar das atividades do cicloativismo, terminei por participar também dessas discussões do D.U. Para entender essa experiência de articulação política entre o cicloativismo e a luta pela cidade, o primeiro ato a ser retratado é o *Ocupe Estelita*. Esse movimento diz respeito à ocupação do Cais José Estelita, uma área de valor cultural para cidade, localizado em um ponto de articulação entre a Zona Sul e o Centro, além de estar ligado ao Bairro São José, um dos mais antigos da cidade. A área, leiloada no ano de 2008 a cinco grandes construtoras da cidade que planejam desenvolver um megaprojeto imobiliário, tornou-se símbolo de uma discussão sobre ‘qual o tipo de cidade que se quer para a sociedade do Recife’. Além das irregularidades na negociação da área, os ativistas também alegam que não houve consulta popular para se decidir um projeto que dialogasse com o espaço da cidade.

Participei do *Ocupe Estelita* com os cicloativistas no mês de abril de 2013. A ocupação aconteceu em um domingo, onde foi possível aproveitar a estrutura da Ciclofaixa Lazer e Turismo. A bicicleta é um dos símbolos da resistência ao tal modelo do crescimento verticalizado que demanda mais e mais áreas de estacionamento. ‘A cidade é para quem?’ é o questionamento que os militantes a favor do direito à cidade faziam. O Direitos Urbanos fez várias proposituras ao Estado acerca de outros casos que ferem a paisagem, o espaço público, o direito à moradia e a mobilidade urbana.

Em um diálogo com um dos cicloativistas da cidade foi me indicado o vídeo ‘O velho Recife Novo’³¹, como uma das ‘bibliografias’ básicas para a compreensão do estado atual da cidade. O vídeo produzido por alguns urbanistas seria um conteúdo importante para

³⁰ Visualizado na página do Grupo Direitos Urbanos: <http://direitosurbanos.wordpress.com/about/>

³¹ <http://www.youtube.com/watch?v=HIYNmG1G3d8>

compreender o cenário efervescente no debate sobre as práticas de ocupação urbana que se estende até hoje no Recife. O filme retrata, através das falas de alguns especialistas, a ideia de que, na cidade, o espaço público já nasce com a função segregadora, pois há uma cultura de privilegiar o espaço privado. Outro ponto destacado é que ‘se constituiu uma cultura na cidade um mecanismo de compensação no sentido de investir no espaço privado’. E o Recife estaria vivendo em um estado de ‘negação à rua’. Assim, a ideia fraca e aparente de ‘espaço público’ estaria condicionada a sua apropriação apenas por determinados grupos sociais.

O convívio social focado na limitação do potencial do espaço público perpassa a problemática da mobilidade urbana do Recife, e o modelo de verticalização desmedida fere a cidade ao tentar suprir as necessidades da ‘classe média’ nos interiores dos prédios. O estilo de vida ‘apartamento atrelado ao uso indiscriminado do carro’ parece não caber mais na concepção de cidade na qual esses mesmos atores foram socializados.

Inseridos nesse contexto, os cicloativistas surgem também a favor das causas que limitam e destroem a ideia de espaço público. Na tentativa de dialogar com a cidade de forma mais ampla e garantir a participação política entre os movimentos sociais, a comunidade e o poder público, os dois novos grupos, Direitos Urbanos e Ameciclo, participaram da Conferência Municipal das Cidades, uma das etapas da Conferência Nacional das Cidades. Desse encontro sairia m propostas para serem aprovadas em âmbito nacional.

A minha atuação na Conferência das Cidades aconteceu a partir do contato com o D.U. que, naquele momento, possuía estreitas relações com a Ameciclo. Participei ativamente como Delegada do Direitos Urbanos no Grupo de Trabalho de Mobilidade e Acessibilidade juntamente com representantes de outros Movimentos Sociais da Região Metropolitana do Recife. Como foi dito inicialmente, mantive um contato mais próximo com Marcelo Reis, ativista do Direitos Urbanos, o que facilitou a minha circulação entre os grupos, desde a Bicicletada. Tendo Marcelo como meu informante, pude compartilhar as minhas dúvidas, obter informações sobre a cidade e sobre atuação das pessoas nesses movimentos. E foi a convite de Marcelo que participei da Conferência das Cidades como representante do D. U.

Tive muitas dúvidas sobre a propriedade de minha participação neste evento. A justificativa para aceitação está ligada a minha intenção em acompanhar a atuação dos cicloativistas no evento. Como o diálogo entre Ameciclo e D.U sempre foi bastante próximo, Marcelo, um dos articuladores do D.U. na Conferência das Cidades, propôs à assembléia a inserção da recém criada ‘Ameciclo’. Todavia, a questão é que a Ameciclo não foi aceita

como movimento social e dois dos seus coordenadores puderam participar como observadores, significando que eles não teriam direito a voto nas propostas da Conferência, apenas a voz. Isso possibilitaria menos votos do grupo a favor da questão da mobilidade urbana. Então, me foi colocada uma grande responsabilidade e prova de confiança: como outras pessoas não confirmaram presença e, por consequência, o grupo perderia um voto na plenária, eu deveria assumir a posição de representante e garantir um voto. Senti que não estava apta a assumir tal tarefa, mas por não poder deixar em aberto e perder esse voto, aceitei a proposta.

No grupo de trabalho de mobilidade e acessibilidade, outras frentes estavam colocando as suas propostas. As propostas trazidas pela Ameciclo como prioridades para a política municipal da mobilidade estavam pautadas em: i) realizar campanhas educativas; ii) ampliar o controle de velocidade nas vias; iii) realizar anualmente a Conferência de Trânsito e Transporte da Cidade; iv) redução de impostos para facilitar a compra da bicicleta como incentivo ao ‘trabalhador e trabalhadora’. Algumas sugestões se confrontavam com o interesse específico do movimento cicloativista e com os interesses que eu achava mais pertinente, numa perspectiva mais geral da cidade, pois para votação da plenária final, de cada grupo de trabalho só poderiam sair com 10 propostas. Esse momento de confusão entre ser pesquisador ou ser militante da causa me colocou num lugar desconfortável. Alguns sabiam que eu estava ali apenas por questões acadêmicas, então pensei várias vezes que a minha participação poderia interferir na minha relação com a Ameciclo. Tentei não interferir nos debates nem nas propostas, contudo, cumpri a minha função de delegada na Conferência: levantar o crachá para os votos de interesse dos dois movimentos. Ao final, o saldo para os movimentos participantes da Conferência foi positivo: a proposta da criação do Conselho das Cidades foi aprovada, integrando todas as políticas urbanas em um só conselho; aprovaram a proposta de realizações obrigatórias de audiência pública para qualquer obra pública de grande impacto; e a proposta da integração do bilhete único para usuários do transporte público, entre outros³².

Após a finalização do trabalho de campo, outros acontecimentos marcaram os movimentos urbanos de forma mais enérgica. A Ameciclo tem participado de outras ações junto ao governo municipal, e essa parceria tem provocado críticas por parte de outros ativistas urbanos, que vê o trabalho da associação como uma assessoria técnica do governo,

³² Documento final da conferência das cidades está disponível em: <http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/concidade/arquivos/Relatorio%20Final%20Emprel.pdf>

perdendo a oportunidade de atuar de maneira mais livre, nos moldes da ‘horizontalidade’ da Bicletada Recife. Busquei aqui delinear um retrato da experiência de campo, um recorte do trabalho que desenvolvi para poder entender a experiência dos ciclistas e cicloativistas na cidade do Recife. Nos capítulos seguintes traremos os resultados encontrados em campo.



Figura 7: “A revolução não virá a cavalo”: Trabalho do cicloativista Rafa Matos produzido durante debate “Bicicleta para Trabalho Protesto e Lazer”, em janeiro de 2013, e outros cartazes utilizados pelos cicloativistas.

Capítulo 3

Ciclistas, cicloativistas e os outros

O presente capítulo apresenta a construção social do *habitus* de cicloativista. A partir das entrevistas realizadas com usuários de bicicleta, buscamos entender os aspectos principais da ‘formação’ e do engajamento nas experiências de construção das disposições requeridas para ingresso no cicloativismo. Buscaremos demonstrar os processos sociais envolvidos na construção dessa sensibilidade particular para o trânsito, especificamente como se dá o abandono sistemático do carro pelo uso regular das bicicletas. Dizemos que se trata de uma nova sensibilidade porque os atores envolvidos nesse processo elaboram não só uma imagem de si e do grupo cicloativista, em oposição aos outros do trânsito, como também precisam coordenar as emoções necessárias para participar/enfrentar o trânsito e o medo que este provoca. Assim, apresentaremos as formas de interação que diferenciam o uso comum da bicicleta e a prática que permite o ser reconhecido como cicloativista.

3.1 A opção pela bicicleta

Para entender a construção da experiência de cicloativista é necessário perceber os processos que organizam e possibilitam que, em meio às opções mais estabelecidas de meios de transporte, se escolha a bicicleta. É importante ressaltar que essa escolha não é um argumento simples e imediato, seu uso requer desde as habilidades físicas particulares até o controle e equilíbrio das emoções, particularmente do medo. Dessa forma, para entender como se constrói essa experiência particular do cicloativismo, precisamos nos centrar nas histórias de como a bicicleta passou a ter um novo sentido na vida dos integrantes do grupo analisado, particularmente como um articulador central de emoções e expectativas na vivência da cidade.

Nesse sentido um primeiro elemento que podemos indicar é que a maioria deles fazia o uso eventual da bicicleta em atividades de lazer ou esporte. Por alguma razão, essas pessoas já tiveram contato com a bicicleta pelo menos na infância, contudo, percebe-se que a bicicleta não era considerada um meio de transporte como o carro ou como o transporte

público. O uso atual da bicicleta é, geralmente, resultado de um processo mais recente. Um entrevistado explica:

Eu sempre andei de bicicleta, mas como transporte, como meio de transporte faz um ano. Eu conciliava bicicleta e ônibus, e tal, e tô cortando tudo. Tô usando só a bicicleta a mais ou menos um ano. O que me motivou a andar de bicicleta foi agilidade, rapidez pra chegar no meu destino e também o fato de não tá interferindo na vida de ninguém diretamente, assim, que é o que mais pesa, eu acho. Eu não tô poluindo, eu não tô agredindo nada de maneira nenhuma, assim. [...] E como eu vi que é a solução mesmo porque o trânsito é infernal, você tem que acordar muito cedo se você for trabalhar de ônibus, eu posso dormir mais, posso chegar mais rápido num lugar, chegar melhor, eu acho. (André Almeida, 30 anos, Publicitário)

Quando o ciclista diz que conciliava ônibus e bicicleta e utiliza a expressão ‘está cortando tudo’ nos faz lembrar uma linguagem das formas terapêuticas de lidar com vícios ou necessidades dietéticas, dando a entender que o transporte motorizado lhe era algo nocivo. E como remédio para a algo nocivo, a indicação é ‘cortar’, é restringir, diminuir. Nesse sentido, percebemos que se delineia uma ideia do uso da bicicleta como um tratamento, um hábito recente e bom, onde uma certa ideia de ‘cura’ já pode ser percebida ainda que de maneira implícita. Mas, percebe-se que o despertar para a bicicleta como modal ideal é um processo gradual.

Eu usava a bicicleta quando pequeno, como todo menino, e os bairros eram mais agradáveis. Eu morava em Casa Forte, e mamãe permitia que eu fosse pra locadora, ali pelos intermédios. [...] Passei na Federal, ganhei um carro. E no começou eu ia de ônibus. Pegava dois ônibus pra ir pra faculdade. Então ganhar um carro foi ótimo, enfim... Eu parava no meio do caminho, pegava outro ônibus... E tal. Aí é. eu comecei a fazer as contas de quanto eu gastava com o carro. Aí resolvi que era melhor deixar o carro em casa. E ir de ônibus pelo menos pra faculdade, saía mais barato. E aí eu comecei a fazer esse percurso. Na época eu dava carona pros amigos no meio caminho e tal, mas aí eu disse: ó, gente, não dá mais não, o dinheiro tá pouco. Aí comecei a deixar o carro em casa. Eu só tive esse carro. Durou oito anos. Aí quando eu comecei a andar de ônibus que tinha trocado o carro pelo ônibus, eu vi que eu, com o carro, eu interferia muito intensamente... Porque eu era mais um carro. E quando eu andava de ônibus eu achava que tava fazendo alguma coisa boa. (Felipe Navarro, 29 anos, Engenheiro)

O uso da bicicleta aparece aqui a partir de uma experiência mais ampla que envolve desde as sensações de uma cidade mais calma da infância até a percepção das dificuldades trazidas por um carro e de estar, de alguma maneira, contribuindo para piorar a vida da coletividade. A ideia de estar fazendo o bem para a cidade ou algo de bom para si, a partir da opção de modal, desperta no indivíduo a curiosidade pelo universo dos benefícios da bicicleta. A memória da infância e da adolescência ou até mesmo a prática do esporte apareceu em diversas falas como uma experiência que ficou marcada na mente e também no corpo desses indivíduos como uma sensação de liberdade e prazer, como memória de um tempo melhor, o que acabou favorecendo de certa forma a pré-disposição para o uso regular da bicicleta. Percebe-se que o fator economia também é citado. Apesar de não ser um fator determinante, a economia de dinheiro e tempo aparece como um fator na troca, associado aos elementos de prazer e bem-estar. Ainda que pretendamos demonstrar que esse não é um fator determinante não para o ingresso dos indivíduos no cicloativismo, ele é utilizado como mais um argumento de convencimento para os usuários de carro:

Então foi feito um cálculo dependendo das distâncias, e dependendo do tamanho do carro, do custo do carro, vale mais a pena você andar até de taxi. E eu me vi no táxi. E o táxi também... Muita grana que você tá gastando todo dia. Voltei a andar de ônibus que eu odeio, criei aquele ódio pelo ônibus pelos motivos óbvios. Você ficar 50 minutos esperando um ônibus e um dia eu resolvi que não ia mais ficar ali. E eu ia comprar uma moto. E minha mulher e minha filha disseram: vai morrer. Aí eu peguei e comprei a bicicleta. E comecei a pedalar e vi que o trajeto que durava cinquenta minutos agora eu faço ele em 15. E o que eram cinquenta minutos de sofrimento passou a ser 15 minutos de lazer, entendeu? Eu deixei de gastar 1.500 todo mês porque era 1.100 do carro, eu trabalho no Centro, então eram mais 400 reais de estacionamento. E no ano eu tô economizando 17.000 reais, né? Por esse dinheiro que você compra a melhor bicicleta que tem no mercado, assim, à sua escolha. E você vai ficar com ela muitos anos sem custo nenhum. A manutenção da bicicleta é baratíssima.

Se tomarmos uma discussão mais geral sobre a mobilidade nas grandes cidades, o transporte público aparece como solução mais ampla e democrática. A ampliação do número e tipo de transporte público (ônibus, metrô, Bus Rapid Transit - BRT,) sua integração e a certificação de sua prioridade nas vias ainda são pensadas como a solução ideal para os problemas no trânsito das grandes cidades. Contudo, alguns ciclistas desenvolveram um

grande ‘pavor’ pelo uso do transporte público. Ao abandonar o uso do carro, o transporte coletivo não aparece como a melhor escolha para um indivíduo já acostumado com a experiência de ‘independência’ e ‘privacidade’ que o carro permite. A bicicleta como veículo individual se torna uma opção com muitos ganhos: sem perda de ‘*status*’, sem perda de tempo nos engarrafamentos, e ainda permite a economia financeira. É muito importante trazer as diferentes percepções sobre o uso do transporte público no discurso de quem usa bicicleta, pois elas nos ajudam a compreender aspectos que constituem o estilo de vida do usuário de bicicleta e permite também entender o tipo de experiência que buscam a partir do trânsito. Assim, a bicicleta mantém a ‘reserva’ e ‘individualidade’ que o carro promove, permite a liberdade de não depender de horários e congestionamentos, e mantém a ideia de velocidade, um dos elementos fundamentais que rege o funcionamento da grande cidade. Em oposição aos veículos motorizados, a bicicleta é capaz de produzir a ‘verdadeira liberdade’:

A verdadeira liberdade... Por não ter q esperar por nada... Por vc fazer seus horários... Por vc não poluir... Enfim, são tantos motivos pra ratificar a liberdade promovida pela bicicleta. (Felipe Navarro, 29 anos, Engenheiro, depoimento publicado na página da Bicletada Recife)



Figura 8: “Vem”-Panfleto distribuído durante o trajeto da Bicletada Recife como prática da xerocracia. A sigla do Vale Eletrônico Metropolitano (Vem) é utilizado como instrumento de comunicação para sensibilizar os usuários de transporte público

Esse ideal da liberdade pode ser indicado como elemento central nas campanhas cicloativistas. Na imagem acima, vemos a brincadeira que é feita com o “Vem”, o cartão de transporte público de Recife e que está sempre em questão nos protestos estudantis que pedem a sua ampliação para, ao invés de apenas

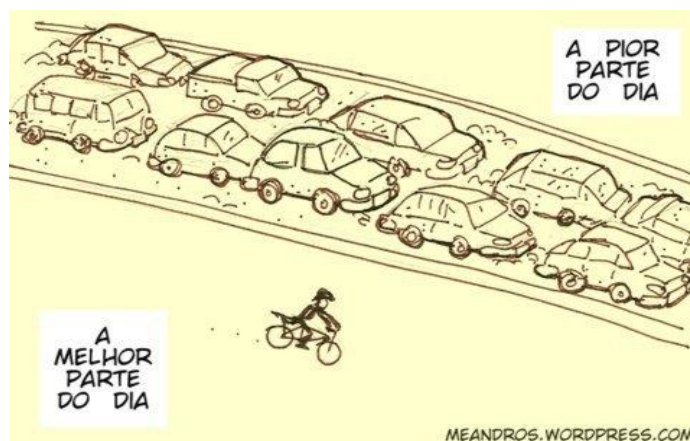


Figura 9: “A melhor parte do dia”. Charge publicada em página de comunidade cicloativista.

descontos no valor da passagem, o ‘passe livre’ nos transportes públicos. Os cicloativistas da Bicicletada fizeram o “Vem de Bicicleta - o verdadeiro passe livre”. A ideia é claramente sensibilizar o usuário do transporte público para as muitas vantagens do uso da bicicleta. E, se as vantagens financeiras são quase óbvias e recorrentes no movimento cicloativista mundial, há uma ênfase na dimensão da liberdade, na possibilidade de não ficar parado e nem esperar em nenhum momento.

A imobilidade é algo inaceitável na vida dos usuários de bicicleta. A experiência de se sentir penalizado pelo engarrafamento no trânsito, de que a pior parte do dia seja o sofrimento do engarrafamento na ida e na volta do trabalho (como satirizado na figura acima), faz com que o uso da bicicleta surja como forma de resolver o problema da lentidão e do stress da espera. No caso particular dos cicloativistas recifenses, o sentido imediato é de evitar a ideia apocalíptica da imobilidade geral no Recife³³.

Chegou um dia que eu passei 25 minutos pra percorrer uma via de quatrocentos metros, aí nesse dia eu surtei. Surtei no sentido da palavra mesmo dentro do carro. Comecei a gritar, bater no volante, puto da vida porque eu tava naquela situação, e, aí falei: porra, vou ajeitar a bicicleta. Eu não lembro exatamente a ordem das coisas. Eu acho que cheguei a ir um ou dois dias de bicicleta ou fui primeiro de ônibus. Eu não sei. Eu lembro que o primeiro dia foi

³³ Foi publicada uma pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) intitulada Tempo-deslocamento casa- trabalho no Brasil (1992-2009): Diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo. A pesquisa aponta o Recife como uma das cidades que apresentam um dos maiores tempos de deslocamento casa-trabalho do país, independentemente da questão de renda, todos sofrem com a imobilidade. Apesar do Recife apresentar uma taxa de motorização inferior às cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, um número de 15,3 veículos para cada habitante, o tempo médio de deslocamento é o terceiro pior quadro do país: o recifense gasta em média 34,9 minutos para se deslocar de casa ao trabalho. Os cicloativistas se manifestaram na página da Bicicletada Recife e também se apegam no argumento da imobilidade para exaltar a bicicleta como veículo elementar para o bom funcionamento da cidade.

aterrorizante, botar a bicicleta na rua e ir pro trabalho, talvez um pouco exagerado eu esteja sendo, mas assim... Não foi confortável. Foi um negócio de medo mesmo. Porra, caralho, isso não vai dar certo. É... Aí eu não sei se usei o ônibus antes ou uma semana depois. Um percurso de oito quilômetros. A ida foi quarenta minutos e a volta uma hora e vinte. [...] E eu falei: eu não mereço passar uma hora e vinte pra um percurso de oito quilômetros. Dá dez minutos por quilômetro. É a velocidade que você faz a pé. Eu poderia ir a pé, me estressando bem menos e perdendo a pança. Aí eu comecei realmente a usar bicicleta todo dia. (Luciano Maia, 36 anos, Funcionário Público)

O argumento sobre a forma e necessidade da mudança, baseada na experiência insuportável do trânsito, é recorrente. A ‘mudança de modal’, na linguagem dos especialistas em mobilidade, ou a troca do carro pela bicicleta não ocorre simplesmente a partir de um cálculo ou da percepção ‘fria’ de uma necessidade. Na maioria dos casos entrevistados e no discurso dos cicloativistas nas diversas comunidades da internet, essa mudança se dá após um reconhecimento dramático de que a vida havia se tornado um ‘inferno’ e de que eles estavam inundados de ódio pelo trânsito, pelas pessoas no trânsito e pela imobilidade. A bicicleta vem trazer um sentido completamente novo da experiência, uma outra forma de viver e de se deslocar na cidade. Assim, Alfredo Lins, um dos cicloativistas da cidade, em depoimento para uma conferência de grande aceitação na internet, sobre seu processo de libertação do uso do carro também sintetiza os momentos anteriores ao abandono do carro e início do uso da bicicleta. A sua história é muito significativa e se assemelha à história de tantos outros ciclistas que compartilham do mesmo sentimento:

Eu continuava preso nos engarrafamentos, naquele inferno de vida [...] E eu passei a pegar os atalhos. Atalhos, e atalhos, e atalhos. E aí quando eu estava no atalho, do atalho, do atalho, do atalho, claro, engarrafado, eu percebi que eu tava surtando porque a minha relação com as outras pessoas era de absolutamente ódio, eu olhava pro cara do lado e dizia assim: eu quero que você morra. Muito, várias vezes. E aí nessa relação, em um determinado dia, alguns anos atrás, eu lá, parado no trânsito, passou um velhinho, assim, de bicicleta, e vai embora. Desgraçado, velho! E aí eu comecei a parar pra pensar um pouco sobre aquilo e descobri que eu via o mundo pela janela do meu carro, eu não escutava o que passava do lado de fora, eu vivia preso dentro de uma concha de aço, me arrastando no engarrafamento, carregando uma casa: eu era um caracol, né? E aí quando eu descobri que eu era um caracol, eu tava absolutamente surtado, nesse dia eu buzei até pro semáforo, e eu disse: amanhã eu vou de bicicleta. (Alfredo Lins, 29 anos, Funcionário Público)

Como podemos ver pelas falas, de acordo com as memórias de vida anterior ao uso da bicicleta, o trânsito produzia nessas pessoas um tipo de comportamento frenético, recorrentemente descrito como ‘infernai’. A celeridade da vida cotidiana, o espírito das grandes metrópoles, exige uma comunicação quase que imediata nas relações. Essa necessidade crescente de ‘poder de mobilidade’ gera uma postura dos indivíduos ou forma de sociabilidade que é incompatível com a imobilidade do trânsito da cidade ocasionada pelo sistema da automobilitade. Quando o ciclista percebe que estava preso em seu automóvel, e também percebe que aquela situação de desconforto é irremediável nos termos disponíveis (termos da automobilitade), a bicicleta surge como uma solução quase mágica: a possibilidade de livrar-se da sensação do infernal com uma ação benéfica para si, e que também se transforma em ação do bem para toda a cidade.

