



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

TIAGO SABOIA DE ALBUQUERQUE SAMPAIO

**APROPRIAÇÕES E PRÁTICAS DO ESPAÇO URBANO: O PEDALAR COMO
MOMENTO DE PROTESTO**

FORTALEZA
2015

TIAGO SABOIA DE ALBUQUERQUE SAMPAIO

APROPRIAÇÕES E PRÁTICAS DO ESPAÇO URBANO: O PEDALAR COMO MOMENTO
DE PROTESTO

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Sociologia. Área de concentração: Sociologia.

Orientador: Prof(a). Dr(a). Irllys Alencar Firmo Barreira

FORTALEZA

2015

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária
Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- S186a Sampaio, Tiago Saboia de Albuquerque.
Apropriações e práticas do espaço urbano : o pedalar como momento de protesto / Tiago Saboia de Albuquerque Sampaio. – 2015.
144 f. : il. color.
- Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Humanidades, Programa de Pós-Graduação em Sociologia, Fortaleza, 2015.
Orientação: Prof. Dr. Irllys Alencar Firmo Barreira.
1. Bicicleta. 2. Ciclismo Urbano. 3. Ciclo-ativismo. I. Título.

CDD 301

TIAGO SABOIA DE ALBUQUERQUE SAMPAIO

APROPRIAÇÕES E PRÁTICAS DO ESPAÇO URBANO: O PEDALAR COMO MOMENTO
DE PROTESTO

Projeto de Dissertação apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Sociologia. Área de concentração: Sociologia

Aprovada em: ____/____/____.

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Irllys Alencar Firmo Barreira - Orientador
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. Irapuan Peixoto Lima Filho
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof.^a Dr.^a Clodomir Cordeiro de Matos Júnior
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

AGRADECIMENTOS

Agradeço à professora Irllys Barreira por ter se disponibilizado a ser minha orientadora no processo de realização deste trabalho. Aos professores Irapuan Peixoto e Clodomir Cordeiro Júnior por sua participação na banca de defesa. A todos que de alguma forma contribuíram para a realização deste trabalho, muito obrigado.

RESUMO

Pautando-me numa perspectiva etnográfica – de um contato intersubjetivo e duradouro com um coletivo de usuários da bicicleta na cidade de Fortaleza –, na presente pesquisa, viso a investigar e a refletir sobre o universo do ciclismo urbano, dando especial ênfase à sua inerente relação e articulação com os usos e (re)significações dos espaços públicos da cidade, as diferentes – e, por vezes, conflituosas – formas de “fazer política” e de fruir e construir o espaço urbano a partir do uso da bicicleta como forma de deslocamento. Para tanto, parto das narrativas, representações e práticas cotidianas do ativismo pró-bicicleta e das experiências vivenciadas por ciclistas urbanos que gravitam em torno de três coletivos – ou três “momentos” – de promoção e defesa da bicicleta como forma de deslocamento na cidade: o coletivo Massa Crítica, a Associação de Ciclistas na Cidade de Fortaleza – a Ciclovida – e o projeto *Bike Anjo*. As práticas cotidianas e o ativismo desses indivíduos são percebidos por eles mesmos como uma “politização” do tema – cada vez mais em pauta – da mobilidade e circulação urbanas, relacionando-os também, mais amplamente, à própria forma de perceber e vivenciar a cidade e seus espaços. O que essa pesquisa aponta é que a uma forma específica – um contra-uso – de fruição e uso do espaço urbano – de uma prática de espaço – ligam-se também concepções específicas sobre os espaços e as temporalidades da cidade. No caso dos ciclistas urbanos, o que é muito característico é que emerge, tanto mais a prática é contínua, cada vez mais uma perspectiva de “(re)conquistar” e se “(re)aproximar da cidade” – do espaço público, dos outros cidadãos, do inesperado, dos encontros casuais – e de “torná-la um lugar melhor através da bicicleta”.

Palavras-chave: Bicicleta. Ciclismo Urbano. Ciclo-ativismo.

ABSTRACT

Based on an ethnographic perspective - of an intersubjective and lasting contact with a collective of bicycle users in the city of Fortaleza -, in this research, I aim to investigate and reflect about the urban cycling universe, with special emphasis on its inherent relationship and articulation with the uses and (re) significations of the city's public spaces; the different - and sometimes conflicting - ways of "doing politics" and of enjoying and building the urban space from the use of the bicycle as a form of transportation. For this reason I depart from the daily narratives, representations and practices of pro-bicycle activism and the experiences of urban cyclists that orbit around three collectives of promoting and defending the bicycle as a form of transportation in the city : The collective Massa Crítica, the Association of Cyclists in the City of Fortaleza - the Ciclovida - and the Bike Angel Project. The daily practices and activism of these individuals are perceived by themselves as a "politicization" of the theme - increasingly on the agenda - of urban mobility and circulation, also relating, more broadly, to the way of perceiving and experiencing the city and its spaces. What this research points out is that specific conceptions about the spaces and temporality of the city are linked to a specific form - a counter-use - of fruition and use of urban space. In the case of urban cyclists, what is very characteristic is that emerges, the more the practice is continuous, the more and more a perspective of "re-conquering" and "(re) approaching the city" - the public space, the other city people, the unexpected, casual encounters - and "make it a better place by bicycle".

Keywords: Bicycle. Urban Cycling. Cycle activism.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Imagem 1 – O celerífero com cabeça de dragão ou réptil	22
Imagem 2 – Dresina ou Laufmaschine, da década de 1820. Arquétipo da bicicleta	23
Imagem 3 – Club de Ciclistas de Curitiba, 1895	25
Imagem 4 – Bicicleta elétrica dos Países Baixos, <i>Antec Mare</i> 2000.....	26
Imagem 5 – Bicicleta dobrável montada e dobrada.....	27
Imagem 6 – Bicicleta urbana.....	28
Imagem 7 – Espaço ocupado por cada modal	33
Imagem 8 – Uma das imagens mais conhecidas da Massa Crítica em todo o mundo	67
Imagem 9 – Vaga viva Beira Mar – Aniversário da Ciclovida.....	70
Imagem 10 – <i>Ghost bike</i> instalada durante a Massa Crítica de novembro de 2014.....	78
Imagem 11 – <i>Die in</i> em frente à Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor) .	79
Imagem 12 – Confeção da ciclofaixa cidadã na rua Ana Bilhar.....	80
Imagem 13 – Faixa de pedestres pintada na Praça Portugal	81
Imagem 14 – <i>Naked bike ride</i> da cidade de Londres, em 2012.....	85
Imagem 15 – Sinalização para pedestres instalada pelo Fórum Direitos Urbanos de Fortaleza durante o Mês da Mobilidade.....	95
Imagem 16 – Ciclovia da Avenida Osório de Paiva, área sul de Fortaleza.....	98
Imagem 17 – Ciclovia da Avenida Mister Hull.....	99
Imagem 18 – Logotipo do <i>Bike Anjo</i>	106
Imagem 19 – Espaço utilizado para a realização da EBA, Praça Luíza Távora ou Praça do Ceart	108
Imagem 20 – Massa Crítica da Revolta	124
Imagem 21 – Massa Crítica da Revolta – <i>Die in</i> em frente à AMC	125
Imagem 22 – Massa Crítica da Revolta – Pinturas na entrada do Sindiônibus	127
Imagem 23 – Massa Crítica da Revolta – Manifestação em frente ao Sindiônibus	128

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AMC	Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania
AT	Acidentes de Trânsito
BU	<i>Bicycle Union</i>
CAEC	Centro Acadêmico de Engenharia Civil
Ciclovida	Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza
CNPJ	Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica
Contran	Conselho Nacional de Trânsito
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
Cuca	Centro Urbano de Cultura, Arte, Ciência e Esporte
DCE	Diretório Central do Estudantes
DU	Direitos Urbanos
EBA	Escola <i>Byke</i> Anjo
Enca	Encontro Nacional de Comunidades Alternativas
Etufor	Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza
ICA	<i>Internacional Cycling Association</i>
Incra	Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária
Ipea	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
ONG	Organização Não Governamental
Paitt	Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito
PDCI	Plano Diretor Cicloviário Integrado
PMF	Prefeitura Municipal de Fortaleza
PSB	Partido Socialista Brasileiro
PSOL	Partido Socialismo e Liberdade
PT	Partido dos Trabalhadores
Seinf	Secretaria Municipal de Infraestrutura de Fortaleza
Seuma	Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente
Sindiônibus	Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará
Transfor	Transporte Urbano de Fortaleza
UCB	União de Ciclistas do Brasil
UFC	Universidade Federal do Ceará

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	11
1.1	Uma trajetória de pesquisa	13
2	BICICLETAS, CIDADES MODERNAS E TRAJETÓRIAS DE CICLISTAS URBANOS	21
2.1	Bicicletas: desenvolvimento e popularização	21
2.2	Múltiplas apropriações da bicicleta	28
2.2.1	<i>Cicloturismo</i>	28
2.2.2	<i>Grupos de passeio (night bikers)</i>	30
2.2.3	<i>Ciclismo urbano</i>	31
2.3	Ciclismo urbano no contexto das grandes metrópoles	33
2.3.1	<i>Cidades modernas</i>	35
2.3.2	<i>Fortaleza: crescimento e desenvolvimento de uma grande metrópole</i>	38
2.4	Alguns marcos legais sobre a utilização da bicicleta no Brasil	42
2.4.1	<i>Bicicleta e deslocamento urbano</i>	45
2.4.2	<i>Ciclismo urbano na cidade de Fortaleza</i>	48
2.5	Trajетória de ciclistas urbanos	49
2.5.1	<i>Das primeiras pedaladas ao uso cotidiano</i>	50
3	MASSA CRÍTICA, CICLOVIDA E EBA: O CICLOATIVISMO NA CIDADE DE FORTALEZA	63
3.1	Massa Crítica: concepção e desenvolvimento	63
3.1.1	<i>Massa Crítica: primeiras experiências</i>	63
3.1.2	<i>Problematizar o uso do carro</i>	66
3.2	Massa Crítica Fortaleza: uma experiência incipiente	72
3.2.1	<i>Massa Crítica Fortaleza</i>	77
3.3	Ciclovida: institucionalização e “formalização” do cicloativismo em Fortaleza	82
3.3.1	<i>Mês da Mobilidade</i>	88
3.4	Participação popular e diálogo com o estado: o exemplo do PDCI	97
3.5	Massa Crítica e Ciclovida: tensão e negociação entre duas formas de atuação	103
3.6	Escola <i>Bike Anjo</i> (EBA) Fortaleza: um espaço de aprendizado e socialização	106

3.6.1	<i>Bike Anjo em Fortaleza</i>	112
4	“NÃO FOI ACIDENTE”: REFLEXÕES SOBRE AS NOÇÕES DE “SEGURANÇA”, “RESPONSABILIDADE” E “ACIDENTES” NO TRÂNSITO	115
4.1	Colisões e mortes no trânsito no Brasil	120
4.2	Explicar ação direta!	125
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS	134
	REFERÊNCIAS	137

1 INTRODUÇÃO

Pautando-me numa perspectiva etnográfica – de um contato intersubjetivo e duradouro com um coletivo de usuários da bicicleta na cidade de Fortaleza –, na presente pesquisa, visou a investigar e a refletir sobre o universo do ciclismo urbano¹, dando especial ênfase à sua inerente relação e articulação com os usos e (re)significações dos espaços públicos da cidade², as diferentes – e, por vezes, conflituosas – formas de “fazer política” e de fruir e construir o espaço urbano a partir do uso da bicicleta como forma de deslocamento.

Para tanto, parto das narrativas, representações e práticas cotidianas do ativismo pró-bicicleta e das experiências vivenciadas por ciclistas urbanos que gravitam em torno de três coletivos – ou três “momentos” – de promoção e defesa da bicicleta como forma de deslocamento na cidade: o coletivo Massa Crítica, a Associação de Ciclistas na Cidade de Fortaleza – a Ciclovida – e o projeto *Bike Anjo*.

As reflexões presentes neste trabalho são fruto de mais de dois anos de pesquisa de campo – realizada entre 2013 e 2015 –, período durante o qual me envolvi nas atividades desenvolvidas por esses três coletivos de ciclistas, participando de diferentes momentos de suas atuações, como em pedaladas coletivas, protestos, reuniões, confraternizações, conversas informais e uma infinidade de atividades realizadas com vistas à defesa e ao estímulo da bicicleta como forma de deslocamento urbano.

Apresentarei inicialmente a forma como o ciclismo urbano se constituiu para mim num objeto de reflexão sociológica para posteriormente abordar o processo de pesquisa empreendido para a realização deste trabalho.

Ao início do ano de 2009, eu era então aluno do curso de graduação em Ciências Sociais da Universidade Federal do Ceará (UFC). Havia completado mais da metade da carga horária do curso e estava matriculado nas disciplinas regulares para o semestre que então se iniciava, quando surgiu em meu horizonte a possibilidade de realizar uma viagem que há tempos eu planejava intimamente e na qual pensava, quem sabe, unir o agradável ao útil, retirando da experiência o material empírico – apesar de não ser essa minha prioridade no momento ou o motivo principal da realização da viagem – para a confecção de minha monografia: tratava-se do Encontro Nacional de Comunidades Alternativas (Enca), que se

1 Por “ciclismo urbano”, pode-se entender, em linhas gerais, a prática de realizar os deslocamentos cotidianos na cidade utilizando a bicicleta. Nessa primeira definição, é importante deixar claro que essa prática é percebida pelos próprios atores em questão como sendo bem diversa ao lazer ou ao esporte.

