

CAPÍTULO 3 A “MAGRELA” VIVIDA E CONCEBIDA

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

3.1. *Critical Mass*

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

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

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

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

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

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

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

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

⁵⁸ Quantitativo também apontado por Furness (2005).

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

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

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

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

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

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

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

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

“...a Massa crítica é uma forma de reivindicar as ruas para os ciclistas e para as pessoas, uma forma de expressão antagônica à chamada ‘cultura do automóvel’. Mas sua forma a torna aberta a uma verdadeira exploração de significados, ainda mais à medida que ela se insere e é reformulada em contextos históricos, sociais, culturais e políticos tão distintos quanto as cidades onde ela ganhou vida e quanto as pessoas que lhe tenham dado vida. Ela pode significar desde a reivindicação do espaço e respeito aos ciclistas até uma completa transformação da vida cotidiana”.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.2. *Provos e o Reclaim the Streets*

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

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

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

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

“Plano das Bicicletas Brancas (*Provokatie* nº 5)

Cidadão de Amsterdam!

Basta com o asfáltico terror da classe média motorizada! Todo dia, as massas oferecem novas vítimas em sacrifício ao último patrão a quem se dobraram: a autoridade. O sufocante monóxido de carbono é seu incenso. A visão de milhares de automóveis infecta ruas e canais. O plano *Provo* das bicicletas nos libertará desse monstro. *Provo* lança a bicicleta branca de propriedade comum. A primeira bicicleta branca será apresentada ao público quarta-feira, 28 de julho, às três da tarde no Lieverdje, o monumento ao consumismo que nos torna escravos.

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

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

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

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

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

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

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

3.3. Bicletadas: a Massa crítica no Brasil

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁷⁰ www.bicicletada.org.

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

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

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

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

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

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

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

⁷³ <http://vejaasaopaulo.abril.com.br/revista/vejaspedicoes/2099/onibus-discordia-419880.html>, acessado em 30/04/2009.

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

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

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

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

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

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

⁷⁷ Ver www.bicicletada.org/curitiba

3.4. A Bicicletada do Rio de Janeiro

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

3.4.1 Transporte Ativo

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

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

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

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

⁸⁰

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

⁸¹

Ibidem.

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

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

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

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

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

⁸² Ibidem.

⁸³ Entrevista realizada em: 13 de outubro de 2009

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

⁸⁵ Entrevista realizada por correio eletrônico com Carlos Dion Telles.

⁸⁶ Ibidem

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Figura 01: Vaga Viva 2007



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

⁸⁸

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

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

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

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

3.4.2. Anarco-Veganos.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

⁹³ Centros de distribuição de hortifrutigranjeiros no Rio de Janeiro.

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

Figura 02: Cartaz do Picnic Intervenção



PICNIC INTERVENÇÃO

COMIDA:DEBATE:OFICINA:FEIRA

DIA 27 ÀS 11H NA CINELÂNDIA [ODEON]

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

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

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

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

3.4.3. Matriz das espacialidades

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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