Além da crise e sofrimento produzidos pelo trânsito das grandes cidades, outros fatores que proporcionaram a mudança de percepção quanto ao uso e necessidade da bicicleta também podem ser percebidos. Alguns tiveram a experiência de abandonar o sentido do uso do carro como imprescindível em cidades de outros países que apresentam uma realidade diferente do Recife. Geralmente, nos casos analisados, foi a partir da experiência em cidades européias que apresentavam estrutura favorável ao uso da bicicleta ou mesmo do transporte público que se iniciou o uso da bicicleta e o abandono da centralidade do carro.

Inicialmente eu andava muito de bicicleta na minha rua e eu morava perto da Universidade Federal de Pernambuco. Então eu ia de bicicleta algumas vezes para a Universidade. Fui várias vezes. Depois eu me mudei, passei a morar não tão perto da Universidade, meus pais me deram um carro e eu terminei deixando a bicicleta de lado. Eu me formei, estudei fora, em Paris, voltei pro Brasil e já voltei sem tanto apego ao carro. Lá em Paris eu não tinha carro [...] Comecei a usar muito ônibus pra ir pra Universidade e sempre tive vontade de voltar a usar a bicicleta. E chegou o momento conversando com os amigos que estavam usando esse modal, eu tive a impressão que era o momento de retomar, e aí eu retomei a bicicleta, comecei a usá-la com frequência. (Pedro Lima, 35 anos, Funcionário Público)

O processo de justificar o não uso do carro, ou o abandono à ‘velha e ultrapassada prática’, passa, muitas vezes, primeiro por uma tentativa de utilizar o transporte público. É uma tentativa ou esforço para se adequar ao que seria visto como a ‘próxima opção’ depois

do carro, a mais comum e popular. Essa tentativa de usar o ‘ônibus’ aparece como uma primeira grande concessão, como um ato de ‘remissão’ de uma classe preocupada em atuar em uma causa representativa, em ‘manter os pés no chão’ e compartilhar dos mesmos problemas de toda a cidade. Afinal, a causa precisa estar conectada à experiência de toda a cidade, de todos os desiguais, para poder justificar seus planos e ideais de transformação da mobilidade na cidade. Assim, parecer ‘popular’ é uma postura que demonstra a necessidade de se manter distante do próprio *habitus* da classe de origem. Conhecer outras realidades consideradas mais ‘evoluídas’ ou mais ‘civilizadas’, em termos do uso do transporte público e da bicicleta, a exemplo da França, Espanha, Chile, Argentina, Holanda, realidades opostas à realidade da locomoção no Recife, é um dos fatores que estimulam os integrantes do grupo estudado a dar continuidade ao estilo de vida sem a dependência do automóvel. Portanto, o indivíduo que tem a oportunidade de viver essa realidade distinta fora do país, retoma a sua relação com a cidade numa tentativa de estabelecer a mesmas sensações sentidas. Especialmente, percebe-se que se busca uma organização da cidade e do trânsito que permita reconstruir e reviver a experiência de segurança e da liberdade.

Em 2008, quando eu estava terminando o mestrado em História, quando eu terminei, eu fui passar um mês na Argentina. E conheci uma menina que é daqui, na verdade [...] Aí eu fui pro Chile nesse mesmo tempo. Foram três meses. Argentina depois no Chile. [...] Viajei pra Espanha, lá eu comprei uma bicicleta, primeiro porque eu gostava, era uma dobrável. Foi em novembro de 2010. Eu demorei pra comprar porque eu tava com a grana curta, mas aí surgiu uma oportunidade muito boa, aí eu comprei a bicicleta e ficava andando pela cidade porque eu trabalhava e tinha aula. Então eu queria chegar rápido, a cidade era muito pequena, mas aí pra não ter que esperar ônibus ou andar muito, eu ia de bicicleta pra lá e pra cá. E era bom também porque eu morava à uma hora de Sevilha. Eu pegava o ônibus com a bicicleta. Entrava no ônibus, dobrava a bicicleta, chegava em Sevilha e já ia pedalando pra encontrar uma amiga que morava perto da rodoviária. Eu estava sempre circulando assim de bicicleta pra todo canto. (Nina Melo, 30 anos, Fotógrafa)

O processo de desapegar-se da lógica do carro começa a partir de uma mudança da percepção possibilitada pela experiência de outras figurações de trânsito e mobilidade. A vida em outras cidades que conseguiram um melhor equilíbrio entre os espaços de trânsito e convivência, que adotam outra lógica de fluidez no trânsito e não se restringe apenas a privilegiar os carros servem de exemplo e de experiência para desnaturalizar as dificuldades

do trânsito local. Na cidade do Recife, como também em outras cidades brasileiras, o senso comum se refere ao trânsito como se ele fosse apenas para os carros e como se as soluções precisassem incluir a prioridade dos carros. Os indivíduos dessas grandes cidades são socializados dentro de uma lógica de mobilidade urbana onde o cenário do trânsito se naturaliza como congestionamentos, acidentes e estacionamento. Assim, as experiências de outras cidades permitem ver Recife e seu trânsito com uma nova sensibilidade e com uma disposição para abandonar o uso do carro. Uma entrevistada afirma:

Na verdade a minha experiência no exterior me deixou mais sensível a questão realmente..... a deixar certos comportamentos carrocratas, que confesso que tinha, não sei, se é a palavra carrocrata...um apego ao carro, não vou negar. A experiência na França me despertou para a ideia de que o carro não é tão necessário, enfim, a ideia do transporte público [...] Paris hoje é uma cidade exemplo, mas não é Amsterdam, por exemplo. Eu não acompanhei tanto a cultura da bicicleta estando lá. Eu acompanhei mais a ideia de transporte coletivo, mas, indiretamente, impacta. E torna tudo mais fácil pra ser convencida pelos argumentos. Não é que eu cheguei aqui com essa ideia, mas a experiência no exterior me tornou mais apta a aderir aos argumentos do cicloativismo, com relação a, sobretudo o desapego ao carro. Mas abrem mais seus horizontes, você fica mais apto a ouvir. (Renata Passos, 33 anos, Funcionária Pública)

O sentido da ‘sensibilização’ citada pela cicloativista é uma forma de expressar a ampliação de percepção que ela tem do trânsito. Sensibilizar-se pode ser entendido como passar a enxergar outros atores que constituem o trânsito como os pedestres e os usuários de transporte público. Porém, estar sensível aos problemas do trânsito não significa imediatamente o abandono ao uso do carro. Da mesma forma, podemos interpretar a ideia do ‘desapego’ como experiências que permitem a elaboração de uma nova sensibilidade, porém o abandono do carro requer ainda outros fatores. Percebe-se que existem etapas graduais entre usar o carro, usar o transporte público, aderir à bicicleta e transformar-se em um cicloativista, que podem ser alavancadas pelos sentimentos de sensibilização e desapego.

Outro fator importante que também vem influir na mudança de percepção sobre a necessidade do carro e o uso da bicicleta é a própria formação da rede do cicloativismo na cidade. Podemos dizer que existe uma rede do cicloativismo na cidade do Recife a partir da observação e da vivência com os três movimentos pró-bicicleta. A maioria dos cicloativistas da cidade teve ou ainda tem uma forte participação na Bicletada Recife, e do ponto de vista

da nossa análise, o movimento se apresenta como um espaço que proporciona a iniciação no universo cicloativista. Os integrantes da Escola Bike Anjo (EBA) e da Ameciclo advêm da Bicicletada Recife. O único movimento que não caracterizamos como cicloativista é o Direitos Urbanos (D.U), mas as suas discussões englobam a causa da bicicleta como elemento importante para o compartilhamento do espaço público. O engajamento nos grupos e a participação no debate político sobre as questões urbanas também produz uma mudança de sensibilidade desses indivíduos. Atuar na causa não significa abandonar o carro completamente, mas a experiência com os grupos que dialogam com a sociedade e o poder público, as próprias demandas da incorporação de uma postura crítica sobre a cidade, também têm implicações no processo de constituição da formação do cicloativista.

Eu comecei pela Bicicletada, essa retomada da bicicleta foi via Bicicletada, terminei comprando a bicicleta para Bicicletada, em julho de 2012, faz mais de um ano que estou no movimento. E passei a fazer pequenos trajetos com a bicicleta, à medida que ia tendo alguns eventos da própria Bicicletada, normalmente para o Derby, mas sempre acompanhada. Depois fui intensificando esses trajetos, trajetos maiores. Até quando veio a Ciclofaixa, passei usar a Ciclofaixa [...] Depois comecei a fazer alguns percursos sozinha, e recentemente, foi que comecei a fazer realmente a percursos maiores, pra Avenida Norte, só, totalmente só no meio do trânsito. E hoje eu vou qualquer lugar de bicicleta sozinha. (Renata Passos, 33 anos, Funcionária Pública)

Para os iniciantes, participar apenas da Bicicletada não é o suficiente para aderir ao uso constante da bicicleta como transporte. Como a Bicicletada é um evento mensal, outras demandas e eventos ao longo do mês permitem que o cicloativista estabeleça o elo com a causa. Contudo, a experiência da Bicicletada e a rede de afinidades por ela produzida permitem que as pessoas interessadas comecem a ampliar o seu horizonte de preocupações sobre como viver a cidade, gerando ‘estudos’ (baseado nos materiais que os cicloativistas geralmente compartilham com os novatos: livros, vídeos, artigos, etc), sobre a melhor forma de utilizar a cidade e o conhecimento de como praticar o cicloativismo.

Eu usava a bicicleta de manhã pra ir pro basquete, e ate porque eu pegava menos engarrafamento, só quando era dia de chuva eu ia de carro. Esse era praticamente o único trajeto de bicicleta que eu fazia, já no mestrado. Aí M.L me levou pra Bicicletada, aí eu vi uma galera com o espírito muito legal e tal, que queria mudar a cidade, e aí eu comecei a entrar e tentar entender o que essas pessoas queriam dizer com ‘mais amor, menos motor’.

‘Não pague vale B, não pague vale A’. Eu ate reclamei porque eu achava que tipo o cara do ônibus já sofria muito pra ouvir piadinha, e aí eu fui procurando essas coisas, tentar entender, comecei a estudar mais e mais, e ir pras Bicicletadas e tudo mais, pras reuniões que tinham lá no coreto de ativismo, não sei o quê. E à medida que eu fui entendendo a bicicleta, como ela poderia transformar a cidade, aí eu comecei a adotar a bicicleta de vez. (Felipe Navarro, 29 anos, Engenheiro)

Quando o ciclista percebe as vantagens de utilizar a bicicleta como meio de transporte da cidade do Recife e se engajam na rede de sociabilidade cicloativista, a contradição de utilizar o carro se torna exponencial. Nesse ponto, passam a comparar o uso do carro a qualquer outro vício. Livrar-se do problema carro passa a ser uma espécie de ‘redenção’ para os cicloativistas. Fatores como economia financeira, sentir bem-estar físico e descobrir que é possível não mais perder tempo no engarrafamento são fatores racionais que potencializam o argumento em favor da bicicleta. Porém, o processo da experiência do cicloativista ultrapassa essas questões. Essa diferenciação se faz importante para o presente argumento porque em nenhum dos casos entrevistados foi possível encontrar alguém que disse que apenas mudou de meio de transporte ou trocou de modal e toda a sua vida permaneceu a mesma. Como pretendemos demonstrar ao longo da argumentação, o uso da bicicleta está relacionada a uma transformação radical na vida destes indivíduos, de modo que contam suas histórias a partir de uma divisão entre o antes e o depois do cicloativismo. Assim, para além dos fatores racionais que operam na troca do modal, o engajamento na rede de sociabilidade cicloativista permite que o indivíduo vá se envolvendo nas atividades dos grupos. Nesse caminho, o seu discurso em prol da bicicleta e de uma outra experiência da cidade, totalmente nova, vai se desenhando. Ainda, o indivíduo passa a reconhecer as diferenciações dos papéis no espaço do trânsito, a visualizar o trânsito como uma lógica de disputa por espaço e poder. Os ‘outros’ do trânsito passam a ter um lugar específico no julgamento e na experiência do cicloativista. O contato direto e contínuo com as ruas e com o seu grupo particular traz uma nova vida, na forma de uma nova sociabilidade e linguagem garantidas por uma comunidade que tenta sintetizar democratização dos espaços urbanos e afetividade, o ritmo das grandes cidades com alegria. A partir da comunidade, os sentidos e necessidades do cicloativista passam a ser vistos como totalmente diferentes do motorista, do pedestre e dos outros ciclistas. Esse processo de construção dos ‘outros’ pode ser percebida a seguir no discurso sobre os ‘trabalhadores’ usuários de bicicleta.

3.2 Trabalhadores ‘desunidos’

O pensamento de que os ciclistas compõem um único grupo homogêneo é falso. Na cidade do Recife, há um conjunto de diferenciações dentro desse universo expressado fortemente pelos sentidos atribuídos ao uso da bicicleta. Inicialmente, a diferenciação se dá por uma série de fatores ligados substancialmente à questão da classe, o que nos permite fazer uma leitura da experiência dos cicloativistas sob a perspectiva da distinção social no espaço do trânsito. No entanto, essa diferenciação, pelo menos do ponto de vista dos cicloativistas, busca não ser expressa primeiramente como uma questão de classe social. Ela é percebida e justificada pela prática da bicicleta como ato político. Os cicloativistas se colocam como grupo de vanguarda, no sentido de serem os defensores da mobilidade por bicicleta na cidade, ou seja, porta-vozes dos grupos ‘sem causa política’, a exemplo dos grupos de pedal da cidade e dos ciclistas trabalhadores.

Do ponto de vista dos cicloativistas, os ‘ciclistas trabalhadores’ são tidos como aqueles que trabalham na construção civil, porteiros, garis, marceneiros, ou mais conhecidos como os usuários da bicicleta ‘barra forte’³⁴. São os tradicionais usuários de bicicleta, vindos de todos os bairros, inclusive dos mais periféricos e distantes, que escolhem esse modal devido ao seu baixo custo e, na sua maioria, parecem não enfrentar um dilema entre usar o carro ou a bicicleta. Em termos de profissões, os cicloativistas são geralmente funcionários públicos, professores, estudantes, artistas, profissionais liberais, formando um estrato de classe distinto daquele dos usuários da ‘barra forte’. Mas, obviamente, não é apenas a questão da profissão que distancia esse grupo cicloativista dos demais ‘trabalhadores’.

De maneira geral, alguns elementos que revelam de forma imediata a diferença entre os dois grupos de ciclistas: o modelo da bicicleta (‘retrôs’, modelos europeus da década de 1970, ou modelos urbanos contemporâneos, como as bicicletas dobráveis, e as bicicletas fixas), o comportamento no trânsito, e ainda, o envolvimento com intervenções políticas na organização da cidade ou, como os cicloativistas definem: a atuação política de ‘cuidado’ com a cidade. Um terceiro grupo de ciclistas emerge e precisa ser diferenciado como um tipo à parte: são os grupos de pedal. Geralmente, os cicloativistas rejeitam abertamente os membros desse grupo, que também são de classe média, mas usam a bicicleta apenas para

³⁴A bicicleta *Barra Forte* é um modelo desenvolvido na década de 1970 no país. Pelo tamanho e formato do seu quadro, ela é bem mais pesada e resistente que as outras bicicletas, sendo associada simbolicamente aos trabalhadores.

fins recreativos sem qualquer interesse em pensar ou modificar a experiência do trânsito ou a organização do espaço público. Alguns dos membros dos grupos de pedal possuem bicicletas de ‘luxo’, algumas vezes do mesmo preço ou mais caras que um carro popular, também utilizam dos equipamentos mais caros, e das roupas apropriadas para o esporte seguindo rigorosamente a moda ditada pelo mercado de roupas e aparelhos esportivos. Esse perfil faz com os cicloativistas ridicularizem as suas práticas e desprezem tudo que lembra o seu modo de viver a experiência de andar de bicicleta:

[...] A gente tira a maior onda de grupo de pedal. A gente chama de boiada. Ôôô... Vai o carro lá, todo mundo juntinho. Isso é a cara de uma cidade que não tem estrutura, a pessoa, ela precisa de uma segurança pra botar a bicicleta na rua. O que essa pessoa queria mesmo era um circuito de doze quilômetros dentro da cidade tipo um velódromo, pra pessoa ficar girando sem precisar ir pra rua. É... isso não tem nada a ver com cicloativismo.

A existência dos grupos de pedal na cidade do Recife, os *night bikers*, ciclistas que saem na noite com a finalidade apenas de passeio pelas ruas da cidade, coloca em evidência a diferença de quem usa a bicicleta como ato político. Quando um cicloativista se remete ao ‘ciclista de pedal’ com desdém, num sentido até pejorativo, ele se afirma enquanto um defensor da cidade ou como alguém que usa a bicicleta para uma causa mais ampla e não egoísta. Assim, apesar de serem oriundos da mesma classe que os ‘ciclista de pedal’, os cicloativistas se veem como detentores de um valor distinto ou de um estilo de vida hierarquicamente superior por se inserirem numa causa que é coletiva e implica na melhora da vida de todos na cidade. Assim colocados os três grupos - cicloativistas, ‘de pedal’ e trabalhadores- percebemos claramente as diferenças de classe e como o debate sobre os usos da bicicleta entrou na política local a partir de uma demanda da classe média. No entanto, essa questão é muito sensível para os cicloativistas que, por terem suas demandas desmerecidas como ‘coisa da classe média’, percebem essa indicação de sua classe como uma ofensa. No trecho da entrevista abaixo, reproduzo um fala quase colérica de um cicloativista quando perguntei sobre qual o perfil de classe do grupo dos cicloativistas:

Eu já vi muita gente querer descaracterizar, deslegitimar o movimento porque é feito por gente de classe média. Porra, bicho, eu tô brigando por um negócio que é pra todo mundo. Você quer que eu chame o porteiro do meu prédio, que tem que tá aqui às sete da manhã e sai às sete da noite? Esse cara eu nem sei que horas que ele acorda, ele mora em São Lourenço da

Mata, lá perto da Arena Pernambuco. Você quer que eu chegue pra um cara desses, que acorda às cinco da manhã, e vai chegar às nove horas da noite em casa, pra ele participar de reunião de Associação? Esse cara não vai, velho! Você quer que eu chame esse cara pra participar da Bicletada, da Massa Crítica, pra fazer ação do Cicloação à uma da manhã, esse cara não vai, bicho! Aí você vem deslegitimar o movimento porque é feito por classe média? Eu acho isso uma idiotice, pô. Isso é idiotice. A pessoa tá lutando por uma coisa que acha digna e que não é egoísta, apesar de ser pra me favorecer, principalmente também, mas que vai favorecer pra todo mundo? Sinto muito, mas eu não aceito esse argumento. (Luciano Maia, 35 anos, Funcionário Público)

Todos os entrevistados sabiam da perspectiva sociológica de minha pesquisa, e como alguns possuíam algumas noções sobre a perspectiva sociológica, qualquer questão sobre a classe social era muito mal recebida. Eles ficavam incomodados porque sabiam que eu estabelecería alguma conexão entre as demandas deles e o fato de que vinham da classe média. Essa ligação entre as demandas cicloativistas e um suposto desejo da classe média por cidades européias é, algumas vezes, feita por grupos conservadores, também da classe média, na tentativa de deslegitimar as suas demandas. Também por suas orientações intelectuais, o termo ‘classe média’ muita vezes ressalta a ideia de um grupo conservador e inculto. Ainda que o termo ‘classe média’ possa trazer tantas dificuldades para um sociólogo, usá-lo aqui significa apenas dizer que os indivíduos do grupo estudado não fazem parte do grupo dos trabalhadores que mora nas periferias da cidade do Recife, e nem são representantes do grande capital. Nesse sentido, os cicloativistas são ‘classe média’.

No entanto, essa afirmação causa muitas dificuldades e rejeição por parte dos membros do grupo. Ao rejeitar o termo ‘classe média’, os cicloativistas buscam que se reconheça a sua perspectiva política distinta e, muitas vezes, contrária aos modos e interesses da classe média para a cidade. Também é um fato que as críticas em relação ao pequeno alcance do problema das bicicletas diante de questões muito mais dramáticas ‘empobrece’ a discussão sobre a mobilidade urbana na cidade do Recife. Tornar a questão da bicicleta apenas um debate sobre gostos de classe desmerece a problematização mais geral sobre a democratização e constituição de uma cidade melhor. O seguinte depoimento demonstra a existência de posicionamentos heterogêneos acerca do cicloativismo, sobre as fragilidades do movimento com relação ao alcance ainda limitado que ainda não atingiu a classe ‘trabalhadora’, como também estabelece uma distância com outros debates sobre a mobilidade para além da bicicleta.