2 A “cidade” aqui é abordada na condição de espaço heterogêneo, conflituoso e polissêmico, resultado da convergência de distintas influências formais e cotidianas (LEITE, 2007).

realizava todos os anos em um lugar diferente do Brasil.

A maneira escolhida para levar esse empreendimento adiante – por mim e um amigo também disposto a conhecer o evento –, por diversas razões, acabou sendo um tanto inusitada: iríamos até o nordeste do estado de Goiás, saindo de Fortaleza, pedalando, montados em nossas bicicletas. Após concluídos os preparativos e trancada minha matrícula na faculdade, saímos, num sábado nublado do mês de maio, seguindo uma reta de asfalto chamada BR-020 rumo a um destino intercalado por cerca de dois mil quilômetros de estrada.

De minha parte, desde o primeiro dia, resolvi escrever um “diário de viagem”, onde expunha e refletia sobre fatos ocorridos em cada dia, minhas impressões dos lugares e pessoas, da vida cotidiana na estrada, que – gradualmente aprendi – é um universo amplo, com personagens e regras específicos, diferentes do que se encontra numa grande cidade como Fortaleza. Essa viagem – que me faria viver uma realidade tão distinta da que estava então acostumado – se mostrava, assim, como uma espécie de laboratório etnográfico, para meu olhar, minhas reflexões e minha escrita.

Comprei um pequeno caderno, no qual expunha toda a torrente de pensamentos e reflexões, as novas experiências cotidianamente vividas e o ambiente sempre mutante que me cercava. Após algumas semanas pedalando pela estrada, o Enca já não era um horizonte tão delineado assim; meu interesse no evento se desvanecia na medida em que o próprio ato de pedalar, de cruzar os espaços no ritmo lento e constante da bicicleta, ia tornando-se uma atividade quase em si mesma, não importando, de fato, o destino final.

Essa transformação se expressou em meus próprios escritos, que evidenciavam uma mudança do que chamava a minha atenção no cotidiano na estrada. Um dia parei para ler as anotações que fazia em meu caderno e me dei conta de uma mudança nos meus escritos: minha atenção não se voltava mais tanto para paisagens, para a descrição de cidades, pessoas e fatos curiosos; eu começava então a refletir sobre: as mudanças em minha própria visão de mundo, a existência de outras temporalidades, os ritmos de vida, minha relação com o espaço – hiperampliado –, as redes de solidariedade na estrada, os conflitos e a bicicleta, a qual havia aberto as portas desse novo mundo para mim.

Ao retornar, após mais de três meses viajando, a ideia de estudar “a bicicleta” – ou especificamente o ciclismo como uma apropriação do espaço e uma experiência temporal singulares – já havia despontado em minha mente, porém faltava ainda o amadurecimento para transformar uma experiência tão pessoal e intensa num tema e num objeto de pesquisa viáveis.

Não sistematizei minhas reflexões nos três anos posteriores, ficando meu “diário de viagem” guardado em uma gaveta. Minha pesquisa para a monografia tomou outros caminhos,

contudo, desde que retornei, a bicicleta tornou-se definitivamente minha principal forma de deslocamento na cidade, uma experiência que sempre me fazia – e o faz até hoje – refletir sobre o espaço, sobre os ritmos de vida na cidade, sobre a forma como nos relacionamos, ou não, com os lugares públicos e com os outros cidadãos.

Foi então que surgiu em meu horizonte a possibilidade de participar da seleção do mestrado, o que me fez retornar mais sistematicamente às reflexões sociológicas sobre o ato de pedalar: minhas anotações saíram da gaveta e com elas as minhas experiências cotidianas de pedalar pela cidade – e mesmo para além de seus limites. Comecei a tentar traçar um fio condutor para relacionar esses pensamentos dispersos e transformá-los em questionamentos e reflexões mais sistemáticas, com uma abordagem sociológica.

Nesse momento, após anos sem ler minhas anotações, percebi o grande valor delas: embora estivessem intrinsecamente vinculadas ao cotidiano na estrada, percebi que eram, sem dúvida, anotações ilustrativas de mudanças de perspectiva que eu mesmo experienciar, as quais estavam certamente relacionadas ao fato de meu deslocamento ter sido feito através da bicicleta – já havia, por exemplo, feito viagens tão longas quanto esta, porém em automóveis, as quais não haviam despertado tanto, nem de longe, meu olhar ou curiosidade. Notei então um primeiro fio condutor para a pesquisa que eu almejava empreender: a bicicleta – minha própria experiência me dizia – é uma forma de deslocamento, uma prática de espaço que propicia uma apropriação singular dos lugares, uma percepção e uma relação com os espaços e temporalidades da cidade bem diversas daquelas proporcionadas por deslocamentos motorizados, coletivos ou individuais.

Esse diário, escrito há mais de cinco anos – eu então não o imaginava –, foi uma primeira experiência de reflexão direcionada à produção do projeto para a seleção do mestrado e de meu arquivo para a dissertação: posteriormente fui tentando fazer um recorte específico para meu trabalho – já que há uma infinidade de formas de se apropriar da bicicleta – e acumulando leituras, bibliografia, notícias, imagens, charges e um diversificado material sobre o tema, até chegar ao formato final que este trabalho tomou: uma reflexão sobre o ciclismo como forma de apropriação e prática dos espaços urbanos.

1.1 Uma trajetória de pesquisa

Inicialmente o foco desta pesquisa se concentraria apenas nas experiências de ciclistas que compunham a Massa Crítica Fortaleza, contudo vários integrantes desse grupo se uniram, em meados de 2013, e constituíram a primeira organização formal – a Massa

Crítica não possui regimentos, estatutos, normas, representantes oficiais ou Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ) – de ciclistas urbanos da cidade de Fortaleza: a Ciclovida³. Nesse ínterim, ciclistas da cidade passaram a organizar também o projeto *Bike Anjo* – que possui amplitude nacional – em Fortaleza, o qual consiste basicamente em ciclistas urbanos experientes estimularem e ensinarem outras pessoas a utilizar a bicicleta como forma de deslocamento.

Desde então, essas três organizações – integradas em grande parte pelos mesmos agentes – vêm dividindo as ações de protesto, estímulo e defesa do ciclismo na cidade, agregando em torno de si uma série de indivíduos que adotaram a bicicleta não apenas como forma de circulação prioritária no espaço urbano, mas como uma “ferramenta política de transformação da cidade”. As formas de “fazer política”, os repertórios e as estratégias desses grupos, todavia, são bem diversos, podendo, a um só tempo, ser complementares e fonte de conflitos e tensões entre os próprios ciclistas.

É importante destacar que essas três “organizações” foram o meu ponto de entrada – como pesquisador – no universo que pretendia analisar. Entretanto, a perspectiva aqui não é fazer uma etnografia de uma ou duas organizações, mas sim refletir sobre os variados agentes, entidades e práticas que se coadunam e interagem – raramente sem tensões –, constituindo o que se chama aqui de “universo do ciclismo urbano” na cidade de Fortaleza. Assim, partindo da experiência da Ciclovida, da Massa Crítica e do projeto *Bike Anjo*, busco refletir sobre as contingências e idiosincrasias dessa rede de agentes, sobre os sentidos e os interesses relacionados ao “circuito” da bicicleta na cidade.

As práticas cotidianas e o ativismo desses indivíduos são percebidos por eles mesmos como uma “politização” do tema – cada vez mais em pauta – da mobilidade e circulação urbanas, relacionando-os também, mais amplamente, à própria forma de perceber e vivenciar a cidade e seus espaços. O cotidiano se reveste, assim, de uma importância redobrada, já que a esfera “política” se alarga para além das vias mais formais de atuação política – das quais esses indivíduos também participam – e passa a “habitar” diversas esferas da vida cotidiana, inclusive a sociabilidade nos espaços públicos da cidade e os deslocamentos diários.

Minha perspectiva é partir dos múltiplos arranjos e discursos encetados pelos próprios atores sociais em questão, no caso, ciclistas urbanos de Fortaleza. Busco apreender de que forma eles percebem e dotam de significado a prática do ciclismo e a cidade, sua posição e interesses específicos dentro da rede do ciclismo urbano; de uma forma mais ampla, vislumbro

3 A relação específica da Massa Crítica com a Ciclovida, bem como suas tensões, será abordada mais detalhadamente adiante.

analisar as implicações e tensionamentos dessas variadas percepções, representações e práticas na relação desses atores com a própria dinâmica de construção e fruição do espaço urbano, tanto por sua prática individual do ciclismo urbano como através de ações políticas coletivas e organizadas.

O que essa pesquisa aponta é que a uma forma específica – um contra-uso – de fruição e uso do espaço urbano – de uma prática de espaço – ligam-se também concepções específicas sobre os espaços e as temporalidades da cidade. No caso dos ciclistas urbanos, o que é muito característico é que emerge, tanto mais a prática é contínua, cada vez mais uma perspectiva de “(re)conquistar” e se “(re)aproximar da cidade” – do espaço público, dos outros cidadãos, do inesperado, dos encontros casuais – e de “torná-la um lugar melhor através da bicicleta”.

A produção de uma imagem da cidade como lugar interessante, estimulante e não perigoso – “agradável” mesmo – é uma preocupação marcante de meus interlocutores, os ciclistas que constituem os três coletivos supracitados: se a cidade e seus espaços públicos são percebidos e vivenciados por muitos cidadãos como ambientes “de difícil acesso”, “perigosos”, “distantes” e/ou “suspeitos”, a experiência de estar nas ruas se torna estressante e é de se esperar que os cidadãos evitem tais lugares tanto quanto possível.

Se, por outro lado, a cidade é percebida como lugar de múltiplos estímulos – cores, cheiros, sons, pessoas diferentes, variações de temperatura e de relevo –, lugar de aprendizagem com o outro, de troca de experiências e de visões de mundo e do exercício da cidadania – como parece ser o caso, de certa forma, dos ciclistas urbanos, como buscarei demonstrar adiante –, é de se imaginar que a rua seja procurada, fruída e valorizada por esses agentes: é exatamente o que ocorre. Evidencia-se, assim, que a “rua” é polissêmica, espaço de múltiplas representações e de negociação de sentidos (FREHSE, 2009), nem sempre – ou quase nunca – de forma harmoniosa e sem conflito, como bem aponta Leite (2007), quando articula as noções de usos e contra-usos da cidade, evidenciando o processo de luta pela imposição de representações hegemônicas e de usos “legítimos” dos espaços e lugares urbanos.

Um exemplo das diferentes representações e posturas no espaço público que emergem a partir das posições específicas dos indivíduos no contexto dos espaços públicos – o trânsito, no caso – nos é dado pelo antropólogo Roberto DaMatta. De acordo com o autor, em virtude da posição de vulnerabilidade no trânsito, há um aguçamento da sensibilidade e da percepção de diversos aspectos da vida urbana e de sua dinâmica; assim, pedestres e ciclistas

Consideram, com justa razão, que o sistema não está voltado para as pessoas, daí a ênfase que também colocam em campanhas educativas destinadas aos motoristas, bem

como na criação de ciclovias e no investimento em transporte coletivo. Na condição de pedestres e ciclistas, percebem-se como situados na base de uma cadeia hierárquica [...] Nesta condição de cidadãos indefesos contra motoristas protegidos e capazes não só de agredir, mas de fugir rapidamente, *os pedestres e ciclistas têm uma clara noção das regras como instrumentos de proteção, não de abuso e símbolo de superioridade social, como ocorre com usuários de veículos motorizados.* (DAMATTA, 2010, p. 75, grifo meu).

Não estou tomando como fato a ideia de que pedestres e ciclistas obedecem necessariamente mais às regras de trânsito devido à sua vulnerabilidade – o que o próprio autor irá questionar posteriormente –, mas apenas enfatizando que, a partir de diferentes experiências cotidianas na rua e das variadas posições na hierarquizada malha de relações que permeia os espaços públicos, emergem também diferentes percepções, representações e práticas, diferentes demandas e visões sobre a cidade, seus espaços e seus habitantes.

A observação participante foi a ferramenta metodológica central para a realização deste trabalho. A partir de maio de 2012, passei a participar das atividades empreendidas pelo coletivo Massa Crítica Fortaleza, que até então se resumia a uma pedalada coletiva realizada na última sexta-feira de cada mês. Essas pedaladas diferem bastante da prática realizada por grupos de passeio; a Massa Crítica é um coletivo de discussão da cidade que apropria a bicicleta como ferramenta política de transformação dos espaços urbanos: além de realizar pedaladas coletivas, a Massa Crítica Fortaleza é também responsável por uma série de protestos – a própria pedalada é percebida por muitos participantes como um momento de protesto e, assim, revestida de um caráter “político” – e intervenções em espaços públicos da cidade, exemplo disso são as polêmicas “ciclofaixas cidadãs”, ou “ciclofaixas populares”); assunto que será retomado posteriormente.

Em minhas primeiras idas a campo, no início do ano de 2012, o número de ciclistas que participava da pedalada coletiva raramente era superior a dez. Aos poucos, o grupo foi agregando mais participantes, crescendo, complexificando-se – dando origem a outras entidades de defesa e estímulo do ciclismo como forma de deslocamento na cidade, como a Ciclovida – e multiplicando seus repertórios de confronto e participação política; cheguei a participar de eventos que contaram com a participação de mais de 60 ciclistas.