Enquanto a atenção sobre bicicleta ficar centrada sobre a mobilidade, a gente perde de vista o debate sobre é... Que ao sociólogo interessa muito, né? As questões de classe. Quem usa a bicicleta pra que, como? Você entra no grupo da Bicicletada e tem debates interessantíssimos que mostram o antes desse debate. É... O grupo da Bicicletada ele tem focado em questões muito ligadas em questões de classe média, de mobilidade urbana. E por que esse debate não existia antes? Porque ciclista sempre teve. Aí pessoas que vem de Casa Amarela pro Centro, pegue as principais vias que liga a Zona Norte ao Centro da Cidade, muita gente. E são ciclistas invisíveis. Invisíveis ao poder público e invisíveis pra quem tá dirigindo também, né? Muita gente é... Que, como eu, começou a andar de bicicleta ou recomeçou a andar de bicicleta em função desses debates da classe média percebe isso, que quando você anda com capacete já existe um outro tipo de tratamento com relação...né? Isso não é só uma questão... É uma questão de quem é que tá andando de bicicleta e porque tá andando de bicicleta. Existem também questões de distinção social. Qual a bicicleta que você tá andando em cima dela? Que tipo de suporte? O capacete é uma distinção social. É uma pessoa de classe média que tá andando em cima da bicicleta. Não é qualquer pessoa. O capacete, a preocupação com a sinalização. Tudo isso são indicadores sociais aqui no Brasil. De quem tá andando de bicicleta. E é importantíssimo ter isso em mente, né? O primeiro texto que eu escrevi para os direitos urbanos falava sobre essa questão da bicicleta. Que é um texto onde eu me pergunto justamente isso: com que cara de pau eu vou falar pra uma pessoa que sempre andou de bicicleta, né? Por obrigação, porque não tinha outro jeito de fazer, que ele ande agora por opção do jeito que eu acho que ele tem que andar? Com capacete, com sinalização, na ciclofaixa, sem pegar contramão. São debates que precisam ser feitos, né? (André Dias, 37 anos, Professor)

Existe um muro imaginário que separa o universo do ciclista ativista da classe média daquele do ciclista ‘trabalhador’. No trânsito, ambos estão submetidos aos mesmos riscos e encontram os mesmo problemas de estrutura. Mas, o que impede esse ‘trabalhador’ de atuar na causa não é apenas a falta de tempo. Nitidamente a distância está posta numa experiência de classe, num *habitus* distinto: gostos, nível de escolaridade, cargos ocupados, traje, bairro, moradia, modelo de bicicleta. Essa questão gera uma tensão entre os próprios ciclistas ativistas que se questionam sobre como massificar o movimento a partir de uma aproximação com os ciclistas dos bairros periféricos da cidade³⁵. A dificuldade da

³⁵Pude presenciar um debate entre cicloativistas recifenses em um evento que discutia o papel da bicicleta para passeio, trabalho e protesto. Um dos primeiros organizadores da Bicicletada Recife colocou a sua insatisfação pelo fato de a Bicicletada não conseguir massificar o movimento tentando uma aproximação com os ciclistas usuários da ‘bicicleta barra forte’, ou seja, os ciclistas ‘trabalhadores’.

aproximação com os movimentos populares pode ser entendida pela própria diferença de classe, mas também pelo desconhecimento dos cicloativistas das organizações e movimentos sociais tradicionais da cidade. Os cicloativistas não aceitam qualquer ‘desmerecimento’ da sua atuação, e isso pode ser percebido como o sinal de sua imaturidade na participação em movimentos sociais.

Ainda no sentido de delimitar o seu perfil e experiência, os cicloativistas ‘combatem’ o discurso da classe média/alta encarnado na figura dos ‘ciclistas paramentados’. Os ‘ciclistas paramentados’ são tidos como os novos usuários da Ciclofaixa de Lazer e Turismo implantada em março de 2013 nos finais de semana e feriados na cidade do Recife, mas que durante a semana são usuários de carros, e muitas vezes usam do carro para levar as suas bicicletas para pedalar nos finais de semana com a família. A aprovação da ciclofaixa trouxe muitos ciclistas para rua. Muitos deles sequer imaginam que poderiam pedalar pela cidade sem a estrutura de proteção nas ruas garantida pela prefeitura. Apesar de alguns dos cicloativistas passarem a atuar de forma mais enérgica no movimento pelo contato com a ciclofaixa dos finais de semana, eles não querem ser identificados com os ciclistas ‘paramentados’.

O uso de equipamentos de segurança é o que distingue os ciclistas da classe média e os ciclistas ‘trabalhadores’. Porém, a diferenciação e hierarquização entre os ciclistas a partir da vestimenta realizada pelos carrocratas, e motoristas em geral, incomoda bastante os cicloativistas. A insatisfação dos cicloativistas é, primeiro, em relação a uma percepção difundida e reforçada pela Prefeitura de que a bicicleta seria objeto para um mero passeio; e, segundo, a de que até esse passeio precisaria de uma ‘caracterização’ apropriada. O depoimento da cicloativista nos ajuda a compreender tal ‘equivoco’:

Simples atitudes que demonstram como o recifense de classe média/alta não consegue ver a bicicleta como meio de transporte, mas apenas como lazer/esporte. Cena 1: No domingo passado, fui almoçar de bicicleta e, antes, passei num posto para colocar ar nos pneus. Havia uma moça no local, que estava calibrando a bicicleta dela e da filha, que foi muito gentil e até me ajudou. Ao terminar, ela virou-se pra mim e disse: "Cadê sua roupa de ciclista"? Detalhe, ela estava toda paramentada, parecia que ia para um safári. Ora, eu estava de capacete, mas vestida normal e respondi: "Mas eu só vou ali almoçar em um restaurante". Ela prontamente respondeu: "Mas roupa de ciclista é o que há no momento, tem que usar". Só dou razão a ela num ponto: eu estava sem luvas, o que pode ser bastante providencial numa queda. Cena 2: Numa manhã dessas, peguei a bicicleta para resolver umas pendências e, no final, fui

encontrar com uma amiga num restaurante aqui perto da minha casa. Na rua do restaurante, uma outra amiga passa de carro, abaixa o vidro e grita: "Diz, atleta"!! Tudo isso ainda é incentivado por propagandas da Prefeitura do Recife do tipo: "Domingo é dia de pedalar". Ora, ora, cara pálida, como se nos outros dias da semana não houvesse gente pedalando desde o tempo do ronca.... (Depoimento de Daniela Fraga, Funcionária Pública, publicado na página da Bicletada Recife)

A questão da vestimenta é muito importante porque possibilita distinguir, dentro de uma mesma classe social, experiências radicalmente distintas sobre a bicicleta. Para os cicloativistas, as roupas e equipamentos que distinguem o ciclista classe média/paramentado/de pedal possuem muitos aspectos negativos porque, além de impor uma distinção de classe que busca mudar o tratamento dos carros com base em poder econômico, e não numa transformação e democratização do trânsito e da cidade, elaboram a experiência da bicicleta como algo distinto, caro, cheio de pequenas ‘exigências e detalhes’ limitadores do uso da bicicleta. Uma entrevistada explica o lugar central das vestimentas na manutenção das desigualdades de tratamento no trânsito:

A minha postura, eu sinto uma coisa que eu até queria dizer muito é... Eu vou ao trabalho muitas vezes de bicicleta e eu vou com roupa formal. Uma blusa de manga, de gola. E eu percebo que quando eu vou com esse traje eu sinto muito mais o respeito dos motoristas. Eu nunca tenho problemas. O motorista se afasta. Quando eu vou vestida mais simples, eu sinto mais pressão dos carros. Já senti pressão de motorista de ônibus. Não sei se é coincidência, eu acho que não. Porque existe isso, né? Infelizmente. Isso é uma coisa que eu percebia muito mais forte, a questão social. Quando você tá com uma roupa de manga formal... Ah, então eu não vou mexer com ela. Foi uma coisa que eu observei de mudança de comportamento diante do traje que você está usando. Não é nem capacete mais, capacete hoje em dia não faz tanta diferença não, é a postura, é a roupa. (Renata Passos, 33 anos, Funcionária Pública)

Esse depoimento enfatiza que a experiência cicloativista pretende-se mais ampla, diferente da experiência dos outros ciclistas que circulam no espaço do trânsito em atividades limitadas: para o trabalho, para o lazer ou por esporte. O traje ou equipamento de segurança são formas de destaque nesse universo do trânsito, sendo um demarcador na relação ciclista/motorista. O anonimato dos ciclistas ‘trabalhadores’ e a dificuldade de se aproximar deles é opinião quase unânime entre os cicloativistas. Isso nos permite indicar a

experiência empírica dos ‘trabalhadores’ como distante daquela dos cicloativistas e nos leva também a concluir, com fundamento, que no universo do ciclistas, a classe trabalhadora é aquela mais desconectada de qualquer reflexão ou prática política que seja organizada a partir do problema da mobilidade. Também é possível indicar como as distinções de classe são importantes para entender as diferentes posições dentro do grupo de usuários de bicicleta.

3.3 Entre carros e emoções

O cotidiano dos ciclistas é carregado de emoções. Como o desrespeito dos motoristas e as altas velocidades que podem provocar graves acidentes, deveriam ser um fator limitador que justifica o não uso da bicicleta no trânsito do Recife, escolher ainda andar de bicicleta envolve um grande controle do medo. A perda do medo poderia estar relacionada apenas à prática cotidiana do uso da bicicleta, mas certamente esse seria um caminho bem difícil. Nesse sentido, os novos valores e significados compartilhados sobre a cidade ajudam a lidar com o medo, sobretudo os valores compartilhados sobre como viver de um outro modo a cidade contribui. Veremos nessa sessão que o controle do medo é um processo social fundamental para que a experiência do cicloativista aconteça. A superação desse sentimento permite que o ciclista sinta-se parte do trânsito, de forma que a aprendizagem do comportamento cicloativista seja percebida como um processo que leva a essa nova forma de sociabilidade no trânsito.

É importante ressaltar que a substituição do medo pelas sensações de liberdade e prazer também conta com algumas estratégias de como lidar no trânsito com os motoristas. Essas estratégias podem ser percebidas a partir dos mecanismos que o próprio universo do cicloativismo proporciona: como os ‘bondes’ e os ‘bike anjos’. Os bondes, já mencionados anteriormente, são grupos que se formam nos bairros, geralmente com destino até o local de concentração da Bicletada Recife. Eles também são formados como forma de proteção nas ruas, pois, quanto mais ciclistas juntos, mais visíveis eles ficam entre os carros, independentemente do uso de equipamentos como luzes e roupas luminosas para facilitar a visibilidade para os motoristas. Utilizar o ‘bike anjo’ também é uma ‘maneira de perder o medo nas ruas. Essa observação condiz com a minha experiência particular, pois durante os meus percursos, foi possível me sentir muito mais segura na companhia de ciclistas experientes que orientam o trajeto.

Em um estágio mais avançado, podemos também citar a prática do *alleycat* como estratégia de proteção. Nesse estágio, o medo superado é substituído pela sensação de empoderamento nas ruas. No caso do ciclista recifense, o *alleycat* pode ser considerado como uma prática semelhante ao movimento que os motociclistas fazem entre os carros, só que há uma diferença na postura dos ciclistas. O *alleycat* é paradoxal, porque os ciclistas utilizam os próprios carros imobilizados como barreira de proteção. Segundo eles, o próprio engarrafamento transforma-se em uma ciclofaixa permanente, já que a cidade, constantemente engarrafada, não oferece estrutura para os ciclistas no trânsito. O ciclista é muito mais vulnerável que os outros indivíduos que guiam os transportes motorizados.



Figura 10: Foto publicada na página da Bicicleta Recife por um dos cicloativistas da rede. Como crítica aos congestionamentos, a intenção está em convencer que o trânsito dessa maneira para o ciclista é mais seguro. Nesse dia 10 de maio de 2013 os ciclistas fizeram uma campanha na internet solicitando que eles enviassem fotos da sua própria ciclofaixa, correspondente ao trajeto engarrafado que eles fazem diariamente.

Devido à imobilidade no trânsito e a velocidade dos carros serem muito baixas em horário de *rush*, é possível transitar com ‘mais segurança’. O ciclista mais experiente cruza com habilidade o congestionamento para se posicionar sempre à frente dos carros. Dessa

forma, o medo de estar entre os carros praticamente imóveis é diluído em um sentimento de superação ou até de revanchismo.

É uma experiência altamente prazerosa, eu me sinto bem, segura, eu me sinto mais poderosa, eu sinto uma sensação de poder muito grande. Porque é a ideia que eu posso ir de bicicleta no meio desses carros, desses ônibus, no meio ali, eu consigo finalizar o trajeto. Eu me sinto até convencida diante dos carros, né, paro na frente assim meio ativa, que eu sinto aquela coisa assim, eu posso. Eu não tenho medo, eu tô sozinha, eu vou. Eu sinto uma sensação de poder muito grande, de liberdade, e o prazer mesmo físico, que dá. O vento no rosto, a pedalada, endorfina mesmo, voltar na chuva, sobretudo à noite, quando não tenho hora pra chegar. (Renata Passos, 33 anos, Funcionária Pública)

O controle do medo é uma categoria elementar para a compreensão da formação do cicloativista, pois só a partir da superação do medo é que a sua identidade como cicloativista vai fazer sentido. Contudo, é importante perceber que não estamos afirmando que os cicloativistas perdem completamente o medo, eles encontram formas de lidar e manipular uma sensação que, para a maioria, seria paralisante. Assim, é preciso desenvolver um balanço entre o medo ordinário, normal ao se pensar que vai se estar entre carros em velocidade e num veículo que deixa o corpo descoberto, e as ‘certezas’ trazidas pela prática do cicloativismo, pela crença em seu direito legítimo de ocupar a via. Assim, o equilíbrio entre o medo e a confiança em si - e na sua condição de direito ao espaço, é um ingrediente importante para estar entre os carros.

O medo pra mim... Não só eu tive medo, como eu tenho... Todo dia eu me questiono de novo, eu vou de bicicleta? Mas eu vou. E.... tento equilibrar da melhor forma o medo com a confiança. Já em situações que eu confiei demais, eu caí, me machuquei, e aí acontece o contrário, né? É inversamente proporcional. Confiança baixa demais, o medo sobe demais. O ideal é que estejam sempre na mesma linha, né? Sempre equilibrados. Nem que você fique com muito medo, nem que você fique muito confiante. Isso vai sempre ajudar a pessoa a se manter atenta. Dosar bem, equilibrar bem a confiança e o medo. Então eu lido todo dia com o medo, mas eu não deixo ele me dominar. Eu equilíbrio com a confiança que eu tenho. (Marcos Nozi, 30 anos, artista plástico)

A confiança também vem com o conhecimento do código de trânsito. Contudo, as regras que regem o fluxo dos carros não são suficientes para que possam se proteger dos

motoristas. Por mais que o ciclista cumpra todas as regras no trânsito, os acidentes são inevitáveis.

E o código de trânsito diz que a bicicleta é um veículo movido a propulsão humana e que deve respeitar todas as leis do trânsito, parar antes da faixa, parar no sinal fechado, deve andar no bordo direito da via, né? Sinalizar com mão quando for entrar, usar o equipamento de proteção, sinalizar a bicicleta. O artigo 201 do Código do Trânsito diz que ao ultrapassar a bicicleta você tem que manter 1,5m, as pessoas não respeitam isso, passam a um palmo, a dois dedos, passam batendo. O artigo 28 diz que o carro maior protege o carro menor, e as pessoas botam por cima... É... Todo tipo de absurdo [...] (Társio Alencar, 35 anos, Artista Visual)

Em muitos embates com os motoristas, o CTB é citado como forma de estabelecer um diálogo equivalente e equilibrado entre pessoas que tem o mesmo direito de transitar nas ruas. A caracterização das bicicletas dos cicloativistas é um fator importante a ser citado como forma de aos motoristas a sua condição de fragilidade no trânsito. Geralmente eles utilizam placas ou adesivos informando da necessidade de manter a distância de 1,5 m do ciclista no momento da ultrapassagem.

Como a bicicleta torna-se um estilo de vida, onde o ciclista passa a fazer suas atividades, que costumeiramente faria utilizando o carro ou o transporte público, de bicicleta: como compras ou deixar o filho na escola. Abrindo aqui um parêntese mais uma vez para a questão da classe de origem do cicloativista, pode parecer que tal observação não seja de grande peso visto que os ciclistas ‘trabalhadores’ utilizam a bicicleta para fazer atividades semelhantes. Por outro lado, quando pensados em comparação com os outros indivíduos de sua convivência, os não-cicloativistas, essas atividades feitas de bicicleta geram uma grande mudança no cotidiano. Desse modo, podemos afirmar que na experiência do grupo pesquisado, a bicicleta faz parte de um novo conjunto de ações e valores que antes não existia em suas vidas. O depoimento abaixo reforça esses comportamentos distintos que são construídos no cotidiano e também como esta normalidade das atividades corriqueiras ajuda no processo de lidar e relativizar o medo.

O medo... Eu fico mais receoso de pedalar, quando eu tô pedalando com minha filha, eu levo ela todo dia de manhã pra escola. E eu tenho dois comportamentos. Um quando eu tô pedalando sozinho, outro, quando eu tô pedalando com ela. Quando eu tô pedalando com ela, eu quebro as regras. Eu ando pela calçada, enfim... Tudo pra não compartilhar a via com o

carro, a não ser que seja realmente uma rua bem tranquila. Quando eu levo ela pra escola, todo dia de manha eu levo, aí parte do trecho a gente pega ruas tranquilas e outra parte a gente tem que passar, por exemplo, pela Avenida Beira Rio, né? Então, nesse sentido, eu ando na calçada. É o medo, é o receio. Quando eu estou pedalando só, o medo ele vem como uma lembrança, quando um carro me dá uma fechada, quando um ônibus, pra mim, é o principal problema, tira um fino, realmente essa situação do medo aparece. (Diogo Braz, 30 anos, Educador)

O medo faz parte do cotidiano desses indivíduos. Mas é possível lançar mão desse sentimento quando a causa cicloativista passa a conduzir as interações sociais dentro e fora do trânsito. Há uma combinação de sentimentos que permitem estabelecer e manter um elo entre a cidadania e a cidade. Para compreender como a identidade do cicloativista surge, é necessário olhar para essa transformação sob a perspectiva dos elos estabelecidos enquanto grupo: da crença no poder de transformação da bicicleta, numa relação de troca de ideias com os demais cicloativistas, e do reconhecimento da importância do seu papel no espaço do trânsito. Quando o ciclista afirma que é ‘um carro a menos’ é porque ele passou por um processo de aprendizagem que compreende a sua postura em oposição ao sistema de automobilidade nocivo para a cidade.

Cada vez mais eu acho que a provocação é importante. A ação de guerrilha. Eu não acredito na educação das pessoas. De uma forma... De curto prazo. E eu acho que a gente precisa de mudanças a curto prazo. É...Eu acredito na educação pelo governo. O governo vai botar nas escolas pensando no longo prazo, como é na Holanda. As crianças aprendendo a andar de bicicleta na escola. A escola ensina a andar de bicicleta. Ensina o respeito com as pessoas na cidade, não só no trânsito em geral. Isso aí gera uma mudança no país em longo prazo. Mas em curto prazo eu acredito muito é na fiscalização e quando ela não existe, eu acho a provocação absolutamente necessária [...] Mas essa posição passiva da sociedade é muito difícil de aceitar. Eu lembro... Eu era assim. Eu acho que o cicloativismo me trouxe um pouco pra ser um cidadão mais ativo. (Luciano Maia, 35 anos, Funcionário Público).

À medida que os cicloativistas vão percebendo as irregularidades no trânsito, ou nas atitudes que atentam ao seu direito de garantir espaço no trânsito como qualquer cidadão, a prática do embate vai se fortalecendo. Como já vimos no início desse capítulo, uma das condições que levam esses indivíduos a terem contato com a bicicleta é o conhecimento da

realidade de outros países, esse conhecimento fortalece o argumento sobre a necessidade e a possibilidade de conviver num trânsito mais humano.

O uso da bicicleta como causa utópica permeia as ações dos cicloativistas. Mas, a crença no que poderá ser a cidade do Recife, a partir da mudança trazida pelo uso das bicicletas e do sentimento de justiça da causa, é atualizada ou concretizada justamente no ato diário de sair às ruas pedalando. Essa negação de uma postura ‘passiva’ também nos ajuda a compreender o engajamento desses cicloativistas em relação ao conflito diário com os motoristas. O cicloativista vai percebendo as atitudes ‘carrocratas’ que permeiam os diversos níveis sociais. Assim, a importância do movimento cicloativista é colocada em patamar de igualdade com qualquer outra causa política, na convicção de que realiza uma boa ação, e mais que isso, está contribuindo para uma vida melhor para todos.

Nesse ponto é importante frisar que a ‘nobreza’ da causa para os cicloativistas, apesar de sua classe social, resulta de sua prática de promover um espaço igualitário. Participar da rede cicloativista, ter conhecimento que outras pessoas também partilham do mesmo estilo de vida, desperta no indivíduo a sensação de que ele não está sozinho numa causa que parece ser utópica para muitos.

Então me sinto bem, socialmente falando, com um certo lugar ao estar na Ameciclo, ter um lugar, representar algo, lutar por algo... [...] A importância de ter um lugar, de tá atuando numa causa, isso me deu um ânimo assim, eu me sentia muito apática. Tá de perto participando, não só da Bicicletada, mas nos momentos extras, na *ghost bike*... Isso é muito importante. [...] A princípio eu não estava tão interessada. Eu sei que um dia eu fui pra concentração... Eu não tinha bicicleta, fui pra concentração. Quando eu vi aquele universo heterogêneo, tanto das bicicletas, quanto das pessoas, eu disse: é esse o meu lugar. [...] Isso pra mim foi um grande divisor de águas também na minha vida. Pelas relações sociais construídas, as amizades, mas também pela ideia de um grupo heterogêneo em prol de uma causa. (Renata Passos, 33 anos, Funcionária Pública)

O cicloativista acredita que vai de encontro ao pensamento do senso comum, e, principalmente ao pensamento de quem apenas utiliza o carro. A bicicleta lhes proporciona oportunidades de discutir a mobilidade e a precariedade dos espaços. Além disso, o convívio com a rede cicloativista estimula a construção de laços de amizade que ajudam também no processo da socialização na manutenção/controlar do *habitus* de cicloativista.

Quando eu comecei a pedalar... Pedalava muitos quilômetros, eu não pensava que ia me transformar um cicloativista. Eu não pensava que existiam pessoas, que fazia manifestações em prol da bicicleta, em prol também de, da cidade mais humanizada, eu logo me identifiquei. Eu já vinha me questionando isso há muitos anos. As pessoas não andam! Tal lugar não tem calçada! Isso é muito ruim, as pessoas deixam de andar na rua. Eu não sabia que existiam nem movimentos... Já era uma coisa que o meu coração dizia. Da minha necessidade de ter pessoas perto de mim, de me relacionar. (Marcos Nozi, 30 anos, artista plástico)

Por esse conjunto de caminhos já apontados, podemos observar que o contato com a bicicleta, o uso cotidiano da bicicleta em detrimento do carro, e a participação numa comunidade, desperta a busca por uma cidade menos hostil, menos deserta, feita para pessoas. A oposição da cidade grande ao sentido de comunidade recém-constituído provoca um ‘novo estranhamento’ nesses indivíduos que passam a enxergar a frieza da cidade em tons muito mais fortes e, conseqüentemente começam a buscar maneiras de encontrar uma cidade/vida mais humanizada. Na rede de solidariedade cicloativista, o ciclista descobre pessoas que acreditam que ocupar as ruas é uma saída para reverter o medo urbano, discurso reforçado diariamente pela mídia e pelos dados estatísticos de violência na cidade. Até o discurso do medo também está intimamente ligado ao sistema da automobilidade, afinal a ideia de ter um carro acaba tornando-se sinônimo de segurança para se transitar na cidade. E como a precariedade dos transportes públicos também não permite disponibilizar transporte a qualquer hora do dia, a bicicleta também significa a liberdade de transitar a qualquer horário na cidade.

E aí o cicloativismo... Ele tem isso, né? De fortalecer o máximo a cultura da bicicleta, de aumentar a quantidade de pessoas que está andando de bicicleta, ou seja, pra chegar num só fim. Que seria uma cidade muito melhor pra todo mundo. Diminuir acidentes. Diminuir mortes. Esse é o fim do cicloativismo que eu vejo. Eu acho que é isso. O poder da transformação da bicicleta, que a bicicleta pode fazer nos espaços urbanos pra poder melhorar a cidade efetivamente. Se todo mundo agora estivesse andando de bicicleta os problemas agora seriam bem menores. Poderíamos focar nos outros problemas. (Felipe Navarro, 29 anos, Engenheiro)

A cultura da bicicleta é a bandeira dos cicloativistas. Afirmar essa identidade requer o abandono de muitas práticas herdadas da carrocracia e que, aos poucos, vão sendo

abandonadas, principalmente o comportamento de violência e agressividade comum aos motoristas. Nesse ponto, a violência não diz respeito apenas à violência física, ela é tida como o desrespeito que os ciclistas sofrem constantemente nas ruas, principalmente em relação aos ‘finos’, às buzinas, aos gritos dos motoristas que reclamam para os ciclistas saírem da rua, por exemplo. A luta pela diminuição de mortes envolvendo ciclistas no trânsito também faz parte da experiência do cicloativismo, numa reafirmação do que tentamos demonstrar até agora: que conviver com a sombra do perigo das altas velocidades faz parte do processo de construção dessa nova sensibilidade. Assim, se o medo não é totalmente extinto, ele é transformado e confrontado por outros sentimentos que oscilam entre ódio e amor à cidade, e, principalmente pela felicidade de sonhar com uma cidade menos inóspita para os ciclistas.

3.4 Os cicloativistas

O aprendizado no universo do cicloativismo depende de contextos compartilhados coletivamente e requer que o indivíduo reveja alguns conceitos pré-estabelecidos a respeito de modelos de uso do espaço contidos na dominação do transporte individual motorizado e do *status* aparente que o automóvel representa. O abandono dessas ideias é substituído por outros valores que condizem com a questão do direito à cidade. Por mais que essa pauta do direito à cidade seja debatida de forma mais abrangente por outros grupos na cidade do Recife, os cicloativistas se inserem no debate porque a bicicleta simboliza uma série de valores contra a urbanização predatória e limitação do espaço público. Supõe-se que o estilo de vida de um cicloativista seja compatível com o modelo sustentável de ser e estar no mundo.

Apesar de jovens (numa faixa etária que varia entre os 20 anos e os 40 anos), os cicloativistas são indivíduos que conviveram com a transformação mais acelerada da cidade em termos de urbanização e verticalização dos bairros. Como no depoimento abaixo, o cicloativista relata como vivia a classe média da cidade do Recife na década de 1990, e fala sobre a sua vida em condomínios fechados.

‘Eu acho que a gente tá vivendo um momento muito propício pra uma série de iniciativa, e na minha leitura, talvez até bem particular, eu acho que isso tem a ver com a situação que eu falei, que na década de noventa, a gente foi muito pressionado pela violência e ao mesmo tempo por essa ascensão dos espaços privados, né? Quem eu conhecia tava se mudando pra

prédios muito chiques, inclusive isso aconteceu na minha casa, você comprava apartamento financiado, ainda compra, né? Com guarita, segurança, com muro de 30 metros, com tantos vigias, não sei o quê, anda de carro, aí bota película no carro, quem tem dinheiro blinda o carro. [...] Perdemos esse contato com o espaço público e... Agora as redes sociais estão ajudando bastante nisso, a gente viu que não é bem assim. Dá pra relativizar essa questão essa questão do perigo, dá pra relativizar essa noção de risco. (Diogo Braz, 30 anos, Educador)

As novas descobertas encantam esse indivíduo da classe média porque ele passa a estabelecer outro contato com a cidade. O cicloativista não é aquele que utiliza a bicicleta por falta de opção de transporte. Eles têm uma vida confortável segundo os parâmetros da classe média, tiveram acesso à Universidade e residem em bairros que recebem os melhores serviços públicos. A fala acima do cicloativista nos ajuda a compreender a sensação de ‘controle’ que os leva a questionar o seu tipo de moradia, classificando-a como opressora. A bicicleta, no entanto, antes vista como transporte do porteiro do prédio no qual esses cicloativistas residem, passa ser vista como elemento de transformação da conduta, de redenção daquela vida de controle que caracteriza a classe média e sua perspectiva individualista sobre a cidade. Os cicloativistas adotaram a necessidade de criticar ou refrear o ‘uso irrestrito das coisas’. Para eles, cabe então aplicar esse termo a tudo que diz respeito à cidade: criticar o uso irrestrito do carro, a verticalização irrestrita na cidade, etc. O sentimento compartilhado de libertar-se do ‘concreto’ da cidade e libertar-se da obrigação de ter um carro compõe o mais fundamental da lógica interna do cicloativismo.

Portanto, a construção do *habitus* cicloativista, com seus códigos de conduta e linguagem próprias, é um processo que se constrói na prática diária do uso da bicicleta, mas também da afirmação de outros elos estabelecidos entre os diversos indivíduos que defendem a ideia ‘cidade para todos’. O controle do medo e o equilíbrio da segurança permitem que a trajetória ou a carreira do cicloativista tenha sucesso. Se alguns pedalam porque não encontram outro meio para transitar na cidade, principalmente por questões econômicas limitadas, como no caso dos ‘trabalhadores’, os cicloativistas pedalam porque não se permitem ficar presos a um sistema disfuncional para eles.

E o que me motiva na bicicleta e no cicloativismo é porque pra mim a bicicleta é o modal final. É o modal mais eficiente de todos em todos os sentidos. Economicamente, ecologicamente, então isso me motivou, isso que vem me motivando. A bicicleta me

conquistou. É... Ela me conquistou nesse sentido. Eu sou engenheiro tipo, e meu pensamento não era ecológico totalmente, apesar de ter um viés ecológico, não é um pensamento passional, mas um pensamento, o que me conquistou mesmo na bicicleta foi a questão racional da coisa de ser mais eficiente em todos os sentidos. Desde o deslocamento, numa ocupação de espaço, na produção na energia gasta pelo próprio homem pra se deslocar. E você vê depois que a gente produz energia demais e não precisava de tanta energia, então há uma distribuição mal feita de energia. E ta produzindo energia pra que? Pra ficar dentro de um veículo, pra ficar no engarrafamento? (Felipe Navarro, 29 anos, Engenheiro)

O cicloativista entrevistado apresenta uma capacidade muito maior de mobilidade, no sentido do acesso às informações, às tecnologias, e ao cruzamento de fronteiras territoriais. Essas pessoas trazem também uma concepção estética de cidade por terem experiências com modelos de urbanização de cidades de outros países que priorizam os espaços de convivência e contemplação limitam o uso do transporte individual para favorecer os pedestres e os ciclistas. Esses elementos fazem parte de um capital intelectual que contribui na produção de conhecimento e informação sobre o estado de mobilidade da cidade e permite uma maior abertura no diálogo com o poder público. A descoberta da potencialidade da bicicleta para os cicloativistas só apresenta vantagens: economia financeira, maior resistência física e, principalmente, a bicicleta não acarreta numa perda *status*. O que acontece apenas é uma modificação de estilo de vida e um consumo orientado pela sustentabilidade.

A identificação estética de um cicloativista não pode ser resumida ao tipo de bicicleta que ele utiliza ou pelo uso dos equipamentos de segurança. Claro que a preferência dos cicloativistas são pelas bicicletas ‘retrôs’, modelos europeus da década de 1970, ou modelos urbanos contemporâneos, como as bicicletas dobráveis e as bicicletas fixas³⁶. O cicloativista é o defensor da causa da bicicleta, e se coloca em posição de vanguarda em relação aos outros ciclistas. O seu conhecimento técnico sobre o universo da bicicleta e até literário, acadêmico, os diferencia dos demais.

³⁶ Existe também uma bicicleta de uso para os mais experientes, as chamadas de bicicletas fixas. Essas bicicletas não possuem marchas, são leves e ágeis, e geralmente são customizadas, com guidão em menor tamanho justamente para facilitar na ultrapassagem dos carros, ou para fazer o *alleycat*, fabricadas sob medida para os ciclistas. Nem sempre um usuário de bicicleta fixa faz parte do universo cicloativista, mas muitos dos integrantes investem nesse tipo de bicicleta, pois eles a consideram como extensão do seu próprio corpo: a relação com o meio é muito mais próxima.

Desse modo, demonstramos que apenas o uso da bicicleta como transporte não é suficiente para explicar o que faz do cicloativista um cicloativista. Em geral, além da escolha do modal, esse indivíduo também busca (1) construir um sentido de virtude a partir do uso do modal e da justiça que a causa proclama. Suas ações estão articuladas em torno de uma (2) cura da cidade por meio da melhoria da mobilidade urbana, o que o insere nos debates políticos sobre a organização da cidade, mas também assumem um ideal utópico de (3) transformação da cidade caótica numa cidade mais humanizada. Esse último sentido permite a elaboração de novas práticas e de um sentido de transformação capaz de articular uma experiência comunitária em torno do uso da bicicleta.



Figura 11: Cicloativismo e política na cidade do Recife. A partir do alto: 1. Foto de protesto na bicicletada; 2. Cartaz da Bicicletada.; 3. Cartaz de protesto na página virtual da Bicicletada; 4. Plenária da Conferência Municipal das Cidades.

Capítulo 4

E surgem os novos cidadãos: cicloativismo e experiência moral

Neste capítulo damos continuidade à análise da experiência cicloativista tendo como foco a sua dimensão moral: como se constituem valores e se organizam as sensibilidades a partir do uso da bicicleta. Como tentamos demonstrar ao longo do trabalho, a escolha da bicicleta como meio de transporte envolve muito mais que uma simples opção pela forma mais rápida de deslocamento. Na verdade, no grupo pesquisado, a escolha da bicicleta está associada a uma mudança radical no estilo de vida. É a percepção da cidade que se transforma e, a partir da mobilidade por bicicleta, novas figurações ou interações são desenvolvidas. Ao focar um aspecto muito específico dessa experiência: sua dimensão moral, particularmente no seu processo de mudança, voltamos o olhar para um conjunto de sentidos e práticas específicas. Isso significa que, ainda que a experiência no campo tenha revelado uma ampla variedade de questões relacionadas ao cicloativismo, nos voltaremos para a análise dos valores e justificativas associadas às novas práticas. Buscaremos demonstrar como a adoção de um *habitus* de cicloativista envolve a elaboração de justificativas e valores morais que podem ser percebidos através do modo como os indivíduos contam suas histórias.

Assim, a partir do modo como os indivíduos contam a história de sua vida demarcando o *antes* e *depois da bicicleta* e, principalmente, a partir da recorrência de um sentido radicalmente novo no momento que se segue à adoção das práticas de ciclista, podemos perceber um sentido de transformação que trataremos aqui como um processo de ‘conversão moral’. Obviamente, esse termo não pretende indicar qualquer forma de credo religioso, mas somente mimetizar algo que está presente nas conversões religiosas: a construção de um novo sentido orientando as ações dos indivíduos. Desse modo, buscamos apontar abaixo algumas transformações fundamentais na experiência dos indivíduos estudados e, especialmente, a partir de que horizonte de valores elas são justificadas.

4.1. O abandono do carro e o tratamento da ‘carrodependência’

Já foi anteriormente indicado o conjunto de caminhos que os cicloativistas relatam perseguir antes de se tornarem cicloativistas. A mudança na percepção sobre a predominância e necessidade do automóvel na cidade, como vimos, é um processo gradual que se desenvolve a partir de um conjunto de relações e interações articuladas cotidianamente. Entender o processo de ‘conversão moral’ dos cicloativistas requer compreender como se dá o processo de desprendimento do carro. Como buscamos demonstrar, essas trocas de transporte não ocorrem de forma simples e imediata, mas requerem novas ordens de experiência e reelaborações das emoções. Isso nos leva a afirmar que, do ponto de vista sociológico, o modal não pode ser percebido como apenas um acessório que pode ser abandonado/trocado, sendo intrinsecamente relacionado a um tipo de sociabilidade particular, interferindo e, num certo sentido, moldando as possibilidades de interação. Dessa maneira, de modo paralelo ao processo de desprendimento da determinação do carro ou das formas da automobilidade, como um componente fundamental da sensibilidade cicloativista, também se desenvolve uma sensibilidade negativa, uma alteridade problemática ou a resistência estabelecida aos ideais de uma nova cidade mais justa: o indivíduo ‘*carrocrata*’, o herdeiro ou representante da ‘*carrocracia*’, alguém que sofre de ‘*carrodependência*’. Esses termos só fazem sentido quando vistos dentro da lógica interna do cicloativismo, e nessa lógica servem para sintetizar e organizar os problemas da cidade e do grupo. A ideia da carrocracia é utilizada entre os cicloativistas e busca sistematizar um conjunto de práticas que subordina o espaço urbano - e as relações geradas nele e a partir dele - às ordens da cultura do automóvel. É bom perceber que a carrocracia é muito mais ampla do que apenas o uso do carro, ela seria uma espécie de ordenação do mundo e da interação a partir do ‘valor carro’, da aceitação do modo de vida imposto pela automobilidade. Em outras palavras, a carrocracia é um conjunto de valores presente em diversas dimensões da vida social, ordenados de modo a intensificar e reafirmar a centralidade do carro para a experiência da grande cidade, sendo o fundamento de práticas políticas, econômicas e sociais. Na fala de um cicloativista temos que:

A carrocracia é quando a gente constrói essa sociedade voltada pra que essas pessoas possam usar o carro. E somente o carro. Porque quando você constrói uma cidade para os carros você não tá construindo nem um pouquinho para pessoas. Não há convivência em uma cidade para os carros e uma cidade para as pessoas. Então a carrocracia tá no shopping Center que é o

grande centro de compras e mata todo comércio ao seu redor para que as pessoas cheguem lá nele, mas que as pessoas cheguem lá por vias expressas, viadutos, estacionamentos hiper quentes, e, tudo isso. A carrocracia é a construção da cidade voltada para o carro. (Felipe Navarro, 29 anos, Engenheiro)

A visão do cicloativista a respeito da carrocracia o faz perceber como a cidade é danificada pela insistência em investir em uma única forma de locomoção, como se a solução da mobilidade urbana fosse reduzida exclusivamente à ampliação de mais e mais espaços para os carros. Por essa sensibilidade, o discurso cicloativista se articula e se vê como combate a toda e qualquer forma de privatização do espaço público que possa restringir e dificultar o acesso das pessoas a muitos lugares caso eles não possuam o carro. Nesse discurso, afirma-se que os impactos dessa lógica dominante atingem não só a qualidade de vida dos habitantes do trânsito, mas a própria estrutura física e a organização da cidade, seu tempo e espaço. Nesse sentido, as opiniões dos cicloativistas sobre a carrocracia são bastante convergentes. Os cicloativistas tem quase unanimidade de concordância sobre a centralidade dos danos causados à cidade pela carrocracia e sobre como as forças que atuam no espaço do trânsito ultrapassam a mera escolha individual pelo carro - ou seja - a carrocracia é um sistema. Como sistema, a estrutura da cidade ‘pede’ que o indivíduo deseje um automóvel. Os shoppings, os prédios, as ruas desertas de pedestres, a desorganização e precariedade do transporte público são decisões coletivas, e, resultado de opções políticas. Assim, um cicloativista resume o problema como algo de ordem coletiva:

Eu acho que a carrocracia ela é muito mais do governo, não é da pessoa. É aquela coisa que a gente falou no início de construir a cidade pra classe média é a cara da carrocracia. A carrocracia é uma faceta disso. É você pegar, construir a mobilidade pra classe média. Isso vem acontecendo em Recife, há anos, e anos e anos. Chegou um ponto que não deu mais. O espaço acabou, os carros aumentaram a quantidade. (Lúcio Maia, 35 anos, Funcionário Público)

Nessa fala temos uma indicação muito clara de que o problema é o ‘governo’. Mas, de um modo geral, as falas tendem a destacar os interesses políticos gerais de uma forma indeterminada, ainda que ligada aos interesses dos que detém o poder econômico. Para os cicloativistas não há como dissociar a carrocracia da classe média. Mesmo fazendo parte dessa mesma classe, os ativistas buscam demonstrar sua não aceitação de que a cidade seja

construída pela e para uma ‘elite’ que possui os carros. Dessa forma, o desuso do carro parece ser a melhor opção para uma cidade que não comporta investimentos em mais espaços para automóveis. A preocupação do cicloativista ao dizer que ‘o espaço acabou’ busca explicar a sua negação do ‘cenário imóvel’ que é o trânsito do Recife. Nela, claramente podemos visualizar a indicação de valores que entram em choque com a lógica da carrocracia, ou uma oposição entre o que ‘deve’ e o que não ‘deve’ ser - a própria natureza da moral - na lógica da cidade. Isso é reforçado no depoimento abaixo:

Carrocracia tem muito a ver com essa coisa da elite, de quem pensa que é a elite no Brasil, de aparecer e de achar de não ter essa cultura de compartilhar o espaço público, e de perceber o próximo [...] Eu vejo a carrocracia nisso, na verdade como uma extensão de comportamento colonial. Eu acho que essa é a palavra certa. Da mente colonizada que a elite tem. [...] De achar que com o carro ele vale mais que os outros. (Diogo Braz, 30 anos, Educador)

Segundo os cicloativistas, o carrocrata é aquele que age sob a lógica da herança da aristocracia, acreditando, erroneamente, que ele é a prioridade no espaço do trânsito. Os cicloativistas acham que se, por alguma razão, o indivíduo conseguiu adquirir um carro, isso faz com que ele se veja como alguém que tem mais valor que o outro. Na elaboração e ordenação do que seria um carrocrata, se busca indicar os diversos processos da fetichização do automóvel que contamina todas as esferas da vida social. Essa fetichização se traduz politicamente no fato de que tudo tem que ser feito para a melhoria da cidade, mas nada pode ser feito para ‘atrapalhar’ o fluxo dos automóveis. Os cicloativistas enxergam na cidade do Recife, quando se pensa na discussão da mobilidade e dos transportes, um movimento voltado para beneficiar apenas uma pequena elite que corresponde a menos de trinta por cento da população da região metropolitana³⁷ do Recife - é justamente a contra esse formato ‘carrocrático’ de mobilidade, ou o que sociologicamente chamaríamos de *automobildade*, que os cicloativistas constroem suas críticas e elaboram suas posições³⁸.

³⁷ Visualizado em: http://www.recife.pe.gov.br/cttu/municipalizacao_transito.php

³⁸ Tal observação demonstra como as especulações acerca das problemáticas do trânsito são distintas, revelando a importância em considerar a existência das especificidades do processo de construção da experiência das cidades brasileiras, particularmente na cidade do Recife.

A *carrodependência* é um termo comumente³⁹ utilizado pelo movimento cicloativista que se refere ao mal social que a carrocracia provoca. A carrodependência é disfaçada pela ‘ilusão’ da liberdade e do encurtamento das distâncias que o carro promete, ao ponto de provocar no indivíduo carrodependente a perda da capacidade de caminhar qualquer distância mínima⁴⁰ sem que ele se dê conta de sua própria imobilidade. Os cicloativistas tomam a carrodependência como uma ‘grave doença’, e criam a imagem de que ela seria como um vírus que se alastra e se fortifica a cada medida de incentivo ao carro, desde o estímulo à compra como a redução das alíquotas do Imposto sobre Veículos Automotivos (IPI), até o reforço do ‘mito’ da violência urbana que produz formas recorrentes de medo e ansiedade: o simples ato de caminhar nas ruas tornou-se um fator de alto risco, levando o indivíduo a encontrar no uso do carro uma segurança maior para transitar na cidade.

No meio cicloativista, a imagem do carrodependente é construída para representar aquele indivíduo que não se imagina sem o seu carro – porque sem o carro a vida surge como limitação do movimento. Nessa imagem, os cicloativistas ainda ressaltam a principal ambiguidade do carrodependente: o fato de que, por mais que a imobilidade do trânsito seja estressante, esse tipo de adoecido pelo sistema de automobilidade ainda prefere esperar algumas horas, perder tempo de sua vida, estagnado, a mudar seu comportamento e romper com as formas paliativas, sempre tentando manter o ambiente (artificial) do carro mais agradável quando ele já se tornou insuportável.