Esses coletivos são compostos em boa parte pelas mesmas pessoas e o eram ainda mais no princípio do meu processo de pesquisa. Os indivíduos que organizaram inicialmente a Massa Crítica, que posteriormente fundaram a Ciclovida e que passaram a realizar o projeto *Bike Anjo* em Fortaleza eram praticamente os mesmos; com o passar do tempo, esses coletivos parecem lentamente estar se diferenciando e se autonomizando com relação aos outros, processo ainda em andamento e provavelmente longe do fim: muitos dos participantes dos mais

próximos participam diretamente das atividades de mais de um desses grupos.

Assim, minha coleta de dados se deu com base na participação em atividades da Massa Crítica, como a bicicletada – que comumente termina com a confraternização dos ciclistas em algum bar ou restaurante –, e nas intervenções e protestos nos espaços públicos da cidade promovidos pela Ciclovida – em reuniões, planejamento e realização de atividades voltadas à defesa e estímulo do uso urbano da bicicleta – e pelo *Bike Anjo*, projeto que consiste em estimular e ensinar outros cidadãos a andar de bicicleta e a realizar seus deslocamentos urbanos por intermédio dela.

Nesses diversos momentos, busquei focar meu olhar na forma como esses ciclistas percebiam sua prática no contexto da cidade, que discursos são acionados, que representações circulam entre os adeptos do ciclismo urbano e que cidade esses indivíduos praticam e buscam transformar. A perspectiva da descrição densa apresentada por Clifford Geertz (1989, p. 15) é fundamental neste trabalho:

O conceito de cultura que eu defendo [...] é essencialmente semiótico. Acreditando, como Max Weber, que o homem é um animal amarrado a teias de significados que ele mesmo teceu, assumo a cultura como sendo essas teias e a sua análise; portanto, não como uma ciência experimental em busca de leis, mas como uma ciência interpretativa, à procura do significado. É justamente uma explicação que eu procuro, ao construir expressões sociais enigmáticas em sua superfície.

A ideia especialmente importante na noção de descrição densa apresentada é refletir sobre os símbolos, significados e representações que dão sentido à prática do ciclismo urbano para meus interlocutores. Há a presença de mulheres em todos os coletivos, contudo estes são compostos majoritariamente por homens com idade estimada entre 22 e 45 anos; a grande maioria com ensino superior completo. No início do meu trabalho de campo, a participação feminina era extremamente baixa nos três coletivos: havia três ou quatro mulheres que participavam com constância das atividades. No decorrer desses dois anos, a presença feminina tem crescido; houve, inclusive, a criação, ao final de 2014, de um novo coletivo – independente dos coletivos supracitados, apesar de apresentarem diversas integrantes em comum – de ciclistas composto exclusivamente por mulheres, as *Ciclanas – Mulheres de bicicleta no trânsito de Fortaleza*.

Além da observação participante, foram realizadas sete entrevistas semiestruturadas – todas com ciclistas do sexo masculino –, com ênfase nas narrativas dos ciclistas urbanos sobre seu processo de adoção da bicicleta como forma de transporte urbano, seus medos e motivações, suas experiências e percepções sobre a cidade e sobre sua inserção e atuação em grupos de cicloativismo, grupos que fazem uma apropriação política da bicicleta e

que a percebem como potencial ferramenta de transformação da cidade a partir tanto de uma “democratização” das possibilidades de deslocamento e acesso a serviços urbanos como de uma mudança na própria forma de experienciar e perceber cotidianamente os espaços da cidade.

As reflexões sobre a bicicleta e a prática do ciclismo vêm de diversas disciplinas e se dão ancoradas em diferentes perspectivas de análise. Uma linha de apreciação são os estudos vindos de áreas como as Engenharias e a Gestão Ambiental. Essas abordagens tomam a cidade e a bicicleta especialmente em termos físicos e quantitativos: capacidade de circulação pelas vias, número de habitantes, circulação e rotas diárias dos habitantes, números de acidentes de trânsito, categorização da circulação dos ciclistas (motivo da viagem, tempo médio gasto por dia na bicicleta, etc.), montante de emissão de poluentes no ar, enfim, estudos mais quantitativos que buscam, muitas vezes, servir de subsídios para a implementação de políticas públicas, seja na área de saúde pública, seja na área de mobilidade urbana.

Nesses estudos, as falas dos próprios agentes – os ciclistas – raramente surgem; as abordagens que levam em conta o discurso dos indivíduos focam particularmente nas grandes estruturas de gestão da cidade e nos agentes estatais, ficando de fora a fala e a subjetividade dos próprios ciclistas, os atores que experienciam cotidianamente a cidade através da bicicleta.

O foco dessas obras geralmente está na análise das possibilidades de inserção da bicicleta em meio à dinâmica da circulação urbana; visam, muitas vezes, a identificar quantitativamente apenas os problemas físicos da cidade para receber esse tipo de transporte, as motivações, as expectativas e os impactos desse tipo de transporte na lógica do trânsito, ou ainda categorizar os tipos de ciclistas e de viagens que realizam na cidade.

Outra linha de apreciação do fenômeno se dá por disciplinas da área de Saúde, principalmente a Educação Física. O foco é especificamente a relação entre o corpo e a bicicleta, o ciclismo na condição de prática saudável e divertida de exercício. Essas abordagens tomam a prática do ciclismo como atividade física e buscam, não raro, identificar quantitativamente os benefícios do ato de pedalar para o corpo: a bicicleta é abordada essencialmente como prática corporal, esporte/lazer/exercício, concepção levada em conta, por exemplo, na obra de Manfioleto e Aguiar (2013).

Apesar de a relação entre corpo e bicicleta ser inerente à própria prática do ciclismo, esse não é o foco da discussão que empreendo, já que o objetivo primordial do meu trabalho é refletir sobre a relação desses indivíduos especialmente com o espaço urbano e com a dinâmica da cidade. A reflexão que fazem sobre a relação entre o tempo histórico (a “hipermodernidade”, no caso) e o ciclismo – como impulsionador de uma “redescoberta” do corpo, do pedalar como processo de autoaprendizagem e de mudança de perspectivas – aproxima-se, de certa forma, de

minha concepção da bicicleta como ferramenta de “redescoberta” ou de ressignificação dos espaços urbanos (públicos) cada vez mais esvaziados de pessoas e de sentidos.

As abordagens que mais se aproximam da perspectiva que assumo são as que buscam compreender a relação dos ciclistas – sua subjetividade –, suas representações e práticas, com a configuração do espaço urbano. Há trabalhos – como o de Carli (2012) – que refletem sobre as mudanças na forma de apreciação do espaço urbano com o advento da bicicleta: nova relação espaço-temporal e ampliação das possibilidades de sociabilidade entre os indivíduos. A maioria desses estudos, porém, apresenta um viés histórico e de reflexões mais teóricas, trabalhando especialmente com dados de segunda ou terceira mão, ligando-os muito pouco com dados empíricos consistentes ou diretamente com os próprios ciclistas, o que é essencial na pesquisa que estou empreendendo.

Nesse sentido, a obra de Machado (2011), apesar de não versar sobre o ciclismo, é de grande importância para meu trabalho, pois analisa exatamente a relação entre o *street skate* na cidade de São Paulo e a (re)configuração dos espaços urbanos em decorrência dessa prática. Assim, através de uma pesquisa de cunho etnográfico, o autor evidencia uma atividade que poderia ser taxada de esporte, lazer ou uma prática marginal, que surge como uma prática múltipla, como uma atividade também política, mesclando sociabilidade, ressignificação e reapropriação dos espaços da cidade.

Uma última perspectiva de abordagem sobre o fenômeno do ciclismo – e que possui algumas intersecções com as abordagens que privilegiam a relação com a cidade – aponta tal prática como uma atividade contra-hegemônica passível de transformar e de reconfigurar a cidade: é o ciclismo assumindo a condição de ferramenta política. Nessas obras, como nas de Liberato (2013) e de Melo e Schetino (2009), são analisados os impactos e potencialidades de transformação social advindos da prática urbana regular do ciclismo, desde as transformações no modo de apreciar o espaço e as temporalidades urbanas até as relações de gênero, a noção de cidadania e especialmente as de espaço público e atuação política.

No segundo capítulo deste trabalho, apresento uma breve contextualização histórica da bicicleta, seu desenvolvimento e as múltiplas apropriações que dela são feitas. Posteriormente faço uma reflexão sobre o modelo de urbanização das cidades modernas, seu crescimento e complexificação, e sobre as narrativas de ciclistas urbanos desde suas primeiras experiências com a bicicleta até o momento em que ela se torna a forma de deslocamento privilegiada dentro da cidade e fruto de um investimento político com vistas a transformar a cidade, tornando-a um lugar mais amistoso a formas de deslocamento não motorizado. Para

refletir sobre a trajetória desses indivíduos, dialogo sobretudo com Gilberto Velho e suas noções de projeto e motivação e com a ideia de carreira, apresentada por Howard Becker.

No terceiro capítulo, apresento os diferentes “momentos” do cicloativismo na cidade, buscando compreender os símbolos, sentidos e significados envolvidos na atuação política pró-bicicleta. Cada um dos grupos anteriormente mencionados possui repertórios políticos e formas de se comunicar específicas com o estado e com os demais cidadãos, que vão desde a participação em reuniões com agentes estatais até as manifestações e intervenções no espaço denominadas ações diretas, que buscam uma comunicação com os demais cidadãos e uma confrontação direta e sem mediações com o poder público e os agentes percebidos como responsáveis pela gestão do espaço urbano.

No quarto e último capítulo, faço uma reflexão sobre as noções de responsabilidade, segurança e “acidentes” de trânsito com base nas narrativas, discursos e práticas dos próprios ciclistas urbanos com os quais convivi diretamente. Pauto essa discussão sobretudo nas noções de dominação e luta simbólica apresentadas por Pierre Bourdieu, autor que percebe a realidade social como multidimensional e como uma disputa constante pela imposição de classificações e de visões de mundo, intrinsecamente ligadas à desigualdade de capital simbólico e à própria dominação.

2 BICICLETAS, CIDADES MODERNAS E TRAJETÓRIAS DE CICLISTAS URBANOS

Neste capítulo, apresentarei um breve histórico da evolução da bicicleta e a posterior diversificação de usos e apropriações do invento. Passarei então a refletir sobre o ciclismo urbano no contexto das grandes cidades e as trajetórias, a partir de entrevistas gravadas com alguns de meus interlocutores, de indivíduos que adotaram a bicicleta como forma de transporte na cidade (ciclistas urbanos) – suas narrativas sobre a bicicleta, o processo de aprendizagem e de adoção como forma de transporte, os medos e as descobertas – e as representações e motivações a ela relacionadas.

A noção de projeto (VELHO, 1987) é essencial na reflexão que empreenderei com base nas narrativas de ciclistas urbanos. Partindo-se desse conceito, as ações dos indivíduos são percebidas como escolhas dentro de um campo de possibilidades sociais. Em suas tomadas de decisão, os sujeitos manipulam certos temas culturais e representações e tomam decisões que não são pautadas apenas na razão instrumental: a própria emoção, a maneira como certas experiências culturais são percebidas e interpretadas e a participação em grupos ou subculturas têm um peso determinante nos processos de escolha.

As reflexões de Howard Becker (2009) sobre a “carreira” de indivíduos e grupos desviantes também é de fundamental importância: o autor aborda o desvio com relação a certos sistemas culturais não a partir da ideia de “falta” ou de “desorganização social”, o foco são as produções simbólicas e as motivações – algumas aprendidas no próprio processo de socialização com algum grupo ou prática – dos próprios sujeitos no decorrer de suas carreiras, em constante tensão nas situações de interação e contato com outros códigos e ordens simbólicas.

Para compreender a maneira como indivíduos – em sua maioria, de classe média – vão progressivamente se apropriando da bicicleta até torná-la seu meio de transporte principal, é preciso focar as mudanças de comportamento e visão de mundo que estão relacionadas à prática e aos discursos e estratégias que vão surgindo nesse ínterim. Apresento inicialmente uma breve contextualização da invenção e do desenvolvimento da bicicleta, para posteriormente debruçar-me sobre a reflexão específica a respeito dos ciclistas urbanos, suas visões sobre a cidade e seu processo de adoção da bicicleta como forma de deslocamento urbano.

2.1 Bicicletas: desenvolvimento e popularização

A invenção da bicicleta, a exemplo de boa parte das grandes invenções da humanidade, possui várias reivindicações de autoria. Data do final do século XV um suposto

esboço que Leonardo da Vinci teria feito de um protótipo⁴ de veículo de duas rodas movido por propulsão humana através de um sistema de corrente. Há ainda registros de diferentes veículos movidos a propulsão humana com duas ou três rodas criados entre os séculos XVIII e XIX, especialmente na Europa, como uma espécie de cadeira de rodas movida por um sistema de propulsão por alavanca criada pelo relojoeiro alemão Stephan Farffler.

Contudo, a invenção que é considerada marco do desenvolvimento de transportes por propulsão humana – embrião do que conhecemos hoje como bicicleta – é o “celerífero”, concebido pelo Conde Sivrac na França, ao fim do século XVIII. O invento consistia em duas rodas paralelas do mesmo tamanho presas por uma barra de madeira fixa onde ficava o indivíduo. O veículo era quase que inteiramente de madeira, não apresentando sistema de freio ou pedal; para se locomover, era preciso que o usuário tomasse impulso colocando os pés no chão.

Imagem 1 – Celerífero com cabeça de dragão ou réptil



Fonte: Mattes (2007).

Outra característica marcante desse veículo é que ele não possuía guidão⁵ ou qualquer mecanismo que permitisse um controle maior da direção para a qual se ia; a direção da bicicleta era fixa.