³⁹Participei do terceiro Fórum Mundial da Bicicleta (FMB), realizado no ano de 2014, na cidade de Curitiba, um dos mais importantes eventos voltado para a ciclomobilidade e para o cicloativismo. A primeira edição do FMB foi lançada um ano depois que um motorista atropelou intencionalmente participantes da Massa Crítica, e, teve o propósito de discutir e elaborar ideias para construção de um espaço mais humano e de uma cidade menos violenta no trânsito. Cicloativistas de diversos países do mundo estavam presentes trazendo as suas experiências, seus estudos, e soluções para manter a cidade em equilíbrio a partir da bicicleta. A crença na cura da carrodependência é uma sentimento compartilhado entre a classe cicloativista. No evento, as faixas aplicadas em alguns espaços traziam as seguintes mensagens: *‘existe cura para carrodependência. Ligue: 0800 +pedestre+bicicleta+transporte público; ‘colabore com a evolução da espécie: vá de bike. Deixe o carro em casa’.*

⁴⁰ Em maio, de 2013, durante minha pesquisa de campo, foi publicada uma matéria em um jornal local, intitulada “Recifense vai de carro até a esquina”. Ao final da matéria, postaram o vídeo complementar: “Recifenses trocam tênis pela ignição e desaprendem a andar”. O Diário fez um desafio a um dos participantes da reportagem no qual ele deveria sair de casa para ir à padaria, de carro ou a pé, na intenção de fazer um comparativo de tempo gasto, energia gasta e distância percorrida. Detalhe que a padaria fica há duas ruas de sua residência. O jovem, de 23 anos, usa o carro para ir à padaria, e faz um trajeto de 800 metros, que a pé seria de 350 metros. Ele gasta centavos de gasolina, polui o meio ambiente e perde mais tempo do que se tivesse a disposição de caminhar. A justificativa do jovem para usar o seu automóvel foi a segurança, o conforto, a possibilidade de estar no ar-condicionado, pois a cidade ferve, e ainda complementa dizendo que essa é uma tendência das cidades, e ele prefere assim. Outras pessoas também deram seus depoimentos dizendo que optam por usar o carro porque tem medo de andar na rua; ou atribuem à escolha do automóvel devido à má qualidade do transporte público. Apenas um participante da matéria diz ser mais prático caminhar a pé pelo centro do Recife.

Consegui comprar o meu próprio carro [...] Não precisava dividir com ninguém, mas como tudo na vida tem ônus e bônus, e aí eu precisava de mais dinheiro pra poder manter esse carro e, sobretudo, como eu usava ele o tempo inteiro, eu precisava evitar os engarrafamentos. Porque ninguém merece... E aí eu disse: tá, tá bom, vamos pensar as estratégias todas. A primeira coisa que eu pensei foi: vamos passar a tornar o carro um pouco mais confortável, então eu, deixava um lanchinho, deixava uma água, deixava alguma coisa, uma revista pra ler no engarrafamento, tal. Mas o engarrafamento piorava. Aí eu disse: pô, eu preciso de um carro mais confortável. Então alguns anos depois eu consegui trocar de carro por um carro mais confortável. E aí o que era só um sonzinho, virou um sonzinho com TV e DVD. Legal. Mas continuava preso no engarrafamento. Então vamos fazer o seguinte, vamos sair mais cedo e voltar mais tarde. E aí pra isso eu precisava tomar café no carro e jantar também. Então todo dia eu tomava café no carro, vendo uma tevezinha, jantava também, vendo uma tevêzinha, e aí eu disse: não, peraí, pode ser que eu precise não voltar pra casa, e tal, e... Comprei uma mochila, roupa, escova de dente, desodorante, livro... Tudo o que uma pessoa pode precisar, tinha dentro do meu carro. Era o carro do MacGyver. (Alfredo Lins, 29 anos, Funcionário Público)

O sociólogo John Urry (1999) ao abordar os elementos que constituem a cultura dominante do carro considera o consumo individual do automóvel como principal objeto de consumo que sucede a necessidade da moradia. O carro não só ‘concorre’ com a habitação, mas é também uma forma de habitar no espaço. A ‘casa móvel’ torna-se tão indispensável à vida das pessoas que permite, assim, uma extensão da sua privacidade e reserva dos indivíduos. Dessa maneira, o espaço é ainda mais privatizado. A lógica dominante da cultura do automóvel é um sistema que, segundo Urry (2007), possui características diferentes que se transformam ao se adaptar a cada modelo de sociedade. Construído ao longo do tempo, esse sistema tornou-se um padrão social, o centro dos principais setores da economia do capitalismo do século XX. O sistema do automóvel é responsável por modificar (1) o meio ambiente e a paisagem das cidades, inclusive na forma como as pessoas habitam, (2) é o elemento-chave na concepção do tempo instantâneo, (3) fornece a aparente lógica que dentro dele próprio é possível encontrar a solução para a imobilidade, sem abrir chances para outras formas de se mobilizar no espaço urbano, e, (4) desperta a noção de perigo para quem está ‘fora do sistema’, concentrando a noção de segurança para os que estão dentro da lógica, fazendo do caminho dos pedestres um labirinto, mas por outro lado, investe na passagem

segura dos indivíduos motorizados. É interessante nota a partir das falas dos cicloativistas que essa percepção ‘sociológica’ é muitas vezes confirmada e reproduzida. Nesse sentido, é interessante perceber que ao usarem o termo ‘carrocracia’, os nossos atores condensam grande parte do que Urry aponta como formas componentes da automobildade. É como se, a partir da bicicleta, o indivíduo adquirisse, pela sua exterioridade ao sistema, a capacidade de enxergar uma lógica dominante em operação, o que possibilita uma visão mais ampliada da sua condição de mobilidade. Nesses termos, a posição de ciclista permite não só uma nova forma de mobilidade, mas, principalmente, uma ‘saída’ do modo de mobilidade determinante ou de um modo de ver e viver a cidade que elimina seus diferentes.

Assim, a análise sociológica dos impactos do sistema-carro na vida social convergem com a experiência empírica do cicloativista. Mas, é óbvio que essa convergência não exclui modos muito distintos de justificar e interpretar os valores em questão. Na experiência cicloativista, os indivíduos costumam afirmar que antes de conhecer a nova forma de transitar na cidade, por meio da bicicleta, estavam acometidos pela ‘doença’ da dependência automotiva, onde a aparente privacidade, na verdade, seria uma forma de ‘prisão’ da própria condição de ser motorista. A bicicleta, como oposição a esse sistema ainda dominante nas grandes cidades, promove uma espécie de (re) avivamento no cotidiano do cicloativista, que, ao descobrir que é possível livrar-se do trânsito por meio da potencialidade de se locomover usando a energia do seu próprio corpo, encontra na bicicleta uma forma de refletir sobre o uso da cidade e os ‘malefícios’ que o carro traz para todos os cidadãos. Ao ‘sair da bolha’ ou ao descobrir que é possível deixar de ser um ‘homem caracol’⁴¹, o cicloativista passa a enxergar a vida na cidade como uma vida boa, que antes era impossível visualizar pelas condições precárias estabelecidas pela cultura do automóvel. Temos na fala de um dos entrevistados:

A bicicleta transforma bastante, eu não gostava, por exemplo, muito do Recife, meu sonho era terminar logo o mestrado, passar num doutorado e ir embora. Eu não queria ficar por aqui, até que eu me reinseri nesse circuito do cicloativismo e fui descobrindo coisas que eu tinha perdido, e eu acho que é o fato de você tá o tempo todo em encontro com as pessoas, sabe? São tribos. Então isso é muito legal. Todo dia você tem praticamente uma atividade com a bicicleta. E tem uma discussão interessante. Eu acho que o uso da bicicleta fez pra mim, eu acho que o que ela promove para as pessoas é esse contato face à face. De você tá

⁴¹ Termo utilizado pelo cicloativista Alfredo Lins, em seu depoimento analisado no capítulo 3.

compartilhando. Quando você tá pedalando, e ainda mais no contexto que a gente tá vivendo no Recife bem estimulante em termos de estrutura de reflexões, você tá o tempo todo exercitando essa questão da partilha. (Diogo Braz, 30 anos, educador)

Claramente, é possível perceber na fala dos cicloativistas que o abandono da ideia do carro é uma maneira de estabelecer uma nova conexão com a cidade, agora, de uma outra perspectiva: a da experiência do compartilhamento e da comunidade. Ao encontrar uma comunidade, a sua ‘tribo’, o ciclista se dá conta de que não está sozinho nas suas insatisfações cotidianas, e encontra no grupo a oportunidade de exercer um outro tipo de interação e de aproximação com outros indivíduos. São trocas de experiências cotidianas reforçadas através do encontro, das atividades sistemáticas e das oportunidades de diálogo. Gradualmente, ao encontrar novas pessoas que compartilham dos mesmos valores e necessidades, os cicloativistas também vão encontrando um novo significado da bicicleta em suas vidas. Nesse sentido, a bicicleta aparece como o catalisador de uma mudança nas redes de sociabilidade e do processo de intensificação da sensação de pertença a um grupo ou comunidade. O carro passa a figurar como meio de transporte danoso e doentio, também um outro catalisador: das experiências negativas do passado, da fragmentação e do individualismo vividos como parte da experiência na grande cidade. Desse modo, a oposição entre carro e bicicleta vai sendo construída como algo muito amplo que a opção entre dois modos de cobrir distâncias, mas como dois modos oposto e irreconciliáveis de viver. A bicicleta assume as características do bem e da vida boa:

Eficiente em todos os sentidos. Economicamente, ecologicamente, então isso me motivou, isso que vem me motivando. A bicicleta me conquistou. É... Ela me conquistou nesse sentido. [...] Meu pensamento não era ecológico totalmente, apesar de ter um viés ecológico, não é um pensamento passional, mas um pensamento, o que me conquistou mesmo na bicicleta foi a questão racional da coisa de ser mais eficiente em todos os sentidos. Desde o deslocamento, numa ocupação de espaço, na produção na energia gasta pelo próprio homem pra se deslocar. E você vê depois que a gente produz energia demais e não precisava de tanta energia, então há uma distribuição mal feita de energia. E ta produzindo energia pra que? Pra ficar dentro de um veículo, pra ficar no engarrafamento?⁴² (Felipe Navarro, 29 anos, Engenheiro)

⁴² O depoimento do cicloativista é baseado nas leituras de uma das obras que discute sobre os malefícios da predominância do carro nas sociedades, intitulada ‘Apocalipse Motorizado’. Lido por grande parte dos cicloativistas, a coletânea de textos organizados por Ludd (2005) é tida como ‘bibliografia’ *sine qua non* para o

O alto custo ambiental (ILLICH, 2005) que o carro provoca na cidade torna-se alvo das críticas dos cicloativistas. Como estamos tentando demonstrar, a mudança da sensibilidade não se dá de forma abrupta e o acúmulo de conhecimento e das leituras também compõe o processo da experiência na cidade. O cicloativista se debruça e se apóia num discurso que fundamenta a sua ação, para isso também se constrói argumentos que se pretendem técnicos e científicos que buscam auxiliar os diálogos entre sociedade e poder público: transformando a informação em ‘armas’ de convencimento. Por, em sua maioria, possuírem curso superior e amplo capital cultural, o discurso do cicloativista é fundamentado em textos e leituras comuns e também de suas pesquisas próprias que se ampliam a partir da diversidade de formação entre os integrantes do grupo. Contudo, nem todos abandonam o carro, muitos ainda necessitam do automóvel para as suas atividades diárias. Entretanto, a consciência de que o carro a cada dia se torna mais disfuncional é constantemente expressa, reafirmando a experiência diária dos estressantes engarrafamentos:

Carro é aquilo, né? Carro pra mim é cada dia mais estressante. Eu não vou dizer que, nesse, caso, o carro eu ainda acho bom, por exemplo, no fim de semana pra você fazer um grande deslocamento pra Boa Viagem, nesse ponto eu ainda não consegui abrir mão do carro, não sei nem se eu venderia. O carro realmente me ajuda. Mas no geral, no meu dia a dia, é estressante, desgastante. Mas eu não penso duas vezes em optar pela bicicleta no trajeto menor pra fazer, à noite. (Renata passos, 33 anos, funcionária pública)

O que queremos destacar é a construção de uma nova percepção a respeito da cidade: a reconstrução dessa experiência através de um sentido ou valor superior (e que deve ser seguido por outros devido a sua superioridade) mediado e coordenado pela bicicleta. O carro se torna sofrido quando comparado à expressão de alegria que os entrevistados demonstram ao falar da bicicleta. Enquanto alguns ainda estão passando por esse processo de adaptação ao estilo de vida que a bicicleta requer, outros, muito mais convictos da sua opção pelo modal bicicleta, deixam para trás o automóvel, e conseqüentemente, a vida que levavam como ‘carrodependentes’. Como se pode ver nessa nota coletiva deixada na rede social:

movimento. Integrando a obra, o texto ‘Energia e Equidade’, do austríaco Ivan Illich, publicado em 1973, é uma importante contribuição para se pensar os falsos consensos que a sociedade ocidental produz a respeito do uso do carro no contexto latino-americano. Ao sustentar a ideia de ‘crise de energia’, Illich (1974; 2005), vai lançar luz ao problema da sociedade industrial que cresce infinitamente mais rápido que o nível do consumo da energia. E sustenta uma tese a qual ele desmascara a ilusão de uma distribuição de energia equitativa: nem todos poderiam participar desse bem produzido na sociedade.

Amigos(as), preciso compartilhar um pouco da minha alegria com vcs: eu e minha esposa acabamos de vender o nosso carro! Putz, nunca imaginei q iria me sentir tão bem... Tão leve... Sério mesmo, sem arriação! Queria dividir um pouco da minha felicidade com vcs... Sei que o grupo não é voltado pra assuntos particulares, mas a minha felicidade nesse momento é maior do que as regras! Abraços! #muitofeliz. (Paulo Oliveira)⁴³

A bicicleta apresenta para o cicloativista muito mais vantagens do que desvantagens. Ao aceitar a mudança no padrão de mobilidade, o cicloativista vai perceber que, diferentemente do carro, que é a extensão da privacidade que se tem em casa, a bicicleta é um veículo apropriado ao espaço público.

Olha, a primeira coisa que eu gosto de andar de bicicleta é sempre estar conhecendo alguma coisa. Uma rua que eu nunca entrei ou um ponto de vista que eu nunca tinha percebido ou conhecer, às vezes, mesmo um minuto de conversa que você tem às vezes com uma pessoa que tá ali passando por você de bike. Eu gosto muito disso. Desse inesperado de andar, de percorrer. Eu acho que a bicicleta permite muito isso, sabe? Que eu não dependo de nada. Só da gordura e eu acredito que já perdi um bocado. É... Enfim. Com o carro, até mesmo numa moto eu não podia fazer isso. (Diogo Braz, 28 anos, Educador)

O novo sentido atribuído a não dependência do automóvel é considerado aqui como o ideal de conduta do cicloativista: ser totalmente coerente com a causa defendida. O valor de uso do carro perde todo sentido diante do ato virtuoso de abrir mão definitivamente dele. Nesse sentido, há uma indicação de uma transformação ou cura da ‘carrodependência’ que podemos aproximar do sentido de uma ‘conversão moral’. O termo conversão é interessante porque possibilita pensar o que as diversas experiências apresentam em comum: o processo de transformação que produz indivíduos/vidas radicalmente diferentes e melhores, moralmente superiores ao que existia no passado. A libertação total do carro, sacramentada pela venda, nos leva a afirmar que o cicloativista espera obter os significados da transformação radical em seu cotidiano. Esse ‘novo cidadão’ poderá assumir por completo a sua nova forma de representação no trânsito: ele é um indivíduo comprometido com novos valores e virtudes, ele possui um comportamento que, se ampliado, só trará o bem e a felicidade a todos. Nesse sentido, foi encontrado um caminho ‘verdadeiro’. Quando

⁴³ Depoimento publicado na página da Bicletada Recife, no facebook.

questionamos especificamente sobre o valor moral dessa mudança, as respostas se encaminharam para uma confirmação dos aspectos morais existentes na escolha de um modal ressaltando o valor e a necessidade de transformação no estilo de vida ‘estabelecido’. Porém, mesmo fazendo crítica à carrocracia, os cicloativistas não podem se livrar definitivamente de utilizar o automóvel ou outro transporte motorizado. Muitos deles possuem carros e precisam do veículo como todos os outros que estão fora da lógica da bicicleta. Mesmo ainda usando o automóvel, a conversão tem efeitos tão duradouros no comportamento do indivíduo que deixa de ser um ciclista e passa a ser um cicloativista que os ‘outros’ também percebem. A nova forma de pensar e de agir sobre a cidade os colocaria numa escala diferenciada, e os outros, os motoristas (carrocratas) também conseguem reconhecer essa nova escala de valor que entra em operação e passam a se sentir incomodados por serem vistos como ‘nocivos’ ao fluxo da cidade.

Quando a gente começa a se envolver com a bicicleta... Outras pessoas que são de outro pensamento julgam às vezes a gente... Ah, mas agora porque você pedala, você se acha melhor do que os outros? Ah, porque vocês agora são os certos. Todo mundo agora é errado, quem dirige um carro é errado? Não. Muitas vezes, mesmo nos cicloativistas, ciclistas, urbanistas, pensadores da sociedade com menos carros, a gente entra em carros, a gente dirige carros. Hoje mesmo eu estou com carro, não estou de bicicleta.

A ‘cura’ da carrodependência vai permitir ao cicloativista o contato mais direto com a cidade. Além da economia financeira, da descoberta das potencialidades do seu corpo e consequente transformação deste, da nova leveza das relações, da intensidade das emoções sentidas durante os percursos, do contato com a natureza e com o patrimônio da cidade, esse indivíduo se sente parte responsável pelo espaço em que vive e transita, membro de uma recém-descoberta comunidade que tinha sido deixada de lado ou nunca antes encontrada em seu estar na cidade. A bicicleta permite que muitos desses cicloativistas ‘resgatem’ uma experiência comunitária e da cidade e se insiram num debate sobre os rumos da cidade. A fala adiante é longa, porém útil, para entender como esses diferentes elementos se articulam numa experiência individual:

Do ponto de vista da saúde eu sinto melhorias. Resistência física, o corpo, melhorias físicas importantes, melhor respiração, me sinto bem, durmo melhor quando pedalo, me acalmo, melhora a ansiedade, tem me dado uma sensação de poder, empoderamento, eu me sinto com

mais liberdade, isso tem melhorado na minha vida. Consideravelmente essa sensação de poder optar por outro modal. Poder tá no meio dos carros, isso te dá uma sensação de poder mesmo, de poder fazer as coisas. Psicologicamente tem uma função importante, fisicamente tem uma função importante, e o que mudou mais é a minha própria dinâmica de vida [...] E foi uma grande conquista, um divisor de águas. Foi quando eu achei que tinha condições de ir pra qualquer lugar de bicicleta. Mudou minha visão da cidade completamente. É outra relação com a cidade, com as pessoas. Inclusive a sensação de segurança, por incrível que pareça [...] Mudou muita coisa, o olhar pra cidade, olhar pra mim mesma, pros meus limites, o que eu posso ou não posso fazer, a bicicleta deu essa abertura, eu me senti muito mais livre, muito mais... Percebendo que eu era capaz de fazer coisas que eu achava que não. Que eram possíveis. E hoje em dia a bicicleta me permitiu isso. Observar os problemas da cidade, me envolver mais com os problemas da mobilidade. (Renata Passos, 33 anos, funcionária pública)

É importante perceber na experiência dessa cicloativista como um conjunto de emoções opostas à ansiedade se tornam o centro da sua experiência a partir do uso da bicicleta. Se o indivíduo consegue ultrapassar as barreiras da ‘poderosa’ carrocracia, a resistência ao medo e aos possíveis acidentes é substituída pela condição de enfrentamento. Descobre-se dessa forma, que romper com o pensamento comum do suposto perigo em utilizar a bicicleta como meio transporte insere o cicloativista numa rede de relações que envolvem a reelaboração das emoções e valores morais associados a cidade. Nesse sentido, a ampliação do uso da bicicleta pode ser considerada como uma forma de estreitamento do laço entre o indivíduo e a cidade a partir da convivência em uma rede de sociabilidades fundada na tentativa de re-significar a cidade do Recife.

4.2 Amor e Liberdade

Usar os termos ‘amor’ e ‘liberdade’ como aspectos ou mediadores da relação indivíduo e cidade parece estranho e um tanto paradoxal porque, no modelo de compreensão da cidade mais recorrente em nossos tempos, ambos aparentam ser próprios do campo da subjetividade. Porém, quando os cicloativistas organizam seus pedidos de “mais amor, menos motor”, “mais paciência, menos violência”, nos revelam uma inquietação e reação ao tipo de sociabilidade recorrente na experiência da cidade: marcada pela frieza e pelo distanciamento. Esse ‘despertar’ para uma suposta hostilidade e infelicidade dos lugares

produzidos pela privatização do espaço público onde o carro é um elemento central, é parte da experiência cicloativista e nos leva a compreender e confirmar como esses indivíduos buscam recuperar sentimentos característicos de uma comunidade através a sua organização cicloativista.

Se nos guiarmos por Bauman (2003), esse novo modelo de comunidade corresponde a uma experiência inteiramente diferente da comunidade tradicional: surge de uma ânsia na ‘elite global’ que os impulsionam a fazer parte de alguma coisa, de compartilhar sentimentos e ações, como forma de produzir uma sensação de segurança. O sentido de ‘comunidade’ contemporâneo que Bauman aponta é fruto das formas de reificação do capitalismo avançado, onde uma certa aridez da vida social desencantada busca ser preenchida pela experiência de compartilhar interesses. Não é possível confirmar se é exatamente esse o caso do grupo aqui estudado, especialmente porque esse modelo dota a busca por ‘comunidade’ de um grande senso de interesse, subjugando a comunidade ao desejo e interesse individual, de um modo que não se pode afirmar claramente a partir da pesquisa. No entanto, percebemos que, para o grupo estudado, o atual modelo de sociabilidade e, especificamente, de mobilidade urbana na cidade do Recife não condiz com a vida que eles desejam. A experiência da cidade, na sua fragmentação e desencontro, chegando até mesmo ao ódio e ressentimento recorrente nas mínimas ações do trânsito, tornou-se insuportável e precisa ser modificado. Claro que uma parcela da população afetada por esse problema tenta encontrar outras soluções também: carros maiores, melhores ar-condicionados, formas de entretenimento dentro do automóvel que ajudem a suportar o tempo de espera. No caso do grupo estudado, o caminho é oposto: uma saída completa do automóvel e de sua lógica, uma outra forma radicalmente diferente de viver na cidade e de transformar as suas distâncias num elemento prazeroso. Nesse sentido, as experiências do trânsito e da mobilidade passam a ser parte da vida que deve ser vivida. Essa ideia é muito importante porque indica a natureza do objeto em questão uma vez que os questionamentos sobre como a vida deve ser vivida são o foco da moral. Numa cidade que se afasta dos ideais morais de uma vida boa, em que o trânsito recorrentemente incita a raiva e a disputa, esse grupo de indivíduos vai elaborar na experiência da mobilidade urbana possibilidades de recuperar ‘o amor’, ‘o respeito’, ‘a liberdade’ em prol de uma cidade transformada e ‘humanizada’.