Em 1816, o alemão Karl Drais von Sauerbronn aprimorou o celerífero, implementando, além de um banco de altura ajustável em forma de sela de cavalo, um mecanismo de controle da direção que permitia fazer curvas em movimento, o guidão, e um sistema rudimentar de freio. A propulsão continuava a ser realizada através de impulso com os pés no chão. O modelo ficou conhecido como *draisiana* – em homenagem a seu criador – e foi

⁴

⁵ Esse esboço só foi tornado público, ou “descoberto”, em 1966. A veracidade do documento é questionável. O “guidão” é o guiador da bicicleta, é como seu “volante”. É uma peça tubular que fica na parte dianteira e que permite ao usuário controlar a direção da bicicleta.

inclusive patentado, ganhando certa popularidade na época. O veículo ficou conhecido também como “cavalo de madeira”⁶.

Imagem 2 – Dresina ou Laufmaschine, da década de 1820. Arquétipo da bicicleta



Fonte: POWDER (2008).

A *draisiana* conseguia desenvolver uma velocidade média de aproximadamente 10 km/h. No dia 18 de abril de 1829, na cidade de Munique, acontece uma das primeiras competições com tais aparatos, envolvendo 26 participantes com suas *draisianas*. O percurso era de 4,5 quilômetros de distância, o qual foi transposto pelo vencedor em pouco mais de 30 minutos⁷.

A partir de meados do século XIX, no contexto da Revolução Industrial, começam a surgir, em intervalos de tempo cada vez menores, modificações e novos modelos. Apesar de ter sido patenteada, foi a partir da *draisiana* que começou a surgir uma série de modificações rumo ao que conhecemos hoje como bicicleta. Uma das principais modificações, além da progressiva substituição de peças de madeira por peças de metal que já vinha ocorrendo, foi com relação ao sistema de propulsão: surge então o velocípede, que possuía pedais fixos na roda dianteira – o usuário não precisava mais pegar impulso com os pés no chão. Isso possibilitou que se aumentasse a roda dianteira dos velocípedes, já que os pés não precisavam mais ficar em constante contato com o solo, fazendo com que desenvolvessem maiores velocidades com menor esforço.

O uso da bicicleta expande-se pelas cidades – nas europeias inicialmente – num contexto de profundas transformações sociais advindas da Revolução Industrial, surgindo como alternativa de lazer, esporte e posteriormente na condição de meio de transporte. Essa última

⁶

⁷ Disponível em: <<http://pt.wikipedia.org/wiki/Bicicleta>>. Acesso em: 15 maio 2015.

Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/historiadbicicleta.html>>. Acesso em: 26 ago. 2015.

faceta do ciclismo – mas não unicamente – fez-se sentir especialmente na própria dinâmica das cidades, sendo instrumento de ampliação das perspectivas de locomoção e de relação com o espaço urbano, possibilitando novos “usos” dos espaços citadinos e surgindo como elemento passível de encetar novas formas de sociabilidade e interação com a cidade e com os demais citadinos (CARLI, 2012).

Nas últimas décadas do século XIX, a prática esportiva do ciclismo passa a ganhar cada vez mais evidência e adeptos. Na Inglaterra, houve a criação da *Bicycle Union* (BU) e, alguns anos depois, na Itália, surge a União Velocipédica Italiana. Em 1892, houve a intenção de se oficializar as competições continentais com a criação da *Internacional Cycling Association* (ICA)⁸, sediada em Londres, agrupando as entidades da Inglaterra, Bélgica, Itália, Holanda, Alemanha, França, Canadá e Estados Unidos. No ano de 1900, essa entidade foi “substituída” pela *Union Cycliste Internationale*, que até os dias de hoje é a entidade máxima do ciclismo na qualidade de desporto.

Com a criação de entidades representativas em vários países e com a ICA, o ciclismo foi um dos desportos presentes nos primeiros jogos olímpicos da era moderna, realizado em Atenas, em 1896. Na primeira metade do século XX, a bicicleta vai aos poucos se estabelecendo como forma de transporte. Na Europa, sua massificação está intimamente ligada aos efeitos das duas grandes guerras deflagradas em menos de 30 anos. Na década de 1950, há um crescimento no uso de veículos motorizados. Com a crise na produção e nos preços do petróleo em 1970, cidades como Amsterdã retomam políticas de incentivo a modos não motorizados de transporte, e a bicicleta populariza-se ainda mais.

Se na virada do século XIX para o XX os Estados Unidos é um país em construção e tem muito espaço para novidades como o automóvel, a Europa de então vive situação diferente, quando não oposta. Suas cidades seculares com suas ruas estreitas contiveram o crescimento desenfreado do uso do automóvel. Nelas as distâncias são pequenas próprias para o caminhar ou a bicicleta. Na maioria das grandes cidades européias o sistema de transporte de massa, com um eficiente sistema de trens, metrô, bondes e ônibus faz do automóvel quase desnecessário. Mesmo assim, o automóvel cresce. A situação da Europa se complica com a I Grande Guerra em 1914 e logo depois com a II Grande Guerra Mundial, que deixa os países empobrecidos e com visão de prioridades emergenciais. As economias precisam ser reconstruídas a partir praticamente do zero e qualquer gasto desnecessário é evitado por um bom período de tempo. Todas políticas de redução de custos, racionalização do uso do espaço urbano e de transporte de massa ajudam a posição do uso da bicicleta, que passa então a ser ordenada e planejada, transformando-se até em política de desenvolvimento econômico e social. O ciclismo esportivo a cada ano se torna mais popular, o que ajuda muito em todo o processo. A bicicleta, com o mesmo desenho de quadro que conhecemos hoje, passa a ser o modelo preferido. O biciclo de roda dianteira grande está morto mesmo antes dos 1900⁹.

Associação Internacional dos Ciclistas.

⁸

⁹ Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/historiadabicicleta.html>>. Acesso em: 17 maio 2015.

No Brasil, o surgimento das primeiras *bikes* está relacionado à vinda de imigrantes europeus, especialmente os alemães, para o Sul e Sudeste do país. No princípio do século XX, na cidade de Curitiba, já figurava o Clube de Ciclistas Alemães de Curitiba, que realizava sobretudo competições esportivas.

Imagem 3 – Club de Ciclistas de Curitiba, 1895



Fonte: GAZETA DO POVO (2011).

Em cidades como São Paulo – onde havia o Veloce Club Olímpico Paulista – e Rio de Janeiro, havia também à época entidades do mesmo tipo. Esses clubes eram compostos essencialmente por brasileiros egressos das classes mais abastadas, já que importar uma bicicleta de outro país – no Brasil, ainda não havia fabricação de bicicletas – era algo extremamente difícil e caro. A prática do ciclismo nesses clubes estava essencialmente vinculada à ideia de um esporte moderno, que dava ares de modernidade também a seus praticantes.

Em São Paulo, nos últimos anos do século XIX, foi construído o primeiro velódromo do país, dentro da chácara particular de Veridiana da Silva Prado, filha da aristocracia paulista. Nessa chácara, ficava também um palacete com material completamente importado da Europa. O velódromo era uma dentre outras modas europeias – na chácara, havia também espaço para a prática do futebol – “importadas” por Veridiana. Esse foi talvez o primeiro espaço construído no país com a finalidade da prática do ciclismo, ainda que como um desporto.

A partir de 1960, há um rápido desenvolvimento tecnológico e uma diversificação nos modelos de bicicletas para as mais diversas finalidades. Diversificam-se também as práticas de ciclismo como desporto. Entre os anos de 1980 até os dias de hoje, a mecânica das bicicletas continuou a ser aperfeiçoada, com destaque para os materiais com que são produzidas as peças: surgem quadros mais leves e resistentes, como os feitos de fibra de carbono. Por fim, é nesse

período que surgem – ou, mais especificamente, popularizam-se – mais dois modelos dignos de menção por sua estreita ligação com a utilização da bicicleta como forma de transporte na cidade: as bicicletas elétricas e as dobráveis.

As bicicletas elétricas, ou “*pedelecs*”¹⁰, são bicicletas dotadas de um sistema que armazena em baterias parte da energia gasta no ato de pedalar. Essa energia pode ser usada para assistir ao usuário em momentos de maior esforço, como subir ladeiras. Esse modelo é o do “pedal assistido”, não há acelerador; no Brasil, para que seja considerado como meio de transporte a propulsão humana, o sistema de propulsão assistida deve parar de funcionar quando a bicicleta atinge 25 km/h. Há modelos com sistemas de armazenagem de energia semelhantes, mas que possuem aceleradores, os quais se encaixam, de acordo com a Resolução 465/2013 do Conselho Nacional de Trânsito (Contran), na categoria de ciclomotores, a mesma das motos.

Com o desenvolvimento da tecnologia, as bicicletas elétricas passaram a ser mais leves e eficientes, o que provavelmente ajudou na sua progressiva popularização.

Imagem 4 – Bicicleta elétrica - *Antec Mare 2000*



Fonte: 2CAN (2008).

No Brasil, essas bicicletas têm ganhado cada vez mais espaço, as quais já podem ser encontradas, sob variados modelos, em lojas especializadas, inclusive na cidade de Fortaleza, com preço mínimo de aproximadamente R\$ 2.000,00.

Além da bicicleta elétrica, outro modelo que vem ganhando visibilidade e cada vez mais adeptos é o da bicicleta dobrável, que promete sobretudo praticidade para o usuário, que não precisa se preocupar sequer com lugar para estacionar, uma vez que muitos dos exemplares postos no mercado desse modelo, após dobrados, ficam um pouco maiores

¹⁰ *Pedelec*, do inglês *Pedal Electric Cycles*.

que uma maleta ou uma mochila.

Além da praticidade na hora de guardar, essa bicicleta oferece também a possibilidade da utilização de diferentes modais para o deslocamento urbano. Desse modo, é possível – e viável –, por exemplo, fazer parte do caminho de bicicleta, parte de ônibus ou metrô, ou mesmo ir de bicicleta e voltar valendo-se de outro modal. A bicicleta dobrável surge sobretudo como uma opção de integração com outras formas de deslocamento na cidade, ampliando as possibilidades de escolha de rotas e deslocamentos urbanos, inclusive em atividades fora da cidade.

Imagem 5 – Bicicleta Brompton Dobrável



Fonte: MASAKAN (2014)

Por fim, há ainda o modelo mais popular – e com preços entre os mais acessíveis – de bicicletas pensadas para o uso na cidade, são as bicicletas urbanas. Estas não são exatamente um modelo “criado”, mas um tipo de bicicleta ideal para andar na cidade, com características e acessórios que facilitam e dão conforto ao usuário. As urbanas possuem quadro com tubo baixo – o que facilita montar e desmontar da bicicleta quando se para num semáforo, por exemplo –, selim largo, para dar conforto ao ciclista, e guidão alto, que, por um lado, prejudica um pouco o desenvolvimento de velocidades mais altas, mas que, por outro lado, possibilita pedalar com a coluna ereta, numa postura mais relaxada. Os para-lamas são também comuns nesses modelos e dão mais praticidade ao ato de pedalar, especialmente em dias chuvosos.

Imagem 6 – Bicicleta urbana



Fonte: RICARDO TCHÊ (2013)

A diversidade de modelos de bicicletas que vão surgindo no decorrer do século XX já denuncia a correspondente multiplicidade de motivações e apropriações que se faz da bicicleta. Se seu uso está inseparavelmente relacionado a práticas do espaço (CERTEAU, 1994), há diferentes apropriações e construções espaciais nas diferentes formas de uso.

2.2 Múltiplas apropriações da bicicleta

Apresento agora algumas tipologias de formas de ciclismo com o intuito de situar a prática específica que é o objeto de reflexão deste trabalho: o ciclismo urbano. Não procurarei fazer uma apresentação exaustiva de todas as formas possíveis de utilização da bicicleta, esforço que por si só constituiria um trabalho à parte; apresentarei alguns usos que, por suas características específicas, são emblemáticos de diferentes motivações e experiências no espaço. Refletir sobre a própria noção do que é o ciclismo urbano é o escopo das linhas que se seguem.

2.2.1 *Cicloturismo*

O cicloturismo é uma prática do ciclismo voltada para o conhecimento de lugares diferentes e fora do espaço em que vive o ciclista, na maioria das vezes, fora dos grandes centros urbanos. O próprio nome já evidencia a característica central dessa prática: utilizar a bicicleta

12 Disponível em: <<http://migre.me/ae4Z4>>. Acesso em: 26 ago. 2015.

na condição de “turista”, indivíduo que viaja, acima de tudo, pelo prazer da viagem, pela curiosidade de conhecer algum lugar (CASTRO, 2006). O cicloturismo tem uma estreita relação com a natureza – que é onde estão os espaços privilegiados para a prática – e com a noção de “aventura” e “descoberta”.

O Cicloturismo é uma atividade em crescimento em todo o mundo, atraindo cada vez mais praticantes e despertando o interesse de governos e de empreendedores. Estima-se que só na Alemanha 21 milhões de pessoas pratiquem o cicloturismo, movendo em torno de 5 bilhões de euros por ano. O Cicloturismo é uma modalidade de turismo na qual seu praticante usa a bicicleta não apenas como meio de transporte, mas como uma companheira de viagem. *O cicloturista aproveita a paisagem e interage com as pessoas de uma forma que somente a bicicleta pode proporcionar*, além de praticar exercício e contribuir para a sustentabilidade ambiental. (grifo meu).¹³

Essa prática – que mescla esporte, lazer e turismo – vem ganhando cada vez mais adeptos no Brasil, e já existe uma série de empresas e grupos que oferecem pacotes com rotas predefinidas, estrutura de apoio para acompanhar os ciclistas e todo tipo de serviços típicos de pacotes turísticos. Há também pessoas que preferem praticar o cicloturismo de forma individual ou em pequenos grupos, sem o intermédio de profissionais da área. Nesses casos, a noção de aventura se sobressai, já que, muitas vezes, o praticante deve levar tudo o que pode precisar em sua bicicleta: água, roupas, barraca para acampamento, fogareiro para o preparo de comida, ferramentas, etc.