Transitar nas ruas do Recife é ter que lidar todos os dias com a possibilidade dos ‘finos’, da violência simbólica, das agressões físicas e dos atropelamentos. Como os motoristas ainda não estão preparados para compreender que a bicicleta é um meio de

transporte, os conflitos se intensificam e são ameaçadores à vida dos ciclistas. Segundo a percepção de quem está numa bicicleta, a aprendizagem dos motoristas é limitada a enxergar apenas os outros carros que estão a sua volta. Ainda segundo essa visão, os motoristas dão vida e valor primeiramente aos carros: eles são objetos de valor, símbolo de conquista social, do mérito fruto do trabalho, configurando uma ação de poder, prestígio e preferência. O cicloativista não percebe o motorista como indivíduo, mas como uma máquina ou extensão da máquina e do motor. A relação homem *versus* máquina propiciada pelo automóvel denota um processo de ‘coisificação’ do homem motorizado:

Carrocrata recifense é um celerado, um canalha, alguém com falha grave de caráter. Depois que eu vi um carro avançar contra uma mãe carregando seu filho pequeno numa bicicleta, num domingo à tarde, e outro vir atrás buzinando, vi que o problema é muito mais profundo que um mero problema institucional. É uma cultura da violência mesmo, não muito diferente, falando em termos de caráter, da cultura machista que incentiva a violência à mulher. Claro que a falha das instituições alimenta ambas as violências e, claro, a violência é pior ainda quando elas se juntam. E diante da falha das instituições um dia as pessoas vão se revoltar. Digo nada, nem sei qual é a solução. Talvez Recife seja mesmo uma cidade falida. (Marcelo Reis, Funcionário Público)

O desprezo pela atitude do carrocrata não é algo gratuito. Os cicloativistas identificam o princípio da violência nas ações desses indivíduos. Para entender a fala do cicloativista é importante situar o contexto em que ocorreu o evento citado. O domingo é um dos dias em que acontece a Ciclofaixa de Lazer e Turismo, quando até às quatro da tarde parte da cidade é destinada aos passeios de bicicletas e as ruas são divididas por cones formando ciclofaixas. Os cones indicam que os motoristas são ‘obrigados’ de uma forma evidente e impositiva a compartilhar o espaço. Claro que existem leis todos os dias que também obrigam a compartilhar os espaços, mas os cones são a representação e o reforço dessas leis que se pretende esquecer. Contudo, no domingo, por mais que exista essa proteção clara para os ciclistas, mesmo que temporariamente, há uma resistência de que a bicicleta é um meio transporte. Numa situação onde não deveria existir esse tipo de conflito pela circunstância de um trânsito mais atípico de domingo, mesmo assim o motorista usa da força do automóvel para coibir o indivíduo que está em situação de fragilidade. Podemos pensar que os motoristas ou ‘carrocratas’ agem de acordo com os imperativos da mobilidade

urbana: a primazia do automóvel. Um entrevistado resume a percepção que o cicloativista tem do carrocrata:

Então o problema é esse. Enxergar o seu mundo no terno de vidro costurado a parafuso, o papagaio do futuro, ele não enxerga o mundo fora do terno de vidro dele, e o mundo que tá fora do terno de vidro dele que se dane. Que todo o resto foi feito pra ele passar por cima. Esse é o carrocrata. (Felipe Navarro, 29 anos, Engenheiro)

Sabendo da natureza do carrocrata, o cicloativista tenta não reagir da mesma maneira. ‘Mais amor, menos motor’, ‘mais paciência, menos carro’, emergem como as premissas ou fundamento ético de um cicloativista comprometido com a virtude ou valor que a bicicleta simboliza. O relato abaixo é interessante de ser reproduzido na íntegra porque nele temos a perspectiva de um cicloativista retratando o momento de embate face à face e a sua reação frente à ameaça do carrocrata:

Violência versus Gentileza

Ontem à noite (22h) pedalando pela Av. Norte, um ônibus da linha globo me dá um susto passando a dois palmos de mim, para parar a menos 20m, na parada de ônibus. O ódio já correndo em minha mente pensando em como me vingar do FDP. Ultrapasso ele, mas resolvo não esboçar nenhuma reação, entretanto já arquitetando ações futuras. Aí tento me por no lugar do ‘monstrorista’, tentando imaginar o que se passa na cabeça desse meliante dirigindo 5t a não sei quantas horas, em cima de um motor quente e vibrante com o estresse das últimas viagens e possivelmente da dupla jornada. Por mais que naquele momento eu quisesse tirar minha singela corrente e quebrar um vidro. Tentando naquele momento pensar em coisas boas, imaginei que ele faria isso novamente, e fez. Não tive dúvidas, peguei a ferramenta que mais causaria dano e que poderia ter alguma chance de resolver para os próximos ciclistas que ele encontrasse e não só uma forma de me defender naquele instante. Parado e indefeso no sinal ele recebeu o que nem passava pela sua cabeça depois do que tinha feito por duas vezes sem razão ou circunstância. Passei a seu lado esquerdo para que recebesse diretamente e sem obstáculos uma tacada de "BOA NOITE MOTORISTA!". Segui em frente e parei na calçada e recebi uma buzina (obrigado) e um legal. Já reagi de forma violenta, mas por mais que causasse dano físico isso só causaria mais raiva e pra mim isso não era o suficiente. Mesmo achando que esse tipo de pessoa não pense muito no que está fazendo, existe uma chance

maior de sucesso do que a agressividade momentânea. Isso é mais difícil do que parece ser. (Lucas Freitas, 22 anos, Estudante)⁴⁴

O conflito envolvendo ciclistas não se dá apenas com os motoristas dos carros, mas também com os motoristas de ônibus. Estes também constituem a categoria do ‘carrocrata’, mas numa posição diferenciada: não seria o carrocrata da classe média, mas o carrocrata que detém o poder por conduzir um veículo muito mais potente em tamanho e força. Devido ao grande número de acidentes que fazem dos ciclistas vítimas no trânsito, os cicloativistas procuram também uma forma de combater essa face da carrocracia. Contra o ‘holocausto motorizado’, termo comum utilizado pelos cicloativistas para retratar o alto grau de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas, é possível perceber a constituição da resistência através de uma postura contrária aos ‘carrocratas’. Os cicloativistas tentam se representar como pessoas leves, educadas, e que tem o poder de argumentar com gentileza contra qualquer ato de violência. É parte da resistência também um orgulho pela forma mais nobre e distinta como, mesmo diante da situação do trânsito e do risco de sua vida, os cicloativistas ainda são capazes de agir com cordialidade e gentileza. O comentário acima publicado em uma rede social é respaldado pelo o apoio dos demais cicloativistas e aqui indicamos alguns:

- Que seu exemplo seja seguido por todos. Não é fácil, mas acredito que só dessa forma iremos conseguir um trânsito mais humano. Parabéns!
- Nobre atitude!
- Acredito que 99% dos ciclistas já passaram por algo assim. Admito que a primeira vontade é essa mesmo, pegar uma corrente, pedra, tijolo, qualquer coisa pra tacar no vidro, retrovisor ou qualquer coisa que faça o motorista (seja ele do carro, ônibus...) sentir. Mas, quando conseguimos canalizar a raiva e tomamos uma atitude como a sua, pode até não resolver nada, mas, vc sai de cabeça erguida e com a alma lavada e o coração limpo, pois não há nada pior que se sentir estúpido depois de gritar e sair trocando uma série de xingamentos que não levam a nada, exceto, à violência.

⁴⁴ Depoimento publicado na página da Bicicletada Recife.

Nas redes sociais os cicloativistas encontram mais um espaço para o desabafo sobre as atrocidades e violências diárias cometidas pelos carrocratas, um lugar onde os indivíduos do grupo podem compartilhar e debater os seus medos. Contudo, a ação virtuosa sempre deve se sobressair sobre qualquer sentimento de ódio. O novo cidadão, carregado de novos valores, passa a representar uma classe ‘heróica’ por resistir cotidianamente ao caos do trânsito do Recife. Para ilustrar esse sentimento coletivo, de uma classe cicloativista, a música ‘Pra andar de Bicicleta tem que ter moral’⁴⁵, retrata como os cicloativistas se percebem: diferentes dos demais indivíduos que reproduz o medo urbano das grandes cidades, esses indivíduos não negam mais a rua.

‘Pra andar de bicicleta tem que ter moral
Você com seu portão eletrônico e vidro fumê
Eu na minha bike não preciso me esconder
Sem nada a temer, nem pra outros dever
Faço caminho mais curto sem ter medo de dar a cara pra bater
Pela estrada vejo tudo, não preciso ficar mudo
Falo o que tenho que falar
E não canso de pedalar
Mais bicicleta, menos carro!
Mais adrenalina, menos gasolina!
Pra andar de bicicleta tem que ter moral’

Pelo exposto acima podemos perceber que a ordenação das emoções é um elemento fundamental na experiência do andar de bicicleta para os cicloativistas, e também que essa organização ou equilíbrio não se restringe apenas a conhecer os sentimentos que despertam boas sensações no momento do passeio, mas demanda um novo equilíbrio na organização das tensões, especialmente quando se trata da raiva e do medo que são emoções constantes no trânsito. O alto grau de tensão e disputas no trânsito, que estimula o ‘ódio’ e a violência, é revelado a cada conflito entre os cicloativistas e os chamados ‘carrocratas’. Mas, os cicloativistas tentam elaborar essa tensão dentro de sua própria lógica interna de uma

⁴⁵ Criada pelo Cantor Plá, da cidade do Curitiba, em 2010. Tive conhecimento dessa canção quando participei do terceiro Fórum Mundial da Bicicleta, em Curitiba, em fevereiro de 2014. A letra revela as sensações sentidas pelos cicloativistas de qualquer cidade, inclusive os gritos de guerra das Bicicletas. A música pode ser visualizada em: <http://www.contosdociclista.com.br/2010/08/prandar-de-bicicleta-tem-que-ter.html>.

experiência distinta da cidade. Estão convencidos de que ainda é possível, mesmo que seja difícil, uma transformação no espaço do trânsito. Como muitos dos cicloativistas também já agiram conforme um carrocrata, depois de ‘convertidos’ conseguem acreditar que, nesse entrelace das relações no trânsito, as suas ações são comprometidas e refletem a ideia de praticar o ‘amor’. Assim, o amor que ordena a experiência cicloativista e a liberdade são ‘antídotos’ para combater os carrocratas e a consequente violência determinada pelo carro ou pela automobilidade.

A maneira mais clara para explicar a ideia de amor, além de seu caráter de oposição à carrocracia, é contextualizando esse sentimento no apelo que os cicloativistas fazem em qualquer de seus eventos: ‘mais amor, menos motor’. Nesse sentido, o carro e tudo o que está ligado a ele: a carrocracia, os carrocratas, os ‘acidentes’⁴⁶, a poluição, os engarrafamentos, e a privatização do espaço público, tornam-se alvo de todas as críticas construídas pelo movimento cicloativista. Quando os cicloativistas questionam o porquê de tanto ódio nas ruas, ao ponto de muitos ciclistas perderem suas vidas pelo fato de optarem por um veículo frágil como a bicicleta, o ‘amor’ assume o papel de mediador para solucionar esse conflito. Os cicloativistas entendem que se o ‘amor’ fosse praticado, no caso, o ‘amor pela cidade’ e pelo espaço de convivência, todos poderiam conviver harmoniosamente. Assim, percebemos que esse ideal do ‘amor’ vira uma espécie de senha para indicar a tentativa de recuperar um sentimento que só existiria ou faria sentido em uma comunidade de extrema igualdade, conformidade de ideias e aproximação, mas que seria extremamente necessário para desarranjar a atual figuração do trânsito que é justamente marcada pela desigualdade extrema, disputa de interesses e radical separação entre as pessoas. Essa dimensão simbólica é na transformação do significado da bicicleta como:

Um objeto inanimado que guarda em si muitas almas. Mas ela guarda em si esse amor, que as pessoas cultivam em torno dela. É uma grande catalisadora. (Marcos Nozi, 30 anos, artista plástico)

⁴⁶ É importante utilizar as aspas quando mencionamos a palavra acidente no trânsito porque para os cicloativistas existe um equívoco na aplicação desse termo. O acidente provocado pelo motorista, seja por qualquer motivo, é um ato intencional. Os cicloativistas não concebem que os motoristas não se atenham ao fato de que independentemente da vítima estar ou não cumprindo as regras de trânsito, a responsabilidade de prezar pela vida dos não motorizados é do motorista. Por isso os cicloativistas também lutam pela criação das ‘zonas acalmadas’, que significa diminuir o limite da velocidade dos carros para 30 quilômetros nos centros expandidos. Essa proposta já é aceita em algumas cidades do país, e no Recife, essa realidade está sendo implantada inicialmente no sítio histórico do Bairro do Recife, área central da cidade.

A bicicleta se transforma num símbolo das tentativas de combater a carrocracia e dos seus efeitos que possibilitam a coesão entre o grupo e a busca por uma cidade mais humanizada. A bicicleta também encarna a oposição ao mundo dos carros, uma oposição ao comportamento dos carrocratas, que na visão dos cicloativistas são raivosos e egoístas. Na constituição moral do cicloativismo o uso da bicicleta produz, mais do que os efeitos de bem-estar individual, a oposição cotidiana ao cenário de ‘caos’ e de instabilidade produzido pela carrocracia e garantido por uma rede política e econômica que reforça o imperativo de que as ruas são para os carros e não para pessoas. A confirmação desse sentido ético do uso da bicicleta pode ser percebida na associação entre a experiência do ciclista e uma forma mais humana ou humanizada de se movimentar. Os ideais do movimento são garantidos a partir do momento em que a bicicleta deixa de ser máquina e se torna como uma extensão do corpo. O trecho da entrevista abaixo dá algumas indicações dessa dimensão ética ou moral que é vislumbrada e reforçada pela associação entre amor e bicicleta:

Essa aproximação da bicicleta é uma aproximação entre nós mesmos, né? Entre o humano e ser humano, essa relação da condição mais frágil, faz a gente pensar nisso, no amor. [...] Eu não pensava que existiam pessoas, que fazia manifestações em prol da bicicleta, em prol também de, da cidade mais humanizada, eu logo me identifiquei. Eu já vinha me questionando isso há muitos anos: as pessoas não andam, tal lugar não tem calçada, isso é muito ruim, as pessoas deixam de andar na rua. [...] Eu acredito muito nessa história de plantar o amor, eu acredito muito nisso aos meus amigos, as pessoas que se relacionam diretamente comigo. [...] Falar sempre de mais amor, menos motor, essa ideologia me ajudou a pensar, a querer falar essa coisa que já era uma verdade pra mim, então... O ciclismo não me tornou uma pessoa melhor, mas ajudou essa pessoa aparecer. Eu acho que acontece isso com todo mundo. (Marcos Nozi, 30 anos, artista plástico)

No sentido de entender o cicloativismo como um processo de conversão moral, é preciso perceber que, além das indicações de um processo individual/coletivo de transformação nos modos de perceber a vida e suas ações que visa a uma cidade radicalmente transformada, o próprio grupo usa algumas vezes a ideia de ‘converter’ novos adeptos. Isso também pode ser percebido quando o cicloativista transfere a sua esperança para o poder de transformação da própria bicicleta e da informação sobre ela como ‘arma’ de convencimento:

A desinformação é tanta que às vezes com uma simples conversa numa tarde inteira que você tem juntando seus argumentos contra a não argumentação dos carrocratas, que eles enxergam a própria situação errada, e não é difícil você converter um carrocrata, na maioria das vezes. Tem uns que são realmente inveterados porque tem muitos termos da carrocracia no sentido de valor próprio superior por causa do carro. Aí, os que tem isso mais forte é mais difícil de quebrar. Mas o que é simples desinformação, que eles não sabem que existem alternativas e quando você começa a pontuar num instante eles... Desde as próprias conversas, eu conheço três pessoas que eu nem conhecia pessoalmente que só por debates em rede social, que eles mudaram da água pro vinho. Quem era essa pessoa ontem e quem é hoje... Quando eles começam a entender a nossa argumentação e começam a procurar sobre, passam pro lado de cá, tentando converter os outros carrocratas. (Alice Costa, 28 anos, professora)

O respeito à individualidade e a reserva como características do indivíduo metropolitano são colocadas em xeque através do empenho do cicloativista em ‘converter’ um carrocrata. Mais uma vez, é importante frisar que não estamos tratando de um sentido religioso, mas tomando o modelo religioso de transformação do sentido da ação para entender como, no movimento cicloativista, os sentimentos de amor, liberdade e coletividade pretendem ser ‘resgatados’ para transformação da experiência da viver e se movimentar numa grande cidade. Também percebemos que o processo de conversão se concretiza como um novo modo de equilíbrio das emoções ou de ordenação dos sentimentos de raiva e medo que passa a ser contrabalançados pelo ideal do ‘amor’ bem como pelas práticas estabelecidas por esse ideal. Quando pensamos na centralidade do equilíbrio das emoções para se pensar a experiência social (Koury, 2009), podemos perceber que as muitas práticas cotidianas do ‘amor’ entre os cicloativistas, como forma de lidar com a raiva e o medo constantes na experiência do trânsito, apontam para uma reconfiguração da sociabilidade. É esse sentido de reconfiguração da sociabilidade que a ideia de ‘conversão moral’ busca indicar.

4.3. Uma nova cidade

Os cicloativistas não se sentem mais parte da normalidade do trânsito- no seu sentido de violência, tensão e medo. A mudança ocorrida na forma de viver a cidade e de lhe atribuir valores os diferenciou dos carrocratas, bem como também os distinguiu do seu próprio passado - que pode ter sido de carrocrata. Os cicloativistas são em sua autopercepção, mas também sob o olhar de quem busca entender o desenvolvimento das grandes metrópoles de

hoje, como ‘novos cidadãos’. Estes são agora comprometidos com a causa da bicicleta e se reúnem e engajam também para modificar uma cidade que corresponda às suas expectativas. Ao longo do nosso caminho-pesquisa pudemos perceber as iniciativas dos cicloativistas estão centradas em provar que a bicicleta é o modal ideal para curar a cidade da carrocracia. Para este grupo, uma nova cidade integrada, do ponto de vista da mobilidade urbana, não pode ser apenas uma utopia e se engajam em ações de modo a convencer o quanto a bicicleta é viável. Em termos de uma discussão mais ampla sobre a cidade, o ideal do grupo é contribuir na construção de uma política de mobilidade urbana que contemple a inclusão da bicicleta como meio de transporte, de forma que permitam a integração da bicicleta com os transportes públicos BRTs e VLTs, e que os pontos de compartilhamento de bicicletas alcancem uma maior permeabilidade do que o projeto das empresas privadas já existentes na cidade.

Os cicloativistas também concordam que a valorização do ciclista não está apenas na questão estrutural, como a ampliação de ciclorrotas, ciclofaixas e ciclovias, do Plano Diretor Cicloviário (PDC). A carta da Ameciclo no lançamento PDC⁴⁷, expressa o sentimento e anseios do grupo mais amplo dos cicloativistas, fazendo um apelo direto aos representantes do poder público e alertando a mídia que erroneamente reproduz o pensamento carrocrata:

Um dia voltaremos a ter ruas mais seguras que São Paulo, depois alcançaremos o Rio de Janeiro, cidades que já nos ultrapassaram há alguns anos atrás. E assim nos aproximaremos mais da Holanda e de outros países Europeus, aonde ir de bicicleta ao trabalho é um ato muito seguro e natural, e muitas vezes mais seguro que em Recife, segundo estatísticas. Tenho certeza de que podemos muito mais que isso, e apesar da elaboração desse plano diretor, senhores, tenho certeza que a bicicleta vai transformar essa cidade muito mais do que os senhores imaginam. E os números aparecerão na saúde, na economia, na segurança e na forma como o recifense usa a cidade. Portland, Copenhague, Amsterdam, Lyon, Paris, Nova Iorque e Bogotá, estão décadas à nossa frente, e temos como alcançá-las, mas devemos aprender com elas. Construir uma cidade para os carros e não para pessoas, é uma ideia falida, constantemente implementada nas ações governamentais. Está nas mãos dos senhores, escolher que exemplos devemos seguir. Eles estão aí espalhados pelo mundo. A decisão política não é fácil. Há resistência, mas há também muito apoio e resultados. (Ameciclo)⁴⁸

⁴⁷ O Plano Diretor Cicloviário foi lançado em 5 de fevereiro de 2014.

⁴⁸ A carta na íntegra consta nos Anexos.

A esperança em (re)construir uma cidade ‘ciclável’, termo usado pelo grupo para identificar lugares adequados ao uso da bicicleta como modal, é reforçada a partir dos exemplos de cidades que inverteram a lógica da dominação do transporte motorizado por uma priorização dos transportes de propulsão humana, sobretudo, na valorização do pedestre, como no caso da cidade de Amsterdam, na Holanda. Nem todos concordam que a bicicleta deve ser o modal central para a cidade, porém, ao acreditar na capacidade transformadora que a bicicleta pode exercer na cidade, concordam num ponto chave para organização de atividades para ampliar o seu uso e aceitação.

Um exemplo desse empenho é a realização do Desafio Inter-modal (DIM). O DIM é um evento que acontece também em outras cidades, como Rio de Janeiro e São Paulo, na sua segunda edição em Recife, cuja ideia é traçar um percurso comum feito pelos recifenses que trafegam em horário de *rush* com a intenção de comparar os modais e seus efeitos. É avaliado o grau de desempenho cada modal em relação à poluição, a pegada ecológica⁴⁹ e o quanto cada modal custa financeiramente para cada cidadão. No ano de 2013, o percurso foi realizado por pessoas a pé, ciclistas, motociclista, pessoas de metrô, carro, ônibus e até mesmo de patins, e contou com a participação voluntária da rede de cicloativistas do Recife (Bicicletada, Ameciclo e EBA) e alguns integrantes do D.U. A tabela abaixo indica a eficiência do transporte bicicleta, que obteve o primeiro lugar no trajeto feito entre o bairro de Boa Viagem e o Centro da Cidade. A ideia do DIM não é medir apenas o menor tempo de transporte, mas saber qual é o modal que atende melhor a quesitos de praticidade, integração social e preservação ambiental.

⁴⁹ A Pegada Ecológica é uma metodologia de contabilidade ambiental que avalia a pressão do consumo das populações humanas sobre os recursos naturais. Expressada em hectares globais (gha), permite comparar diferentes padrões de consumo e verificar se estão dentro da capacidade ecológica do planeta. Um hectare global significa um hectare de produtividade média mundial para terras e águas produtivas em um ano. Fonte: http://www.wwf.org.br/natureza_brasileira/especiais/pegada_ecologica/o_que_e_pegada_ecologica/

Modal	Tempo	Energia calórica (cal/g)	Emissão poluentes (eq. de CO ₂)	Custo (R\$)	Classificação Geral
Bicicleta passo rápido	1	4	1	1	1
Skate	4	3	1	1	2
Pedestre correndo	7	1	1	1	3
Bicicleta passo normal	5	7	1	1	4
Patins	12	2	1	1	5
Pedestre andando	15	6	1	1	6
Bicicleta + metrô	2	8	7	8	7
Bicicleta + barco	6	5	10	11	8
Metrô	9	12	8	8	9
Motocicleta	3	9	14	13	10
Pessoa com deficiência visual	14	15	9	1	10
Ônibus + metrô	11	14	12	8	12
Táxi	8	10	13	15	13
Ônibus	13	13	11	12	14
Carro	10	11	15	14	15

Figura 12: Tabela de avaliação do DIM 2013 na cidade do Recife, publicada na página dos Direitos Urbanos (D.U)⁵⁰

Os resultados do DIM são bastante positivos para causa cicloativista no sentido de demonstrar que o carro não é o mais eficiente, e que existem outras formas mais rápidas, econômicas e sustentáveis de transitar na cidade. A sua utilização se mostra como uma importante estratégia para argumentação e publicização das qualidades da bicicleta como modal, além de permitir um momento de intensa emoção e excitação para os participantes do grupo que se integram num jogo que encarna as disputas políticas da mobilidade.

Outras atividades que pretendem realizar uma ocupação do espaço público e, principalmente, democratizar os modos de viver a cidade também são realizadas: atividades de lazer nas praças, nos mercados públicos e nas ruas em que há pouca circulação de pedestres. Busca-se substituir o apego pelo espaço privado por atividades coletivas, a exemplo das ocupações dos estacionamentos nas ruas, como a Vaga Viva⁵¹, já explicada anteriormente, ou em atividades como a ‘Feira do Bem’. A Feira do Bem acontece no bairro de Santo Amaro, nas imediações da Universidade Católica de Pernambuco (UNICAP) e é um dos pontos que faz parte da rota dos cicloativistas. A proposta da Feira do Bem é reunir micro produtores, artesão, moradores do bairro, organizações da comunidade, no intuito de ocupar as ruas da cidade e trocar ou vender produtos a preços mais justos, de forma distinta da lógica comercial que é mais estabelecida na cidade.

Essas atividades típicas de uma comunidade e não de grandes cidades, nos permite fazer uma leitura sobre o estilo de vida dos cicloativistas, onde se percebe uma orientação no

⁵⁰ <http://direitosurbanos.wordpress.com/tag/desafio-intermodal-do-recife/>

⁵¹ Já apresentado no capítulo II.

sentido de elaboração e realização da ideia de um ‘ciclocidadão’ como apresentada por Aldred (2010). Na sua prática de mobilidade, o cicloativista percebe a cidade de um outro ângulo: ele está do lado de fora de um

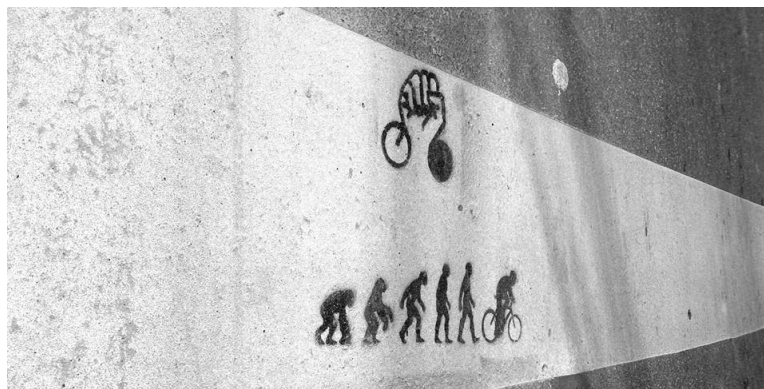


Figura 13: Foto de estêncil produzido por Jean Gomes na Estrada do Encanamento.

automóvel e se permite parar para observar e viver outras formas de sociabilidade que o carro, a velocidade e o engarrafamento tornaram proibidas. Nesse sentido, a ideia de ‘viver a cidade’ que se estabelece entre os diversos grupos cicloativistas é a de usá-la como espaço de convivência e aproximação num sentido de maior identificação entre os habitantes da cidade, retomando o ideal antigo de um espaço de debates, retomando as praças, os parques, e as calçadas. O ‘ciclocidadão’ busca uma experiência muito mais ampla do que simplesmente se locomover de bicicletas e assume como estilo de vida um conjunto de atividades que se opõem à experiência comum da vida das pessoas nos grandes centros que frequentam shoppings, residem em condomínios, reproduzem a cultura do automóvel, consomem desenfreadamente e só utilizam de lugares privados para o seu lazer. Por essa vida a que se opõem, percebemos claramente que o diálogo do ciclocidadão de Aldred é com uma classe média. Uma discussão importante a ser desenvolvida é sobre a relação desse ideal com a outra parcela de cidadãos da metrópole: que está nos ônibus lotados e que não consome desenfreadamente. Mas, nos limites desse trabalho, podemos indicar que o cicloativista pode ser visto como um ‘cicloacidão’ gerador de muito mais mobilidade. Afinal, além do seu acesso privilegiado a outros tipos de mobilidade (no sentido de Urry (2007) discutidos no primeiro capítulo, onde podemos indicar como exemplos de mobilidade o turismo, lazer, consumo, e experiências do mundo virtual), ainda conseguem livrar-se da imobilidade do trânsito da grande cidade.

O cicloativista tem em sua experiência prática as vantagens de não estar mais condicionado à cultura dominante do carro. Ao mudar o sentido de organização da mobilidade em suas vidas, eles incorporam novas demandas que possuem afinidade com a crítica do modelo dominante de cidade e passam a se comprometer com questões ambientais, com o enraizamento local (uma forma do amor à cidade) e com o compromisso de ampliar a

ideia de que a bicicleta é o transporte da cidade ‘civilizada’ ou ‘evoluída’. Contudo, na ordem de uma apresentação pública ou da constituição de um discurso público sobre o cicloativismo, o princípio da igualdade e do compartilhamento da cidade é articulado como o fator fundamental para que uma nova cidade possa existir. Numa entrevista, um dos participantes do movimento cicloativista afirma:

Uma cidade principalmente justa. É o primeiro ponto. Não ter disparidade entre as pessoas. Em nenhum dos sentidos. Esse é o primeiro ponto total você tem que ter igualdade máxima. Equidade máxima. Seria a equidade implantada numa cidade no seu nível extremo. Que traz vários benefícios pra essa sociedade na verdade. Uma cidade que tenha menos asfalto. Seja mais verde. Ela pode ter algum nível de verticalização, mas verticalização não motorizada. Ou seja. Lúcio Costa, arquiteto de Brasília, quando ele projetou as super quadras, perguntaram pra ele porque seis andares no máximo de super quadras. Aí ele disse que parecia a altura máxima em que fosse possível a mãe de cima do prédio gritar lá pra baixo: filho vem almoçar. Então é a dimensão humana da cidade com total. Então tipo... Os prédios não podem se verticalizar muito porque você para de viver a cidade e passa a viver o espaço aéreo. A cidade não pode ter tanto asfalto na medida em que você perca o contato com o seu meio ambiente... (Felipe Navarro, 29 anos, Engenheiro)

O mundo ideal do cicloativista é um mundo da tranquilidade, um espaço totalmente adaptado ao estilo de vida de quem não possui grandes carros, sem poluição sonora nem ambiental, e com muita área verde. Na cidade ideal dos cicloativistas, a bicicleta é o transporte do tempo presente: ela cativa a potencialidade do corpo e permite que os indivíduos ultrapassem as suas limitações geográficas dentro da própria cidade, que antes eram impostas pelo carro. Mover-se não estaria na dependência da motorização, mas da sua própria energia. Se para muitos as estradas, rodovias e viadutos, significam o desenvolvimento da cidade, para os novos cidadãos, o desenvolvimento seria diminuir ao máximo as distâncias entre as pessoas e os serviços. Uma cidade preparada para pessoas é preparada para o ciclismo. Seria uma cidade prudente, menos verticalizada, habitada por pessoas que encontram sentido de uma relação mais próxima entre a vizinhança. Esse ideal é explicado por alguns dos entrevistados nos seguintes termos:

Seria, fazendo uma pintura, a tranquilidade de uma cidade do interior, com as facilidades que você tem na capital. Aí como é que seria isso? Você resolvendo problemas de mobilidade, tendo estrutura na cidade, você consegue. Por exemplo, diminuir o barulho. Os principais

barulhos que a gente tem na cidade são dos meios de transporte, carro, moto, caminhão e ônibus. Se você consegue reestruturar a cidade de maneira que, Recife é pequena, são oito quilômetros de raio, em comparação com outras cidades, ela é perfeitamente ciclável. Perfeitamente ciclável na teoria porque temos muito muros de Berlim que dá pra resolver com infraestrutura. Enfim, você usando isso muito menos pessoas vão usar esses meios barulhentos, então a cidade já fica mais calma. (Alice Costa, 28 anos, professora)

O carro é um objeto do século XX, e me parece nitidamente que é uma coisa que não responde mais, que não facilita mais a vida do cidadão do século XXI. Minha cidade ideal, [...] ela teria a possibilidade do funcionamento de todos os modais. Eu não seria um radical de achar que a bicicleta é a solução do mundo. Nitidamente ela é um modal interessantíssimo, até porque você tem benefícios de saúde, você ocupa um espaço muito curto, em cidades planas é uma maravilha. [...] Eu acho que tem muita gente que não pode andar de bicicleta. [...] No caso de uma cidade ideal do Recife eu também pensaria no funcionamento, que fosse bastante interessante do rio. [...] O uso é praticamente nulo do rio. Minha cidade ideal teria mais árvores, enfim, pra quebrar um pouco a coisa do concreto, que é outro problema do Recife, essa expansão imobiliária onde se eleva em qualquer lugar. Eu não tenho problema em prédios altos. Mas é a construção indiscriminada de prédios altos, longe de qualquer planejamento urbano. (Bernardo Moura, 43 anos, Funcionário Público)

O mais importante dela pra mim agora [*falando da bicicleta*] é porque ela faz as pessoas pararem pra pensar que existe uma outra cidade possível e que é melhor. Então você começa a querer essa outra cidade possível. Ela dá esse gatilho muito mais rápido do que quem anda de ônibus ou de carro, que é mais difícil ainda. [...] No mínimo o uso consciente do carro. Ele não é necessário na maioria das vezes, deixar ele bem relegado, principalmente bicicleta e transporte público. Eu não gosto muito de metrô não... porque o metrô que a gente faz aqui deixa um paredão enorme e não deixa a gente atravessar (Alice Costa, 28 anos, Professora)

Quando o cicloativista deseja que a sua cidade ideal tenha ‘a tranquilidade de uma cidade do interior, mas com as facilidades de uma grande cidade’, podemos perceber claramente a dimensão utópica e ambivalente que está na base dos ideais do movimento.

Possuir as vantagens de uma metrópole mais a calma e os laços estreitos de uma comunidade, nos leva a pensar na nova metrópole que se quer construir como uma síntese utópica entre diferentes mundos. A metrópole é desejada pelas suas possibilidades, mas essas possibilidades precisam existir junto com formas mais ‘humanas’, agradáveis e belas.

Essa percepção dos comportamentos na metrópole nos faz voltar ao conceito simmeliano de indivíduo blasé. De certo modo, o cicloativista tenta organizar a sua ação no sentido oposto ao de um indivíduo *blasé*: que minimiza e retrai a sua atenção ao mundo, em um movimento constante de refrear as possibilidades de envolvimento com as emoções da experiência na grande cidade. Assim, podemos sugerir um caminho para interpretação da ação desse novo cidadão da metrópole no sentido de uma elaboração de uma resistência às formas de civilidade e à experiência moral próprias das grandes cidades. Isso pode ser indicado porque, pelo que buscamos demonstrar da diversidade de atividades que compõem a experiência cicloativista, esses indivíduos se organizam no sentido de tentar desafiar a reserva, o distanciamento e a privacidade fortalecidos na metrópole pela automobilidade. O seu objetivo não é diminuir as suas percepções, mas ampliá-la e intensificá-la, tornando-se sensível à paisagem, sensível ao diversos outros e ao que o mundo externo lhe informa, no caminho de oposição aos modos de civilidade que reforçam a impessoalidade e o distanciamento. Esse tipo que busca uma experiência *anti-blasé*, que aqui chamamos de o novo cidadão da metrópole, quer experimentar novas intensidades de sentimentos, reconstruir um sentido de comunidade e de compromisso com o cotidiano da cidade. A ênfase nas preocupações éticas e causas políticas, o próprio sentido da conversão que viveram, reforçam no nosso olhar a percepção de que esses novos cidadãos, através da bicicleta, se engajam numa problema muito mais amplo que a própria mobilidade: estranhar e romper como a frieza e distanciamento que caracteriza a civilidade da metrópole para construir um novo sentido moral para a vida na cidade.

Conclusão

A proposta deste trabalho foi compreender como, numa sociedade marcada pela cultura do automóvel, se forma um cicloativista. Em outros termos, buscamos entender a experiência do processo de mudança de meio transporte e como esta mudança está ligada a uma reorganização das formas de sociabilidade, indicando mais especificamente os valores morais que são elaborados e compartilhados nessa mudança aparentemente simples. Ao longo da construção da pesquisa, vimos que a observação participante foi um caminho mais indicado para compreender os processos de construção da experiência desse grupo particular, especialmente porque muitos dos significados envolvidos no processo podem parecer estranhos ao olhar ‘de fora’. A partir da experiência do ciclismo e do cicloativismo foi possível perceber o processo de busca por um lugar no espaço do trânsito como um jogo de interações e disputas. O indivíduo que, no espaço do trânsito definido pela automobilidade, busca reconhecimento enquanto ciclista, acaba por adquirir um novo estilo de vida onde uma nova ordenação das emoções e da moralidade organizam o agir e o pensar na grande cidade.

A partir das reflexões simmelianas acerca da metrópole e da personalidade do indivíduo citadino - caracterizado como *blasé* - percebemos no grupo estudado uma tentativa de realizar uma oposição ou confronto às regras que organizam a sociabilidade na metrópole. Assim, indicamos a construção de um processo reverso, uma forma de resistência que chama a atenção para um movimento que busca recuperar sentimentos supostamente perdidos numa grande cidade: como o amor, o respeito e a liberdade. Nesse sentido, podemos fazer uma leitura da experiência desses cicloativistas que, mesmo sem querer abrir mão do *habitus* do indivíduo citadino, propõem a retomada de práticas típicas de uma comunidade, como tentativa de construção de uma nova organização das sociabilidades e da experiência moral. Por essa razão, indicamos na experiência cicloativista estudada a constituição de um conjunto de sentido *anti-blasé* como forma de ordenação do cotidiano.

A discussão sobre o problema da mobilidade nas sociedades contemporâneas e sobre a centralidade de um *habitus* do trânsito constituído a partir dos padrões de automobilidade nos possibilitou compreender os dilemas do desenvolvimento de um código moral conformado nos valores de uma cidade livre dos ditames da dominação do sistema centrado no carro. Por isso, percebemos que o processo de se tornar cicloativista não acontece de

maneira imediata: a escolha pelo modal bicicleta não é apenas uma decisão objetiva. A partir da pesquisa de campo buscamos compreender e demonstrar os diversos processos envolvidos na formação do *habitus* cicloativista e seus valores. O cotidiano do cicloativista é um entrelaçar de experiências situadas no tempo presente, mas sempre conectadas a uma projeção de ideal de cidade: um lugar onde as pessoas possam conviver harmoniosamente e ‘civilizadamente’. É importante ressaltar que o interesse do argumento para a sociologia da moralidade está no fato de percebermos, a partir de um caso empírico, os processos de interação que possibilitam e fortalecem as mudanças de sentido e de valor moral das práticas cotidianas, especialmente em seus aspectos de conflito e controle. Ao acompanharmos a formação do grupo, suas atividades e ideais que vão desde as grandes celebrações coletivas da Bicletada até o dia a dia de cada cicloativista com sua bicicleta em meio a um trânsito caótico e hostil, podemos mais claramente perceber o que está em jogo quando se discute a constituição social da experiência moral.

A pesquisa qualitativa se mostrou como o caminho mais adequado para apreender a riqueza da experiência dos cicloativistas, levando em consideração que a mobilidade não se restringe apenas ao tipo de transporte utilizado na grande cidade, e muito menos às leis que ordenam o movimento dos indivíduos. A imersão no campo e a disposição de se colocar como um ciclista nas ruas nos trouxe outra leitura sobre os padrões de convivência no espaço do trânsito, mas principalmente a compreensão da lógica interna de um grupo. O cicloativista tem uma forma *sui generis* de se comportar no trânsito da cidade. Na escala da hierarquia do trânsito ele é o mais frágil, mas por outro lado o seu movimento tenta adquirir mais atenção e importância pela questão política que justifica o uso da bicicleta. A partir da experiência de campo foi possível compreender como é possível que esses indivíduos abandonem um conjunto de valores hegemônicos atrelados ao uso do automóvel, tido como não mais satisfatório, passando a ver o mundo sob a perspectiva do uso da bicicleta, associada a uma nova expectativa de viver e reconstruir a vida na cidade.

Na experiência de um cicloativista, o uso da bicicleta como saída estratégica para ‘fugir’ da imobilidade da grande cidade surge como uma mudança radical ou ponto de inflexão no modo como percebe a si mesmo e suas relações. Percebe-se os limites e o sofrimento impostos pelo trânsito e busca-se uma vida boa, numa cidade que consiga manter toda a paz e tranquilidade de uma cidade pequena, porém com todos os encantos dos fluxos e facilidades da grande cidade. Essa busca é um tanto paradoxal porque tenta aliar a metrópole e a pequena cidade, a sociedade e a comunidade, retirando sempre o melhor dos dois mundos

em oposição. Porém, na prática, estar do lado de fora do carro, ainda que possa livrar esses indivíduos de uma condição tão angustiante como aquela produzida pela carrocracia, produz também uma reação violenta ou estigmatização por parte dos outros não participantes da lógica cicloativista e essa reação envolve muitos perigos.

Ainda, com a experiência do campo podemos perceber que há uma grande distinção entre o próprio universo do ciclismo: ciclistas trabalhadores, ciclistas do grupo de pedal, e os cicloativistas. Esses últimos, que se vêem como aqueles interessados em promover a mudança na forma de organização do trânsito e da cidade, praticando a justiça e a igualdade, em seu discurso se diferenciam dos outros ciclistas como um grupo que propõe uma ação de vanguarda na atuação pelo direito à cidade através de ações mais radicais de confronto à automobilidade. Buscamos demonstrar a dimensão moral que organiza a vida desse grupo particular como discurso emergente sobre a vida e sobre as emoções e valores que se condensa num sentido de responsabilidade sobre a transformação da cidade. Se a cultura do carro foi tida como uma ‘religião moral’, como uma necessidade de bem, e buscou responder aos ideais de autonomia das sociedades modernas, hoje, esse modelo passa ser questionado de maneira mais enérgica pelos cicloativistas, de forma a suspender todo imaginário construído sobre o futuro e o desenvolvimento das cidades.

Com esse trabalho buscamos, através do olhar crítico da Sociologia, contribuir para pensar o modo de vida das grandes cidades brasileiras que convivem com o problema do caos no trânsito. Através da compreensão da experiência moral dos processos da escolha pela bicicleta, buscamos construir um argumento capaz de confrontar os debates sobre a cidade que colocam todo o peso das decisões em técnicas de engenharia. A partir dos cicloativistas foi possível perceber nesses novos cidadãos a necessidade de ‘enraizamento’ e de busca por novas formas de permanência na cidade grande - como se, como disse Augé sobre o uso das bicicletas, a utopia tivesse sido superada e não se tratasse mais de um tempo futuro.

Bibliografia

ADORNO, Theodor W. (2008) *Introdução à Sociologia*. São Paulo: UNESP.

ALDRED, Rachel. (2010). 'On the outside': constructing cycling citizenship. *Social & Cultural Geography* [online], Vol. 11, No. 1, p. 35-52. Disponível em: <<http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/14649360903414593>>. Acesso em: 20 de nov. de 2013.

AUGÉ, Marc. (2009) *Elogio de La bicicleta*. Barcelona: Gedisa.

AUGÉ, Marc. (2010) *Por uma antropologia da mobilidade*. Maceió: EDUFAL: UNESP.

BECKER, Howard S. (2008) *Segredos e Truques de Pesquisa*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

BOURDIEU, Pierre. (2008) *A distinção: crítica social do julgamento*. São Paulo: Edusp, Porto Alegre: Zouk.

BOURDIEU, Pierre. (1996) *Razões Práticas: sobre a teoria da ação*. Campinas: Papirus.

CARLSSON, Chris. (2014) *Nowtopia. Iniciativas que estão construindo o futuro hoje*. Porto Alegre: Todo Editorial.

DAVIS, Mike. (2006) *Planeta Favela*. São Paulo: Boitempo.