Essas viagens podem durar desde algumas horas até meses ou anos, e a perspectiva de vivenciar outros espaços, culturas e temporalidades é uma de suas marcas. De acordo com a apaixonada definição de um cicloturista:

Cicloturismo é a melhor e mais tranquila face de todas as opções oferecidas pela bicicleta. Pode ser um curto pedalar pela estradinha calma que liga o campo à cidade, ou uma longa e difícil viagem detalhadamente planejada, sempre representa um prazer especial. O ciclista se encontra com cores, formas, cheiros, sons, natureza, detalhes e mais detalhes da paisagem. A bicicleta permite que o ambiente seja vivenciado. Já na velocidade de qualquer veículo motorizado tudo vai passando, ficando para trás. Não é necessário ser um ciclista experiente para fazer cicloturismo. Qualquer um pode fazê-lo. Basta ir com calma, respeitar os próprios limites, beber água e alimentar-se na hora certa e assim vencer pouco a pouco a distância. No cicloturismo há sempre uma sensação de aventura, retorno à infância, mistura de liberdade e molecagem sadia. *É um escapar da mesmice. Bicicletas são simples e revelam que a vida pode ser muito simples. Permitem uma viagem relativamente rápida e ainda assim relaxada; e a um preço muito, muito baixo.* (grifo meu).¹⁴

13 Disponível em: <<http://bici-sc.blogspot.com.br/2011/01/lancado-o-manual-de-cicuitos-de.html>>. Acesso em: 23 maio 2015.

14 Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/cicloturismo.html>> Acesso em: 23 maio 2015.

É interessante notar como a valorização do cicloturismo é construída com base em uma “negação” dos ritmos e da “mesmice” presentes nos espaços urbanos. O cicloturista experiencia outros espaços, ritmos e temporalidades a partir da bicicleta. Esse discurso da aproximação com o espaço e de vivenciar os detalhes também surge em outras formas de ciclismo, como o ciclismo urbano; nesse caso, em vez da saída da cidade para vivenciar novas experiências, há uma ressignificação de seus lugares – muitos percebidos como perigosos ou desagradáveis – a partir da mudança na forma de se deslocar, no uso que se faz do espaço.

2.2.2 Grupos de passeio (*night bikers*)

Os grupos de passeio são uma outra prática do ciclismo a qual, na cidade de Fortaleza, vem crescendo cada vez mais. O objetivo desses grupos é a prática do ciclismo como uma atividade física agradável e realizada de maneira coletiva, possibilitando ainda conhecer novas pessoas e experienciar a cidade a partir de práticas diversas (O POVO, 2014).

Os passeios são realizados majoritariamente à noite, horário de menor trânsito nas ruas, com rotas predefinidas e com a presença de batedores, carro de apoio e, por vezes, inclusive, ambulância. Em Fortaleza, há grupos que reúnem dezenas e até mesmo centenas de pessoas em um único passeio. A presença de batedores indica que há uma preocupação com os “perigos” que o trânsito pode oferecer ao ciclista – portanto, há toda uma estrutura para destacá-lo do contexto normal de circulação. Em muitos desses grupos, a utilização de capacete é obrigatória, apesar de seu uso não ser obrigatório, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro (BRASIL, 1997), o que reforça, mais uma vez, a preocupação com a segurança dos praticantes.

Nesse tipo de prática, a bicicleta é apropriada especialmente como atividade de esporte/lazer e seu uso se dá sempre de maneira coletiva. Não é incomum, em pontos de concentração para a saída desses passeios, encontrar pessoas que levam suas bicicletas de carro até o local para só então utilizá-las. Parece claro que, para grande parte dos participantes desses grupos, a bicicleta não é percebida como uma forma de transporte.

Esses grupos, em Fortaleza, muitas vezes, são patrocinados ou concebidos por empresas e pessoas economicamente ligadas a atividades relacionadas a bicicletas ou que buscam, através de patrocínio, associarem-se à imagem do ciclismo como prática saudável. O *Subway*¹⁵, Crisciclo e João Ciclo¹⁶ são idealizadores ou patrocinadores de alguns dos grupos

15 Rede de lanchonetes de comida *fast food*.

16 Tanto a Crisciclo como a João Ciclo são lojas de venda de peças e acessórios para bicicleta que oferecem

mais numerosos na cidade, os quais, se somados, reúnem centenas de pessoas todas as semanas para passear pelas ruas da cidade e vivenciá-la de maneiras diversas àquelas que comumente vivenciam.

2.2.3 Ciclismo urbano

O ciclismo urbano, objeto de reflexão privilegiado deste trabalho, é a prática de realizar os deslocamentos urbanos cotidianos – como o trajeto de casa para o trabalho – utilizando a bicicleta; é sua utilização como meio de transporte, para os mais diversos fins, de pessoas e mesmo de produtos¹⁷ na cidade.

Em grandes centros europeus, como Amsterdã e Copenhague, o uso da bicicleta como forma de deslocamento urbano já está bem estabelecido e é estimulado inclusive pelo poder público. Nas primeiras décadas do pós-guerra, o uso da bicicleta para locomoção nesses países ocorria especialmente por parte das pessoas com menor renda. Atualmente ela já é a forma de deslocamento de 55% da população nas rotas diárias casa – trabalho na capital holandesa; na capital dinamarquesa, 32% dos deslocamentos urbanos diários são feitos de bicicleta.

No Brasil, de acordo com dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), 44,3% – a maioria – dos deslocamentos urbanos diários são feitos utilizando-se o sistema de transporte público e somente cerca de 7% dos deslocamentos diários são realizados de bicicleta (IPEA, 2011). A taxa é sensivelmente maior nos estados das regiões Norte e Nordeste, onde os deslocamentos de bicicleta correspondem, respectivamente, a 17,9% e 11,3% dos deslocamentos diários. Na região Sul, a taxa é de apenas 2% dos deslocamentos diários realizados sobre bicicletas (IPEA, 2011).

No Brasil, observa-se uma relação inversa entre escolaridade e uso da bicicleta como meio de transporte: o uso diminui quanto mais elevada é a escolaridade do cidadão. Dentre a parcela menos escolarizada da população – pessoas que estudaram até o 5º ano do Ensino Fundamental –, 9,1% das pessoas utilizam-se da bicicleta em seus deslocamentos. Dentre os indivíduos que, pelo menos, ingressaram no ensino superior, a taxa é de apenas 0,5% (IPEA, 2011). Os interlocutores diretos da minha pesquisa fazem parte, em sua grande maioria, exatamente desse perfil de ciclistas que possuem, pelo menos, ensino superior incompleto.

também serviço de mecânica e aluguel de bicicletas durante os passeios.

17 Na cidade de Fortaleza, é comum o serviço de entrega de produtos – como garrafas de água – de pequenos mercados ser realizado de bicicleta. Em cidades como São Paulo, já há empresas de entrega que oferecem serviço de entrega de encomendas exclusivamente de bicicleta.

Essa relação é percebida em menor grau nas cidades europeias supracitadas, nas quais, quanto mais abaixo a renda individual está da média, maior o uso; tais metrópoles adotaram uma série de políticas públicas voltada à inserção e ao estímulo da bicicleta como forma de transporte, a qual é percebida como tão positiva para as cidades que há até mesmo projetos em que o poder público paga aos cidadãos por quilômetro rodado sobre uma bicicleta¹⁸.

A bicicleta é o meio de transporte urbano mais barato para aquisição e com menor custo de manutenção, segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (2015), o que a torna especialmente atraente para pessoas de baixa renda – mas não somente para esse público, como ficará claro adiante. Ela é mesmo a única opção de deslocamento de várias famílias brasileiras, proporcionando uma mobilidade eficiente dentro do espaço urbano a preços muito baixos.

O ciclismo urbano pode ser também benéfico para quem não utiliza esse meio de transporte, já que os deslocamentos via bicicleta são silenciosos, não poluentes e saudáveis, na medida em que propiciam ao usuário uma atividade física regular – o que pode se traduzir em economia direta. Estima-se que a prática regular de atividade física, como pedalar ou caminhar habitualmente, reduz em 30% as chances de morte prematura, além de evitar problemas como a obesidade¹⁹.

Um relatório da *London School of Economics and Political Science*²⁰ aponta que, no Reino Unido, num período de aproximadamente uma década, o uso urbano da bicicleta contribui com até 3 bilhões de libras – aproximadamente 15 bilhões de reais – na economia, considerando-se, por exemplo, a economia decorrente da redução da expectativa de dias faltados ao trabalho, da redução de problemas de saúde acarretados pela poluição atmosférica e do tempo despendido no trânsito.

No estado de São Paulo, que conta com uma frota de veículos de mais de 25 milhões, dos quais mais de 16 milhões apenas de carros – a maior concentração do país –, a situação é oposta:

A Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos estima que as perdas financeiras com acidentes de trânsito, poluição e engarrafamentos em São Paulo sejam de 4,1 bilhões de reais por ano. Já o Instituto de Estudos Avançados da USP calcula perdas diárias de 11 milhões de reais com tempo e combustível nos

¹⁸ Como mostra – por exemplo – matéria intitulada: “França resolve pagar para quem vai de bicicleta ao trabalho”. Disponível em: <<http://exame.abril.com.br/mundo/noticias/franca-resolve-pagar-para-quem-vai-de-bicicleta-ao-trabalho>>. Acesso em: 20 maio 2015.

¹⁹ Os dados são de estudo realizado pela *Health Development Agency*, de Londres. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/Saude1.pdf>>. Acesso em: 26 maio 2015.

²⁰ Disponível em: <<http://www.lse.ac.uk/newsAndMedia/news/archives/2011/08/cycling.aspx>>. Acesso em: 26 maio 2015.

congestionamentos. O estudo considera a média de 80 quilômetros de lentidão por dia, com picos de 200 quilômetros. No total, os custos anuais chegariam a 3,3 bilhões anuais. As soma [sic] do tempo perdido pelas pessoas no trânsito atinge a média de 240.000 horas. São desperdiçados cerca de 200 milhões de litros de gasolina e álcool e 4 milhões de litros de diesel por ano nos engarrafamentos na cidade. A paralisia do trânsito tem impacto na economia como um todo²¹.

O deslocamento de bicicleta – assim como o transporte público – tem o potencial de desafogar o trânsito e liberar espaço nas grandes cidades, já que a área ocupada por um usuário de um desses modais é muito inferior à de outras formas de deslocamento individual. Na cidade de São Paulo, por exemplo, estima-se que 80% do espaço de circulação de pessoas e veículos são ocupados por automóveis de passeio; contudo, esses veículos correspondem a somente 20% dos deslocamentos diários, e 70% deles circulam ocupados apenas pelo motorista²². Logo, 80% da população da cidade, dentre todos os modais possíveis – a pé, de bicicleta, transporte por ônibus, trem, metrô, táxi, etc. –, têm de se locomover no espaço restante.

Imagem 7 – Espaço ocupado por cada modal - *modificada*.



Fonte: Departamento de Trânsito de Munique, (2001).

2.3 Ciclismo urbano no contexto das grandes metrópoles

A reflexão que me proponho a fazer neste trabalho é sobre o pedalar como apropriação e prática do espaço urbano. Essa prática parece ganhar mais visibilidade e ser levada em consideração nas políticas públicas de gestão da cidade na medida em que a mobilidade urbana – e as dificuldades cotidianas de deslocamento de boa parte dos cidadãos – se torna também tema central e problemático da vida nas grandes cidades.

21 Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/idade/exclusivo/transito/contexto1.html>>. Acesso em: 26 maio 2015.

22 Disponível em: <<http://www.ptalesp.org.br/download/noticia/Hor%C3%A1cio%20Assembl%C3%A9ia%20V-1%2028-05-12.pdf>>. Acesso em: 26 maio 2015.

É interessante então fazer nesse momento uma breve reflexão sobre a forma das cidades modernas e suas características para posteriormente apresentar como ciclistas urbanos percebem, lidam, experienciam e buscam “modificar o espaço urbano”. No universo do ciclismo urbano, há uma rica produção e discussão sobre diversos aspectos da vida nas metrópoles.

A experiência de viver em grandes cidades é uma característica central da civilização moderna:

A característica distintiva do homem na idade moderna consiste em sua concentração em gigantescos agregados, ao redor dos quais outros centros menores se aglomeram e a partir dos quais irradiam as idéias e práticas que chamamos civilização. [...] a cidade não é apenas cada vez mais o lugar de habitação e de trabalho do homem moderno, mas também o centro que põe em marcha e controla a vida econômica, política e cultural, que atraiu à sua órbita as mais remotas regiões do globo, configurando um universo articulado de uma enorme variedade de áreas, povos e atividades. (WIRTH, 2001, p. 45, grifo meu).

De uma maneira geral, uma grande cidade pode ser compreendida como um agregado relativamente extenso, denso e estável de indivíduos socialmente heterogêneos, concentrando a circulação de pessoas, bens e serviços (WIRTH, 2001). Essas características é que dão um tom singular à experiência de viver numa metrópole. Uma abordagem sociológica não deve se pautar numa ideia de uma “centralidade” na cidade, mas em várias “centralidades” e nos múltiplos ordenamentos e apropriações que a partir delas ocorrem. A inevitável heterogeneidade de pessoas e grupos presentes na cidade está intrinsecamente relacionada à multiplicidade de formas de se perceber e de praticar o espaço urbano: a cidade é palco de uma diversidade de atores e práticas.