ELIAS, Norbert & SCOTSON, L. John. (1994). *Os estabelecidos e os outsiders*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

ELIAS, Norbert. (1990) *O Processo civilizador*. Volume I. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

ELIAS, Norbert. (1993) *O Processo civilizador*. Volume II. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

ELIAS, Norbert. (2006) *Escritos & Ensaios. 1: Estado, Processo, Opinião Pública*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

FURNESS, Zack. (2007) *Critical Mass, Urban Space and Vélomobility*. Disponível em: <<http://trid.trb.org/view.aspx?id=814496>>. Acesso em 18 de março. 2013.

GIUCCI, Guillermo. (2004) *A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade sinética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

GOFFMAN, Ervin. (2009) *A representação do eu na vida cotidiana*. 17 ed. Petrópolis: Editora Vozes.

GOFFMAN, Erving. (1988) *Estigma. Notas sobre a manipulação da identidade deteriorada*. Rio de Janeiro: Editora Guanabara.

GREEN, J; STEINBACH, R; DATTA, J (2012) *The Travelling Citizen: Emergent Discourses of Moral Mobility in a Study of Cycling in London*. Sociology, Vol. 46, No.2. pp. 272-289.

GUIDENS, Antony. (1991) *As consequências da modernidade*. São Paulo: Unesp.

HORTON, Dave. (2006). *Environmentalism and the bicycle*. Environmental Politics [online], Vol. 15, No. 1, p. 41-58. Disponível em: <<http://thinkingaboutcycling.files.wordpress.com/2009/12/environmentalism-and-the-bicycle.pdf>> Acesso em: 20 de nov. de 2013.

ILLICH, Ivan. (2005, 1974) *Energia e Equidade*. In: Apocalipse Motorizado. 2 ed. São Paulo: Conrad Editora do Brasil.

KIDDER, JEFFREY. (2011) *Urban Flow: bike messengers and the city*. United States: Cornell University Press.

KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro. (2005) *Medos Corriqueiros e Sociabilidade*.- João Pessoa-PB. Edições do GREM, Editora Universitária da UFPB.

KOURY, Mauro Guilherme Pinheiro. (2009) *Emoções, sociedade e cultura: a categoria de análise emoções como objeto de investigação na sociologia*. Curitiba: Editora CVR.

LEITÃO, Lúcia. (2009) *Quando o ambiente é hostil: uma leitura urbanística da violência à luz de Sobrados e Mucambos e outros ensaios gilbertianos*. Recife: Ed. Universitária da UFPE.

LUDD, Ned. Apocalipse Motorizado. (2005) *A tirania do automóvel em um planeta poluído*. 2 ed. São Paulo: Editora Conrad.

NATHALIE, Heinich. (2001) *A Sociologia de Norbert Elias*. Bauru: Edusc.

RODRIGUES, José Nivaldino. Mobilidade urbana por bicicleta no Distrito Federal: uma análise do Programa Ciclovitário. 2013. 262 f., il. Tese (Doutorado em Sociologia) - Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

SHELLER, Mimi. URRY, John. (2003). 'Mobile Transformations of "Public and "Private" Life'. Culture and Society [online]. Vol. 20, No. 3, p. 107-125. Disponível em:<https://idea.library.drexel.edu/bitstream/handle/1860/3548/Sheller_Mobile_Transformations.pdf?sequence=1>. Acesso em: 5 de maio de 2014.

SIMMEL, Georg. (2005) [1903]. *As grandes cidades e a vida do espírito*. Tradução Leopoldo Waizbort. Mana [online], vol 11, n.2, p. 577-591. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/mana/v11n2/27459.pdf>> Acesso em: 8 de dez. 2013.

SIMMEL, Georg. (2006) *Questões Fundamentais da Sociologia*. Rio de Janeiro: Zahar.

STAKE, Robert E. (2001) *Pesquisa qualitativa: estudando como as coisas funcionam*. Porto Alegre: Penso.

URRY, John. (1999) *Automobility, Car Culture and Weightless: a travel discussion paper*. Departamento of Sociology, Lancaster University [online]. Disponível em: <http://www.comp.lancs.ac.uk/sociology/papers/Urry-Automobility.pdf>. Acesso em: 5 de abril de 2014.

URRY, John. (2000) *Sociology Beyond Societies: mobilities for the twenty-first century*. London and New York: Routledge.

URRY, John. (2007) *Mobilities*. Cambridge: Polity Press.

VIVANCO, L. A. (2013) *'Reconsidering the Bicycle. An Anthropological Perspective on a New (Old) Thing'*. New York and London: Routledge.

WACQUANT, Loïc. (2002) *Corpo e Alma Notas Etnográficas de um Aprendiz de Boxe*. Rio de Janeiro: Relume Dumará.

WAIZBORT, Leopoldo. (1999) *Elias e Simmel* In: Dossiê Norbet Elias. São Paulo: EDUSP.

WAIZBORT, Leopoldo. (2000) *As aventuras de Georg Simmel*. São Paulo: Editora 34.

WHYTE, W.F. (2005) *Sociedade de Esquina*. Rio de Janeiro: Ed. Zahar.

ZYGMUNT, Bauman. (2003). *Comunidade: a busca por segurança no mundo atual*. Rio de Janeiro: Zahar.

Sites

<http://ameciclo.org>

<http://direitosurbanos.wordpress.com/>

<http://bicicletada.org/>

<http://cidadesparapessoas.com/>

<http://ww2.mobilicidade.com.br/ciclofaixarecife/>

<http://www.sfcriticalmass.org/2011/07/06/20th-anniversary-critical-mass-book-project/>

<http://www.recife.pe.gov.br/pr/secplanejamento/concidade/arquivos/Relatorio%20Final%20Emprel.pdf>

ANEXO I

Roteiros de Entrevista

Roteiro de Entrevista II

Alvo:

- Especialistas na área de Urbanismo, Sociologia & que usam regularmente a bicicleta

Objetivo:

Compreender o fundamento do debate sobre a mobilidade urbana e uso da bicicleta no Recife;

Entrevista n° ____

Nome: _____ () M () F

Idade: ____ Escolaridade: ____ Profissão: _____

Bairro onde mora: _____

1. Quando começou o movimento do cicloativismo na cidade do Recife?
2. Qual a relação desse movimento com o poder público?
3. Como você analisa esse conflito no trânsito da cidade?
4. Você percebe o impacto do ativismo que defende o uso da bicicleta na cidade?
5. O termo carrocracia é recorrente no discurso do grupo dos cicloativistas. Você concorda como esse discurso? Acha que ele é extremista? Ou ele é importante para construção da apropriação da cidade?
6. Como você analisa a relação entre uso da bicicleta e modelo de cidade sustentável?
7. Qual seria o seu ideal de cidade?

Roteiro de Entrevista II

Alvo:

- Cicloativistas da cidade do Recife & usuários de bicicleta como transporte.

Objetivo:

- Compreender o processo de “conversão” que leva à mudança de modal
- A experiência da bicicleta
- Carro/transporte público (escolhas: situação, hora, companhia)
- Sobre o medo

Entrevista nº ____

Nome: _____ () M () F

Idade: _____ Escolaridade: _____ Profissão: _____

Bairro onde mora: _____

1. Quando começou a usar a bicicleta?
2. O que lhe motivou a realizar essa mudança?
3. Como foi esse processo?
4. As pessoas de seu convívio estão adotando a mesma mudança? Por quê?
5. Você poderia me contar como é andar pela cidade de bicicleta?
6. Relação com as pessoas no trânsito? Pedestres, motoristas, motociclistas.
7. O que mudou na sua vida a partir dessa escolha?
8. Você utiliza outros meios de transporte? Se sim, como faz a escolha entre a bicicleta e os outros meios?
9. Quais eram as suas preocupações quando começou a usar a bicicleta?
10. Você tinha medo? É normal ter medo? Como lida com isso?
11. Por que os motoristas normalmente não respeitam os ciclistas?
12. O que é Carrocracia ?
13. O que você acha do uso do termo carrocrata?
14. Como a bicicleta transformou a sua vida?
15. Como é participar do cicloativismo?
16. Qual seria o seu ideal de cidade?

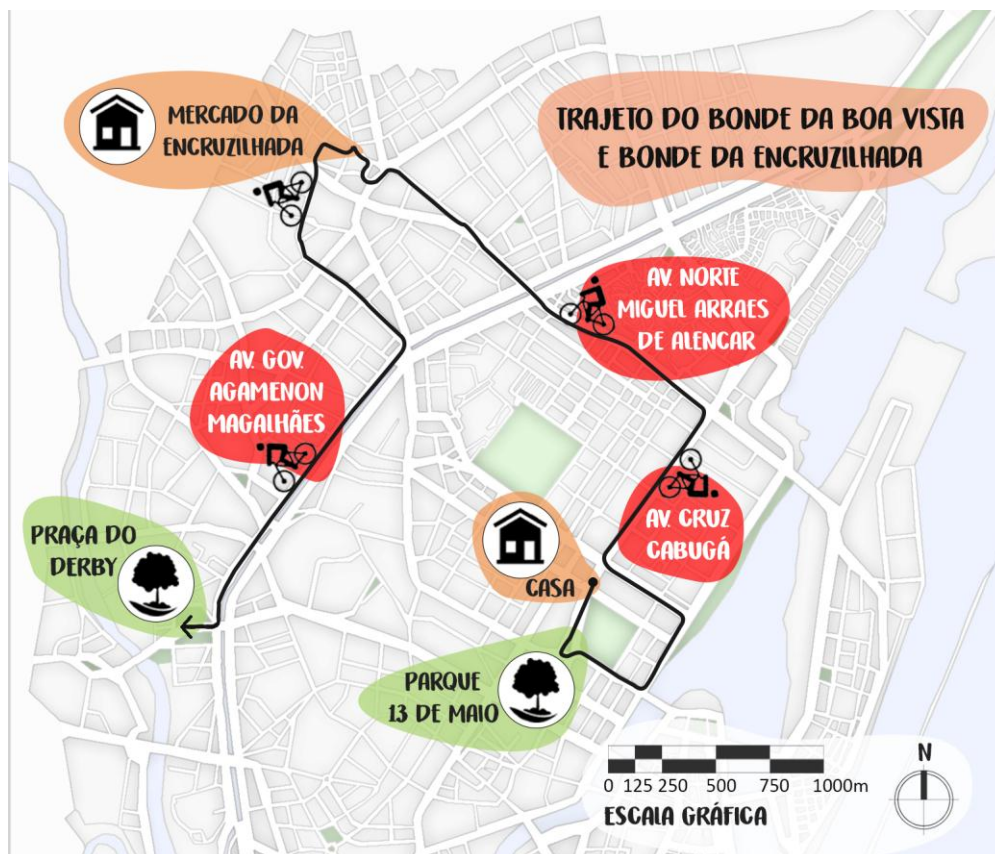
ANEXO II

Mapa dos percursos feitos por bicicleta na cidade do Recife

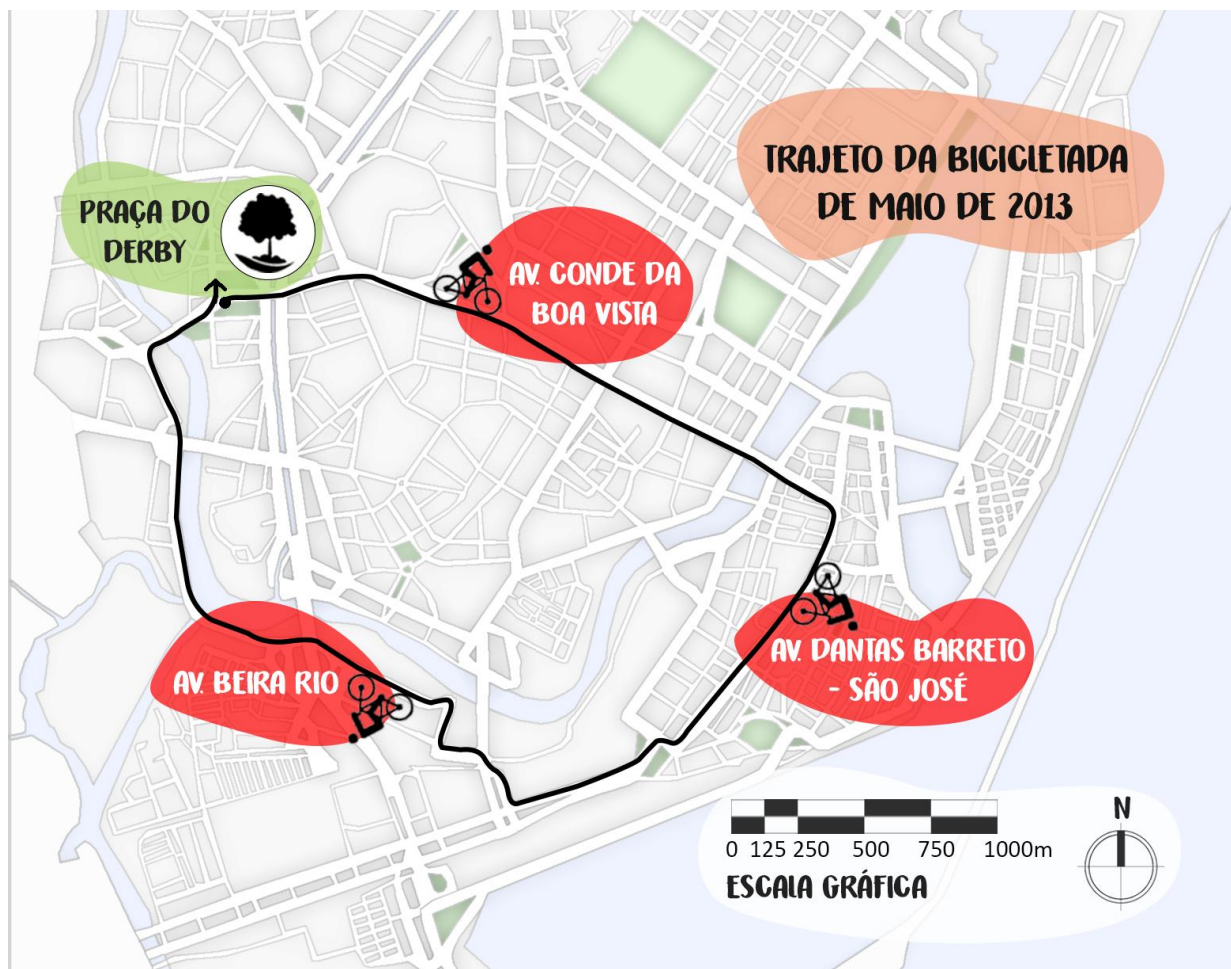
1. Trajeto da Bicicleta do mês de novembro de 2012



2. Trajeto do Bonde da Boa Vista e Bonde da Encruzilhada até o local de concentração da Bicicletada, na Praça do Derby.



3. Trajeto realizado na Bicicletada Recife – Maio de 2013



ANEXO III

Transcrição do vídeo PDC PE - Plano Diretor Ciclovitário, publicado em 5 de fevereiro de 2014⁵².

Boa tarde!

Prezado governador, prefeito Geraldo Júlio, e as demais autoridades aqui presentes. Ameciclistas e colegas.

Mais bicicletas, mais mortes!

Os últimos anos não foram fáceis para quem usa bicicleta na região metropolitana do Recife. Sem estrutura alguma, sem amparo do poder público, marginalizados ou mesmo invisíveis nas ruas, tivemos ainda que ler essa manchete no jornal de grande circulação: Mais bicicletas, mais mortes. Demonstrando a falta de conhecimento da imprensa com relação ao assunto bicicleta como meio de transporte. Nos organizamos em coletivos informais como a Massa Crítica (Bicicletada), em ações voluntárias como o Bike Anjo ou De Bicicleta ao Trabalho, e fundamos a Ameciclo – Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife, além de outras ações e organizações, todas se somando numa luta diária para mais segurança no simples ato de escolher um modal reconhecido pelo código de trânsito brasileiro.

Com prioridade sobre todos os outros modais nas ruas, com exceção de pedestre, evidentemente. Mas uma prioridade que ainda não saiu do papel. Temos historicamente a denominação da bicicleta como instrumento de lazer ou como transporte alternativo. A falta de infraestrutura ciclovitária tem nos empurrado para sarjeta criada pelo asfalto mais alto que a calçada ou para baixo dos ônibus e automóveis. Hoje nos é apresentado o Plano Diretor Ciclovitário – PDC. Um sinal de mudança no rumo da mobilidade urbana da nossa cidade. Esperamos que o Estado, a sociedade e a imprensa vejam a bicicleta como ela realmente é:

⁵² Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=Sn4wtsCcf-o>.

parte da solução de mobilidade da cidade, uma alternativa de transporte não mais como tal transporte alternativo. Recife é uma cidade plana e ciclistas de outras cidades e países comentam em uníssono, quando nos visitam, que moramos numa cidade perfeita para se locomover de bicicletas. As estruturas cicloviárias, ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, virão como instrumento transformador, atendendo não só os ciclistas urbanos, que há muitos anos utilizam a bicicleta em todos os seus deslocamentos bem antes das ciclofaixas de lazer e antes de muito de nós terem nascido, e antes mesmo do modal ser incluído no CTB (Código de Transito Brasileiro), em 1997, e dez anos depois começamos a pedalar utilizando em nossos trajetos, já havia uma demanda reprimida em vários cidadãos por mais opção de locomoção.

Parte pela qualidade do transporte público, parte pela independência ainda do automóvel, e pela imobilidade da cidade. É sabendo que a melhoria nas condições de locomoção de pedestres e do uso da bicicleta fortalecerão o comercio local do Recife, trazendo mais vida nos bairros, maior circulação de pessoas nas ruas, aumentando a segurança e completando as ações do pacto pela vida. O estímulo ao uso de espaços públicos nos fins de semana, como o projeto recife antigo de coração e a ciclofaixa de lazer, são excelentes medidas para trazer as pessoas de volta às ruas, pois como todos sabemos, ruas vazias são inseguras.

Mas a melhor estrutura da cidade para pessoas transformará a cidade como todo, não só aos domingos, feriados ou dias festivos, mas efetivamente pensada para todos os dias da semana, uma mudança perene e sem retorno. No âmbito da saúde podemos assegurar ao senhor governador que teremos uma diminuição nos gastos das internações por traumas resultantes de eventos de transito porque ao contrário da minha primeira frase hoje (mais bicicletas, mais mortes), com mais bicicletas teremos menores velocidades máximas, maiores velocidades médias, e conseqüentemente, menos mortes. Foi assim no mundo inteiro e não vai ser diferente aqui. Não é à toa que se cidades que investiram na bicicleta como meio de transporte a defendem com unhas e dentes, por isso sugiro, governador, a implantação do pacto pela vida no transito, pois não enxergamos meta mais importante que a garantia de chegar em casa, já que o transito é a principal causa de morte no nosso país.

Com mais de 60 mil perdas de vidas por ano. Que a principal causa de óbitos em Pernambuco, em nossa região metropolitana, perdem-se mais vidas do que em são Paulo, proporcionalmente. Sabemos que para todos os benefícios do uso da bicicleta (reais comprovadas) acontecerem a estrutura cicloviária é apenas uma parte do trabalho a ser feito.

Inúmeras medidas tão importantes, como a estrutura, podem ser tomadas, e a Ameciclo quer participar dessa discussão, com a secretaria das cidades e outras medidas de governo, sempre na tentativa de melhorar a cidade para as pessoas. Dentre elas podemos citar algumas rapidamente: educação cidadã em todas as escolas e autoescolas, extensão do horário das bicicletas de aluguel, implantação de zonas trinta, com velocidade máxima de 30km/h em áreas de grande densidade de pedestres, implantação de ruas para pedestres, instalação de equipamentos para fiscalização da velocidade, que é ela que mata, melhoria da arborização da cidade, mudança da lei de uso do solo – para diminuição da existência de vagas de automóveis nos estabelecimentos e inclusão do número de vagas para bicicletas.

O que economizaria o espaço urbano e principalmente treinamento dos agentes de trânsito, para se tornarem aliados das pessoas, dos pedestres e ciclistas, pois nunca na história de Recife, tivemos uma multa por desrespeito ao CTB referente a eles. Reconhecemos a importância e a qualidade do PDC, já que participamos da ativamente, criticando, apresentando melhorias em todas as suas etapas, e torcemos para que ele saia do papel, pois o mais importante é a proteção da vida. Tentando não nos alongar muito, gostaria de terminar solicitando que com a demonstração de avanço na forma de avaliação do trânsito de pessoas, a CTTU e os órgãos similares dos outros municípios da região metropolitana, incluíssem em suas metas com ampla divulgação anualmente o número de mortes no trânsito, não só de ciclistas, mas de todos os modais. Reconhecemos sua parcela de responsabilidade pelas vidas perdidas no trânsito. Expurgando do nosso vocabulário esse uso infame do termo acidente.

Hoje, inclusive, um motorista de 35 anos, o Oziel Gomes, foi atropelado numa faixa exclusiva de ônibus na Mascarenhas de Moraes, em São Paulo essa faixa já é perfeitamente compartilhada. A gente precisa reduzir a velocidade para que os ciclistas pedalem nela. Quem sabe com a modernização da mentalidade dos gestores, dos órgãos de trânsito, irradiada para os agentes, tão importante para segurança de todos nós, de nossos caminhos diários, consigamos voltar a ter números de mortes menores no trânsito. Um dia voltaremos a ter ruas mais seguras que São Paulo, depois alcançaremos o Rio de Janeiro, cidades que já nos ultrapassaram a alguns anos atrás. E assim nos aproximaremos mais da Holanda e de outros países Europeus, onde ir de bicicleta ao trabalho é um ato muito seguro e natural, e muitas vezes mais seguro que em Recife, segundo estatísticas.

Tenho certeza de que podemos muito mais que isso, e apesar da elaboração desse plano diretor, senhores, tenho certeza que a bicicleta vai transformar essa cidade muito mais

do que os senhores imaginam. E os números aparecerão na saúde, na economia, na segurança e na forma como o recifense usa a cidade. Portland, Copenhagen, Amsterdam, Lyon, Paris, Nova Iorque e Bogotá, estão décadas à nossa frente, e temos como alcançá-las, mas devemos aprender com elas. Construir uma cidade para os carros e não para pessoas, é uma ideia falida, constantemente implementada nas ações governamentais. Está nas mãos dos senhores escolher que exemplos devemos seguir. Eles estão aí espalhados pelo mundo. A decisão política não é fácil. Há resistência, mas há também muito apoio e resultados. Que venha agora a execução do Plano Diretor Cicloviário. Muito obrigada!