A própria escala de uma megacidade impõe uma modificação na distribuição e na forma de seus espaços públicos, nas suas relações com o espaço privado, no papel dos espaços coletivos e nas diferentes maneiras por meio das quais os agentes (moradores, visitantes, trabalhadores, setores organizados, segmentos excluídos, ‘desviantes’ etc.) usam e se apropriam de cada uma dessas modalidades de relações espaciais. [...] As grandes cidades certamente são importantes para análise e reflexão [...] porque concentram serviços, oferecem oportunidades de trabalho, produzem comportamentos e determinam estilos de vida. (MAGNANI, 2002, p. 15, grifo meu).

Grandes aglomerados urbanos são como um mosaico que o antropólogo busca desvendar. Nesse cenário, o método etnográfico mostra-se como uma valiosa ferramenta no esforço de compreensão de um fenômeno social urbano. A partir da etnografia, pode-se superar a dicotomia – presente em muitas abordagens – entre indivíduo e megaestruturas urbanas, compreendendo os processos sociais que se desenrolam nas cidades como dinâmicos arranjos e mediações – em meio à heterogeneidade –, que são a própria forma de participação dos atores na construção da urbe.

A forma como se dão ações cotidianas, como o deslocamento diário e a permanência nos espaços públicos, é parte constitutiva da dinâmica das cidades. É através de corpos que se movimentam em meio a muitos outros pela rua – referência espacial crucial da vida cotidiana com a modernidade – que o próprio cotidiano se faz. Mas esses corpos também se movimentam dentro de um espaço construído específico, o qual indubitavelmente está estreitamente relacionado às possibilidades de apropriação e fruição da cidade.

O ambiente construído constitui um elemento de um complexo de experiência urbana que é um cadinho vital para se forjarem novas sensibilidades culturais. *A aparência de uma cidade e o modo como os seus espaços se organizam formam uma base material a partir da qual é possível pensar, avaliar e realizar uma gama de possíveis sensações e práticas sociais.* [...] O planejamento urbano modernista trabalha quase sempre com o zoneamento monofuncional. *Como resultado, a circulação de pessoas entre zonas por meio de artérias artificiais se torna a principal preocupação do planejador.* (HARVEY, 2009, p. 69-70, grifo meu).

O modelo das cidades modernas vai progressivamente transformando as ruas de lugar de encontros e fruição em espaço sobretudo de circulação e de passagem: as ruas e espaços públicos deixam de ser um “lugar para onde se vai” para se tornarem cada vez mais um “lugar por onde se passa” para chegar ao destino desejado.

É válido, nesse momento, refletir sobre a própria constituição das grandes cidades modernas, palcos privilegiados de análise onde se desenrolam a vida social e as práticas cotidianas de indivíduos.

2.3.1 Cidades modernas

As grandes cidades modernas vão se constituindo e se expandindo a partir de ideais que emergem no próprio momento sócio-histórico conhecido como modernidade. Esse momento advém da Revolução Industrial e da expansão do capitalismo e é marcado por noções de racionalização, organização, progresso e igualdade (HARVEY, 2009). Esses ideais vão surgir na própria organização espacial proposta para dar conta das rápidas transformações sociais que ocorriam com a expansão do capitalismo e dos problemas gerados pelas duas grandes guerras que assolaram a Europa: o urbanismo moderno.

Essas noções se expressam na própria forma de organização dos espaços urbanos, como o zoneamento monofuncional das atividades da cidade – que tem Le Corbusier como um de seus entusiastas mais importantes –, que separa espacialmente os locais de morar, de trabalhar, de circular, de lazer, etc.

Na arquitetura, por exemplo, as idéias do CIAM [Congresso Internacional de Arquitetura Moderna], de Le Corbusier e de Mies von de Rohe, tinham a primazia na luta por revitalizar cidades envelhecidas ou arrasadas pela guerra (reconstrução e renovação urbana), reorganizar sistemas de transporte, construir fábricas, hospitais, escolas, obras públicas de todos os tipos. [...] *era necessário algum tipo de planejamento e industrialização em larga escala na indústria da construção, aliado à exploração de técnicas de transporte de alta velocidade e de desenvolvimento de alta densidade.* (HARVEY, 2009, p. 42, grifo meu).

O zoneamento das cidades acaba por tornar a circulação e o deslocamento – entre áreas cada vez mais distantes – em atividades imprescindíveis para a subsistência e o consumo da série de bens e serviços concentrados na cidade: a possibilidade de locomoção sem a utilização de algum tipo de veículo vai progressivamente se tornando mais difícil na medida em que as distâncias a serem percorridas pelos cidadãos, para a realização de atividades essenciais e cotidianas, aumentam; despender uma parte considerável do próprio tempo – e do dinheiro – na realização de deslocamentos no espaço urbano passa a fazer parte das atividades diárias de grande parte dos cidadãos.

A ideia de que espaço e tempo são duas categorias constitutivas da vida social já era apresentada desde os estudos de Émile Durkheim (2009) em sua abordagem sobre as formas elementares da vida religiosa e sobre a coesão de grupos em torno de certos símbolos. Não obstante, o contexto de uma grande metrópole é bem diverso do contexto das sociedades primitivas analisadas pelo autor. Nas sociedades complexas e modernas, há uma heterogeneidade nos próprios sentidos e experiências de tempo e espaço, que se entrecruzam (HARVEY, 2009). Diferentes formas de locomoção e deslocamento, diferentes práticas e usos da cidade evidenciam e produzem um espaço urbano marcado pela desigualdade de acessos e oportunidades e por diferentes formas de perceber e de praticar os espaços e temporalidades das cidades. As experiências espaciais e temporais são a base da codificação e reprodução de relações sociais e uma transformação naquelas gera, quase sempre, uma modificação nestas (HARVEY, 2009).

Seguindo esse raciocínio, a partir de diferentes experiências cotidianas de circulação e deslocamento urbanos, emergem também variadas formas de se perceber e representar a própria experiência de estar na cidade: usuários de diferentes formas de transporte, assim, vivenciam de maneira singular e constroem a cidade partindo de distintos referenciais. No caso dos ciclistas urbanos com os quais trabalhei, a partir da prática individual e cotidiana de realizar os deslocamentos sobre uma bicicleta e da participação em grupos de ativismo pró-bicicleta, vêm à tona representações, discursos e “sensibilidades” – e consequentemente uma produção da cidade –, que se contrapõem à percepção dos espaços públicos como sendo espaços de aceleração e de passagem, de

ligação entre um ponto e outro da cidade.

A noção de espaço público como local de interação entre indivíduos e grupos diversos está intrinsecamente ligada à própria noção de política democrática que transforma a rua em palco privilegiado de negociação de sentidos e visões de mundo.

Esses ideais de política democrática moderna – abertura, indeterminação, fluidez e coexistência de diferenças não assimiladas – encontraram algumas de suas melhores expressões nos espaços públicos das cidades modernas. Estes espaços promovem interações entre pessoas que são forçadas a confrontar seus anonimatos e os dos outros com base na cidadania e assim a reconhecer e respeitar os direitos iguais do outro. É claro que há várias maneiras de subverter aquela igualdade e invocar diferenças de status e hierarquias. No entanto, o espaço da cidade moderna, mais que qualquer outro, força esse encontro e conseqüentemente tem o potencial de desafiar e nivelar essas hierarquias. No espaço da cidade moderna, diferentes cidadãos negociam os termos de suas interações e de fato interagem socialmente a despeito de suas diferenças e desigualdades. Esse ideal da cidade aberta tolerante às diferenças sociais e à negociação em encontros anônimos cristaliza o que chamo de espaço público moderno e democrático. (CALDEIRA, 2008, p. 307, grifo meu).

Em contraposição a esse ideal de espaço público moderno, a autora apresenta uma “cidade de muros” marcada sobretudo pela eclosão de sistemas de segurança, pela supervalorização dos espaços privados e pela negação do que é plural, aberto e indeterminado. Os espaços públicos que são produzidos nessas cidades – e Fortaleza não é exceção – distanciam--se dos ideais de abertura, indeterminação e acomodação das diferenças e desigualdades.

O que é realmente importante perceber na abordagem da autora é o próprio espaço público como alvo de distintos investimentos e práticas e como produto de uma multiplicidade de representações e de apropriações. Apesar de a pesquisadora perceber um certo “esvaziamento” e “desvalorização” dos espaços públicos em suas qualidades de fruição e de encontros, esse não é um movimento homogêneo e totalizante: a cidade é fruto de múltiplos investimentos formais e cotidianos (LEITE, 2007).

O foco nas múltiplas produções simbólicas e apropriações dos espaços da cidade é um dos elementos essenciais na abordagem de Rogério Proença Leite (2007). A partir da noção de contra-usos, o autor se concentra nas produções e apropriações não hegemônicas dos (polissêmicos) espaços e nas negociações e tensionamentos advindos da multiplicidade de formas de se perceber e de se praticar os espaços urbanos.

O próprio ciclismo urbano pode ser percebido como um contra-uso. No contexto de cidades extensas e superpovoadas, onde as ruas são cada vez mais valorizadas e apropriadas como lugares de passagem, de aceleração e de deslocamento rápido, o ciclismo urbano surge como uma forma de deslocamento que permite ao usuário das ruas perceber e experienciar a cidade com base em outros ritmos e outras temporalidades, reafirmando a rua não apenas como

uma via de acesso a algum lugar, mas como espaço de encontros, de permanência, de fruição e também palco de práticas políticas e de comunicação com outros cidadãos.

2.3.2 Fortaleza: crescimento e desenvolvimento de uma grande metrópole

A cidade de Fortaleza, até as primeiras décadas do século XIX, constituía um núcleo urbano inexpressivo, contando com apenas 1.200 habitantes em 1810. Foi graças ao seu papel na comercialização de produtos de exportação, como o café, a cera de carnaúba e especialmente o algodão – que durante a guerra civil norte-americana atingiu altas cotações no mercado internacional –, que a cidade se constituiu, em meados desse século, como principal centro urbano do estado (SOUZA et al., 1995).

Em 1813 e 1818, são elaborados os primeiros planos urbanísticos de Fortaleza, nos quais fica definido que a cidade seguirá o padrão de xadrez ou retângulo, com as ruas se entrecortando em ângulos de 90 graus (BRUNO; FARIAS, 2015). Esse modelo predomina em boa parte da cidade até os dias atuais.

Em meados do século XIX, a cidade começa a receber diversos equipamentos – como praças públicas, estação ferroviária e sistemas de transporte público e comunicação, bem como pavimentação – mais incrementados. A vida cultural também se dinamizou, tanto com o surgimento de instituições científicas, literárias e educacionais como de movimentos sociais e políticos, como o movimento abolicionista e a Padaria Espiritual (GONDIM, 2007).

No final do século XIX e início do século XX, a cidade experimenta um grande crescimento populacional e uma complexificação. A tônica era “racionalizar” os espaços urbanos e facilitar o fluxo de pessoas e mercadorias:

Na década de 20, embora a preocupação com o embelezamento urbano continuasse marcante, a administração municipal teve de lidar com novos *problemas demandados pelo crescimento populacional e pela multiplicação dos meios de transporte que se verificaram no período [...]. A partir de 1910 apareceram os primeiros automóveis na Capital, e em 1912, a implementação dos bondes elétricos. Nos anos 20, quando a população do município passa de 70 mil para 100 mil habitantes, o número desses veículos cresce bastante*, inclusive com o aparecimento de ônibus e caminhões. Em face disso, os poderes públicos do período implantam reformas visando ao alargamento de ruas e avenidas e à abertura de novas vias, além de pavimentação adequada, reconfiguração de logradouros e melhoramentos no serviço de trânsito. (SOUZA et al., 1995, p. 43, grifo meu).

A cidade cresce, as distâncias aumentam e o espaço urbano vai sendo modificado para facilitar e agilizar os deslocamentos dos cidadãos e comportar a circulação de veículos motorizados, que vão ganhando gradativamente centralidade no ordenamento urbano. Até hoje,

essa é uma preocupação central, como se percebe, por exemplo, na polêmica proposta da Prefeitura de Fortaleza em transformar a Praça Portugal – lugar de encontro e de fruição e palco constante de manifestações políticas da cidade – em um cruzamento que possibilitará a circulação mais veloz de veículos automotores.

Esse é o período da *Belle Époque* em Fortaleza; as noções e práticas “modernas” em voga na Europa vão sendo inseridas na cidade com o intuito de transformá-la e “modernizá-la” tendo como referência sobretudo a cidade de Paris. É a partir desse mesmo período que a cidade, diante de uma redução da mortalidade, encetada por políticas de saúde pública, passa por um processo de crescimento demográfico acentuado. Entre 1940 e 1950, a capital do Ceará passa de 180 mil para 270 mil habitantes e ultrapassa a cifra de meio milhão de pessoas em 1960 (JUCÁ apud GONDIM, 2007), apesar da acentuada crise econômica pela qual passava o estado. Dessa forma, o crescimento experimentado por Fortaleza nesse período é de natureza profundamente desigual e desordenada, comparado a um “inchamento”, tanto que apenas 12% dos domicílios à época eram ligados ao sistema de água e esgoto (GONDIM, 2007).

Esse crescimento, embora “descontrolado”, não deixou de apresentar alguns marcos divisórios na espacialidade da cidade. Se a partir de 1920 já se pode notar uma incipiente segregação espacial em Fortaleza com a constituição dos primeiros bairros de classe média, como Benfica e Jacarecanga, é a partir de década de 1930 que esse processo vai ganhar contornos mais nítidos de uma espacialização da desigualdade social (GONDIM, 2007).

As reformas urbanas empreendidas no começo do século XX, contudo, não beneficiavam igualmente as diferentes áreas e moradores da cidade. Em 1912, a cidade experienciava uma revolta popular que tinha como uma das bases da indignação dos participantes a própria forma como a gestão dos espaços urbanos – e a segregação socioespacial – era levada a cabo pelo governo local: ruas e logradouros públicos foram destruídos e incendiados.

Muito simbólico que a população se revoltasse contra os equipamentos urbanos, não apenas porque estes haviam sido construídos pela oligarquia, mas porque não via muitas utilidades neles, afinal, o ‘embelezamento’ da cidade levado a cabo pelas elites e autoridades estava restrito ao centro da cidade e, a rigor, beneficiava apenas os setores abastados que ali viviam e se divertiam. As reformas urbanas e melhoramentos feitos na cidade não atingiam os setores mais pobres da sociedade – ao contrário, tais setores eram sufocados por diversas normas as quais buscavam discipliná-los e enquadrá-los no que se imaginava o ‘mundo da civilidade’. Na perspectiva das camadas mais humildes, as mudanças urbanas estavam mudando suas vidas para pior! (BRUNO; FARIAS, 2015, p. 96, grifo meu).

Se a cidade passava por uma onda de “modernização” e de entrada em padrões de vida mais “civilizados”, essa mudança não era vivenciada por boa parte dos cidadãos. É

interessante notar como nesse levante popular já estão presentes a noção de que a gestão dos espaços urbanos impacta diretamente na vida dos cidadãos e a necessidade de um investimento político – que era obviamente um investimento contra a própria oligarquia *aciolina* – para que as pessoas mais pobres fossem também beneficiadas pelos processos de ordenamento urbano.

Na década de 1930, os automóveis já passam a integrar a paisagem urbana; como consequência, a cidade enfrentava os primeiros problemas relacionados à circulação veloz de veículos automotores nos espaços públicos, especialmente atropelamentos. É criada então a Inspetoria Geral de Veículos, órgão responsável sobretudo por organizar e controlar o fluxo de automóveis. As velocidades máximas permitidas eram de no máximo 10 km/h no perímetro central da cidade e 20 km/h e 30 km/h nas áreas urbana e suburbana. É interessante notar que as velocidades máximas daquele período são extremamente baixas se comparadas às velocidades máximas permitidas em vias da cidade atualmente – muitas avenidas permitem o deslocamento numa velocidade de até 80 km/h.

Não se pode creditar a limitação das velocidades à baixa tecnologia dos veículos à época: muitos tinham capacidade para atingir velocidades superiores a 100 km/h (BRUNO; FARIAS, 2015); o que se percebe é que a cidade ainda vivenciava um momento em que as noções de velocidade e de aceleração ainda não haviam se tornado tão centrais: a cidade ainda possuía um outro ritmo e temporalidade, os quais foram progressivamente se transformando e acelerando, dando lugar a incessantes intervenções urbanas para comportar o crescente número de veículos e as velocidades que podem ser desenvolvidas em vias urbanas. O aumento progressivo do uso de carros – em 1929, estimava-se haver 600 carros em Fortaleza; em 1944, já eram quase 1.300 – para os deslocamentos urbanos vai impactando na paisagem e transformando os espaços e temporalidades urbanas: em 1925, a Praça do Ferreira, uma das mais tradicionais da cidade, sofreu uma remodelação a fim de permitir o estacionamento de bondes e de carros em suas laterais, desafogando ainda o trânsito nas ruas adjacentes (BRUNO; FARIAS, 2015).

Com mais de 100 mil habitantes, no início da década de 1930, os problemas de Fortaleza e suas contradições agravaram-se. [...] Praças e jardins foram construídos, enquanto outros foram remodelados. *Na Praça do Ferreira, o coreto foi substituído pela Coluna da Hora (1933), monumento bem mais adequado a uma cidade de ritmo cada vez mais intenso, veloz e 'moderno' que 'não tinha tempo a perder'*. (BRUNO; FARIAS, 2015, p. 125, grifo meu).

A cidade continuou a crescer de forma desordenada e desigual. Eram comuns reclamações e manifestações populares contra o péssimo serviço oferecido pelas empresas de ônibus, um dos serviços mais debatidos pelos fortalezenses e que era usado não só pelas

camadas mais pobres como pela classe média da cidade (BRUNO; FARIAS, 2015). A essa altura, o sistema de transportes e deslocamento já era um serviço de primeira necessidade para boa parte da população.

No final dos anos de 1960, o início da Intervenção Estatal, por meio de recursos do Banco Nacional da Habitação, marcaria de vez a estrutura urbana de Fortaleza através da construção de conjuntos habitacionais precariamente equipados nas periferias da cidade para a população pobre e de edifícios residenciais para a classe média. Essas medidas intensificaram o processo de segregação espacial e contribuíram para a metropolização da cidade. A intervenção do Estado, assim, foi fator preponderante na sua constituição espacial altamente segregada (GONDIM, 2007). Essa segregação espacial está estreitamente relacionada à crescente necessidade e dificuldade de deslocamentos cada vez mais longos e demorados para o acesso a bens e serviços presentes na cidade.

Desse quadro, emerge um espaço social em que não só as oportunidades de acesso a bens materiais e simbólicos é marcadamente desigual, mas onde a própria percepção e uso do espaço da cidade se dá de maneira diferenciada. As cidades, em sua constituição, carregam desde sempre esta característica marcante: a de abrigar uma diversidade de pessoas e perspectivas no mesmo território. Nos espaços públicos é que se forma, acumula e compartilha uma parte essencial da experiência urbana e é nos lugares onde seu sentido é elaborado, assimilado e negociado.

Nessa esteira, as metrópoles modernas são o lugar por excelência do convívio involuntário e constante entre pessoas a atividades diferentes; mesmo o desfrute do espaço estritamente privado, como o domicílio, requer o acesso a serviços e equipamentos coletivos, como água encanada, energia elétrica, coleta de lixo, etc. (BAUMAN, 2009). A vida na cidade passa essencialmente pelo compartilhamento de um espaço comum; a forma como se dá esse compartilhamento é primordial para a sua constituição e para a forma e qualidade de seus espaços públicos.

No decorrer da segunda metade do século XX, o processo de crescimento de Fortaleza e o aumento de sua população intensificaram-se: em 1960, a cidade contava com pouco mais de 500.000 habitantes; em 1980, esse número saltou para mais de 1.300.000 moradores. Durante esses anos, alguns projetos e tentativas de remodelar a cidade – por exemplo, redistribuir as funções e serviços pela área urbana – foram anunciados, porém sem se concretizarem, especialmente por contraporem interesses de camadas poderosas da cidade, como os empresários do setor imobiliário (BRUNO; FARIAS, 2015). Durante a ditadura militar, há um grande incentivo à indústria automobilística como uma das

principais impulsionadoras da industrialização do país:

A relação dos militares com a indústria automobilística já estava na fase simbiótica antes de 1964. O GEIA (Grupo Executivo da Indústria Automobilística), criado em 1956 para planejar a instalação da indústria no Brasil, tinha a participação da Ford, da General Motors, da Mercedes e da Vemag (a única brasileira da turma). Mas a presidência era do almirante Lúcio Meira. Vitorioso o golpe militar, vitoriosas também as multinacionais. [...] Enquanto o governo militar massacrava sindicatos, impunha o arrocho salarial e construía rodovias: foi o Milagre Econômico. (LUDD, 2005).

A explosão no número de automóveis fixará de vez sua centralidade na gestão e nas paisagens urbanas e determinará, em grande parte, a forma que a cidade vai tomando e a própria qualidade dos espaços públicos, que são progressivamente transformados em grandes vias de circulação acelerada.

A cidade de Fortaleza, desde sua origem, cresce de maneira desigual e, em grande medida, desregulada. As intervenções e equipamentos urbanos que vão surgindo na cidade no decorrer do século XX – especialmente os relacionados à moradia e à locomoção –, de maneira geral, não atingem ou beneficiam os moradores das camadas mais pobres. O deslocamento para realizar atividades cotidianas ainda é um desafio para boa parte dos moradores da cidade, e queixas que já surgiam no início do século passado, sobre a dificuldade em acessar certas zonas e serviços da cidade – bem como a baixa qualidade do transporte público –, ainda são constantes no cotidiano dos fortalezenses.

A gestão do espaço urbano e especialmente a gestão dos deslocamentos e circulação urbana vão se dando numa relação simbiótica com a transformação do espaço das cidades para a acomodação de deslocamentos realizados em veículos automotores, sejam eles individuais ou coletivos. Outras formas de deslocamento – como através da bicicleta – foram durante décadas praticamente invisíveis aos olhos dos gestores urbanos de Fortaleza e de outras metrópoles brasileiras.

2.4 Alguns marcos legais sobre a utilização da bicicleta no Brasil

No Brasil, pelo menos nos últimos dez anos, a bicicleta vem ganhando, aos poucos, mais atenção por parte dos órgãos estatais como meio de transporte. Falar do uso urbano da bicicleta é inevitavelmente falar das ruas, do espaço público e do trânsito das cidades. Sendo assim, é válido nesse momento fazer uma breve contextualização de como o Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e algumas outras legislações federais e municipais compreendem, de uma maneira geral, os ciclistas e o uso da bicicleta nos espaços da cidade.

Para se ter uma dimensão do uso da bicicleta no Brasil, o país é o 5º maior consumidor de bicicletas do mundo, atrás da China, dos Estados Unidos, da Índia e do Japão. Estima-se que haja no país cerca de 75 milhões de bicicletas²³ e, segundo dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares (2015), o uso da bicicleta no Brasil está distribuído da seguinte forma: 50% como meio de transporte²⁴; 32% destinados ao público infantil; 17% como recreação e lazer; 1% em esportes (competição)²⁵.

O Código de Trânsito Brasileiro, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, fornece as normas gerais para o sistema de trânsito brasileiro. De acordo com esse documento, em seu capítulo 2, artigo 21, o planejamento e a regulamentação do trânsito de pedestres, veículos e animais compete aos órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos estados, do distrito federal e dos municípios, devendo estes promover e desenvolver a circulação e a segurança dos ciclistas.

A bicicleta insere-se na classificação de meio de transporte por propulsão humana para transporte de passageiros. É importante notar que, dentro da própria legislação de trânsito brasileira, a bicicleta é um veículo, participando, dessa maneira, do universo de meios de transporte que constituem o trânsito, onde se inclui até mesmo veículos por tração animal, como carroças. Alguns outros trechos do CTB (artigos 29 e 38, grifo meu) são elucidativos do espaço da bicicleta em meio à dinâmica do trânsito.

Art. 29 O trânsito de veículos nas vias terrestres abertas à circulação obedecerá às seguintes normas:

[...]

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, *em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.*

Art. 38 Antes de entrar à direita ou à esquerda, em outra via ou em lotes lindeiros, o condutor deverá:

[...]

Parágrafo único. *Durante a manobra de mudança de direção, o condutor deverá ceder passagem aos pedestres e ciclistas, aos veículos que transitem em sentido contrário pela pista da via da qual vai sair, respeitadas as normas de preferência de passagem.*

Na legislação brasileira, os veículos maiores e motorizados são responsáveis pela segurança dos veículos menores e não motorizados, e todos são responsáveis pela segurança

²³ Disponível em: <<http://artebicicletamobilidade.wordpress.com/2009/04/12/amsterdam-brasil-e-as-bicicletas/>>. Acesso em: 5 set. 2012.

²⁴ Devido ao seu baixo custo de aquisição e manutenção, a bicicleta pode ser considerada como o modo de transporte urbano mais barato, sendo acessível a praticamente todas as camadas sociais.

²⁵ Disponível em: <<http://www.bibliotecavirtual.sp.gov.br/especial/20100102-bicicletas.php>>. Acesso em: 3 set. 2012.

dos pedestres. Quanto às diretrizes mais específicas relacionadas às bicicletas, dois artigos do CTB são importantes, o 105, que estabelece os equipamentos obrigatórios de segurança, e o 201, incansavelmente invocado por diversos ciclistas na qualidade de norma fundamental que lhes resguarda a segurança com relação aos veículos automotores com os quais convivem. Tais normas, no entanto, devido à estrutura viária da maioria das cidades brasileiras e principalmente à sistemática omissão do poder público e dos agentes de fiscalização de trânsito, dificilmente funcionam na prática.

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

VI - para as *bicicletas*, a campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo. [...]

Art. 201 *Deixar de guardar a distância lateral de um metro e cinquenta centímetros ao passar ou ultrapassar bicicletas.*

Infração: média.

Penalidade: multa. (BRASIL, 1997, p. 21210-21217, grifo meu).

No início do ano de 2012, foi estabelecida, através da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que estabelece os marcos e diretrizes que as políticas públicas de mobilidade urbana, em âmbito estadual e municipal, devem seguir. De acordo com o documento:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o *acesso universal à cidade*, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (BRASIL, 2012, p. 1, grifo meu).

Seriam assim definidos como transporte urbano o conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o que é o caso da cidade de Fortaleza. A bicicleta aqui também está inserida na categoria de modos de transporte não motorizados, que supostamente deveriam ser os veículos a ganhar mais importância dentro das diretrizes do documento que prega a “sustentabilidade” na mobilidade urbana e que afirma que haverá justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes serviços, o que dificilmente se observa fora do papel, já que os veículos automotores individuais – uma das modalidades de transporte que mais onera o trânsito, a qualidade do ar e do som das cidades e consome maior fatia do espaço urbano – parecem continuar sendo o foco principal das obras viárias e das políticas públicas aplicadas nas grandes cidades brasileiras.

Seção II

Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 5^o A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - *acessibilidade universal*;

II - *desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais*;

III - *equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo*;

IV - *eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano*;

V - *gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana*;

VI - *segurança nos deslocamentos das pessoas*;

VII - *justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços*;

VIII - *equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros*; e

IX - *eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana*.

Art. 6^o A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: I - *integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos*;

II - *prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado*; III - *integração entre os modos e serviços de transporte urbano*.

(BRASIL, 2012, p. 1, grifo meu).

A priorização de modos coletivos ou não motorizados de deslocamento e a pretendida integração entre ambos, presentes em documentos como a Política Nacional de Mobilidade Urbana, apesar de estarem longe de ser aplicadas na prática – em Fortaleza, ao menos – refletem uma crescente preocupação com a mobilidade urbana no país, já que ações simples e que demandam baixo custo financeiro, como o estímulo ao uso da bicicleta, começam a surgir “oficialmente” como alternativas aos problemas de deslocamento nas grandes cidades do Brasil.

Além da atenção recebida por órgãos estatais, a bicicleta vem, nos últimos anos, tornando-se também alternativa eficiente e viável de deslocamento não apenas pelas camadas de maior renda e escolaridade da população, ganhando visivelmente mais adeptos, por exemplo, dentre pessoas de classe média.

2.4.1 Bicicleta e deslocamento urbano

O emprego da bicicleta como meio de deslocamento urbano é um fenômeno que parece estar estreitamente relacionado às atuais dificuldades de mobilidade urbana enfrentadas pelas grandes metrópoles brasileiras. De acordo com estudo realizado pelo Observatório das Metrópoles:

Na maioria das grandes metrópoles brasileiras, um maior número de pessoas leva mais tempo em seus deslocamentos cotidianos. Tem se tornado um martírio enfrentar longas

distâncias, engarrafamentos e as constantes panes do sistema público de transporte. Uma verdadeira via-crúcis. Na região metropolitana de Belo Horizonte, por exemplo, o percentual de pessoas que levavam mais de uma hora no trajeto casa trabalho passou de 13,5%, em 2001, para 16,5%, em 2008. Em São Paulo, o recorde de congestionamento, que foi batido por duas vezes no mesmo dia em 2009, chegou a 294km. Para aqueles que utilizam o transporte público, entre todas essas dificuldades, soma-se ainda o alto preço das tarifas, complicador maior no caso de mercados de trabalhos organizados na escala metropolitana e que exigem deslocamentos cada vez mais distantes, baldeações e trocas intermunicipais. A situação é tão grave que nos permite falar em uma crise da mobilidade. Crise resultante, sobretudo, da opção pelo modo de transporte individual [motorizado] em detrimento das formas coletivas de deslocamento. (RIBEIRO; RODRIGUES, 2011, s.p.).

Ainda de acordo com o estudo, o número de veículos motorizados de passeio nas 15 metrópoles brasileiras cresceu 66% entre 2001 e 2010, enquanto a população dessas metrópoles cresceu apenas 10,7% no mesmo período. Apresento esses dados não com o intuito de ilustrar o desequilíbrio no uso dos espaços a partir de diferentes modais – que estão intimamente relacionados às políticas de desenvolvimento do Brasil desde a década de 1950 – e seus efeitos diretos na qualidade de vida nas grandes cidades do país. A forma que escolhemos – como coletividade – para organizar nossos deslocamentos diários na cidade tem impactos diretos – muitas vezes, imediatos – na constituição e na qualidade dos espaços públicos da cidade, bem como na própria possibilidade de acesso a esses locais.

De acordo com estudo do Ipea (2011), quase 40% dos brasileiros que ganham até 2 salários mínimos já desistiram de ir a algum lugar por dificuldades de locomoção urbana e/ou sentem a necessidade de outro meio de transporte. A taxa cai para 17,1% considerando-se pessoas que possuem renda entre 5 e 10 salários mínimos e alcança índice nulo dentre os que ganham mais de 20 salários por mês. Caminhar na cidade também parece ser uma atividade majoritariamente realizada pelas pessoas de menor renda; o automóvel particular funciona como ferramenta e símbolo de afastamento dos espaços públicos.

O olhar e a experiência sobre a cidade, sob o ponto de vista de quem está dentro de automóveis, fazem-se mediante uma divisão fundamental entre o indivíduo e o ambiente, através da lataria dos carros, os quais funcionam como uma “couraça” protetora, física e simbólica e que têm nas janelas o recorte específico para onde se volta o olhar (GEGNER, 2011). Além dessa divisão fundamental, há ainda o ritmo acelerado desses veículos, que implica uma relação espaço-temporal com o ambiente na qual este é percebido apenas “de passagem”. Nessa perspectiva, os trajetos, os caminhos, são muito menos valorizados do que o destino final, o local de chegada; a cidade e seus espaços públicos são assim percebidos muito mais como obstáculos – por vezes, “perigosos” – que devem ser enfrentados, preferencialmente com os vidros escuros levantados, para chegar ao local desejado, ao fim

específico, e muito menos como espaço de socialização e interação com o outro.

Os carros guardariam uma estreita relação com os “enclaves fortificados” apresentados por Caldeira (2008) – a própria autora denuncia a aproximação –, já que ambos seriam expressão de uma relação específica de afastamento e “desconfiança” com os espaços públicos, com a rua – e afirmação do que é privado e fechado –, ainda espaços de encontro com a multiplicidade, com a heterogeneidade e com indivíduos de diferentes grupos e classes sociais. A autora demonstra como, a partir das diferentes práticas de espaço – estreitamente relacionadas à condição econômica dos grupos –, dando ênfase às práticas de habitação das classes média e alta paulistas –, produz-se uma cidade cada vez mais segregada e espaços públicos cada vez menos plurais.

Nessas cidades, e especialmente para sua elite, um ato banal como uma visita à irmã implica lidar com guardas particulares, identificação, classificação, portões de ferro, intercomunicadores, portões eletrônicos, cachorros – e muita suspeita. *O homem aproximando-se do portão é um bom candidato à suspeito, já que anda a pé em vez de guiar um automóvel, ou seja, usa o espaço público da cidade de uma maneira que os moradores do condomínio rejeitam.* Condomínios fechados, o novo tipo de moradia fortificada da elite, não são lugares para os quais as pessoas caminhem ou pelos quais passem. Eles são distantes para serem aproximados só de automóvel e apenas por seus moradores [...] eles estão mudando consideravelmente a maneira como as pessoas das classes média e alta vivem, consomem, trabalham e gastam seu tempo de lazer. *Eles estão mudando o panorama da cidade, seu padrão de segregação espacial e o caráter do espaço público e das interações públicas entre as classes.* (CALDEIRA, 2008, p. 257-258, grifo meu).

É nesse contexto que o próprio caminhar na cidade pode virar um estigma para o cidadão, como demonstra a autora com relação ao bairro do Morumbi, um dos mais ricos da cidade de São Paulo. A vida dentro dessas “ilhas” privadas e o afastamento das ruas contribuiriam para o enfraquecimento das noções de responsabilidade pública, já que há cada vez menos interação entre pessoas de diferentes classes ou grupos sociais. Se os espaços públicos – lugares por excelência desse tipo de encontro – sofrem um progressivo abandono pelas camadas mais ricas da população, “[...] retirar-se da vida pública da cidade e do uso de seus espaços públicos é provavelmente um privilégio só para aqueles cuja participação nela é dada como certa e que podem sonhar em criar universos melhores e mais exclusivos.” (CALDEIRA, 2008, p. 291).

Num levantamento feito sob encomenda da Secretaria Municipal de Infraestrutura de Fortaleza (Seinf) – para a realização do Plano Diretor Cicloviário da cidade (FORTALEZA, 2014) –, 80% dos pedestres nas ruas tinham renda mensal de até R\$ 2.000,00; 4,8% dos pedestres recebiam até R\$ 5.500,00 mensais e nenhum dos entrevistados – mais uma vez, taxa nula – recebia acima de R\$ 5.500,00 por mês. Dos pedestres entrevistados, aproximadamente 70% caminhavam para completar seus trajetos antes ou depois de utilizar o transporte público.

Percebe-se uma não equidade nos usos dos espaços urbanos – um verdadeiro processo de segregação socioespacial – e que os cidadãos sofrem com a dificuldade de locomoção de maneira desigual. Os que mais enfrentam dificuldades – e que, muitas vezes, não conseguem ou desistem mesmo de ir a certos locais – são os que possuem menor renda mensal.

Essas pessoas também são as que mais utilizam o transporte público – e provavelmente as que precisam percorrer as maiores distâncias diárias em seus deslocamentos –, sendo que aproximadamente 70% dos usuários de transporte de massa no Nordeste consideraram o serviço muito ruim, ruim, ou regular (IPEA, 2011). A parcela mais rica da população locomove-se essencialmente em veículos automotores particulares, os veículos com maior taxa de ocupação do espaço público e que demandam os maiores gastos com infraestrutura dentre todos os modais: a estrutura viária feita para veículos automotores particulares chega a ser dezenas de vezes mais cara do que os investimentos necessários para o transporte público ou não motorizado.

Diante desse contexto, na mobilidade urbana, a bicicleta surge como alternativa barata, viável e eficiente de deslocamento, atraindo cada vez mais pessoas de diferentes camadas sociais. Apresento agora um pouco do perfil da utilização da bicicleta como meio de transporte na cidade de Fortaleza para posteriormente refletir – a partir das narrativas de ciclistas urbanos – sobre as trajetórias, motivações e discursos ligados à adoção do modal como forma de deslocamento.

2.4.2 Ciclismo urbano na cidade de Fortaleza

A cidade de Fortaleza possui atualmente cerca de 2.571.000 habitantes. A área territorial da cidade é de 314,930 km², relativamente pequena em comparação a outras capitais, como São Luís (834,785 km²), Salvador (692,819 km²), Rio de Janeiro (1.197.463 km²) ou São Paulo (1.521.110 km²) (IBGE, 2015)²⁶.

O relevo da cidade é pouco acidentado e as chuvas concentram-se sobretudo nos primeiros meses do ano. Além dessas características, que tornam a cidade propícia à utilização da bicicleta para os deslocamentos urbanos, a disposição das ruas em “xadrez” em boa parte da cidade facilita os deslocamentos de bicicleta pela facilidade na escolha de caminhos alternativos.

De acordo com dados da Seinf²⁷, obtidos em grande parte durante as pesquisas para

26 Disponível em: <www.cidades.ibge.gov.br>. Acesso em: 22 maio 2015.

27 Esses dados foram retirados da própria apresentação de *slides* utilizada pela Seinf para a exposição do projeto e disponibilizadas no *site* da Prefeitura de Fortaleza. Disponível em: <http://www.fortaleza.ce.gov.br/sites/default/files/apresentacao_diagnostico_preliminar_pdc_i_fortaleza.pdf>. Acesso em: 7 jun. 2014.

a realização do Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI), o ciclismo urbano na cidade apresenta o seguinte perfil: 73,6% dos ciclistas na cidade são homens; esse é um fenômeno observado na maioria dos grandes centros urbanos do Brasil: o uso da bicicleta como forma de transporte aumenta entre as mulheres especialmente em cidade menores, fora das capitais.

A faixa etária majoritária dos usuários está entre 20 e 45 anos, contabilizando quase 67% do total de ambos os sexos; 55,9% dos ciclistas utilizam a bicicleta em suas rotas diárias pelo menos seis dias por semana e, se acrescentarmos os cidadãos que fazem seus trajetos diários pelo menos quatro vezes por semana na bicicleta, chegamos à taxa de quase 80% de ciclistas que recorrem à bicicleta como o principal meio de transporte.

Próximo de 80% é a taxa dos que possuem emprego fixo ou trabalham como autônomos; 9,3% são estudantes. Por fim, mais de 65% dos deslocamentos são feitos no trajeto casa – trabalho, e apenas 6,1% têm como objetivo ir a locais de lazer; praticamente 60% afirmaram que recorrem à bicicleta por ser um meio de transporte mais rápido, e apenas 1,5% afirmaram utilizar a bicicleta por esta proporcionar uma atividade física ao usuário. A bicicleta, na cidade de Fortaleza, é um veículo predominantemente utilizado pelas pessoas de renda mais baixa: quase 97% das pessoas que pedalam para se deslocar recebem entre R\$ 0,00 e 2.000,00 mensais.

Esses dados mostram que o uso da bicicleta em Fortaleza se dá majoritariamente por homens entre 20 e 45 anos em seus trajetos cotidianos de casa ao trabalho e que a bicicleta é apropriada sobretudo como forma de circulação diária, como meio de transporte. Esses dados desconstruem uma visão muito comum – que busca ser modificada por meus interlocutores – do uso da bicicleta como esporte/lazer, coisa de “criança”, uma brincadeira ou uma “fase” supostamente anterior à possibilidade de comprar um veículo motorizado na vida das pessoas: 37,4% dos ciclistas urbanos da cidade possuem mais de 35 anos de idade, e aproximadamente 70% mais de 25 e menos de 55 anos.

Passo a abordar a trajetória de indivíduos que adotaram a bicicleta como meio de transporte na cidade de Fortaleza. Parto das próprias narrativas de alguns ciclistas urbanos sobre suas primeiras pedaladas, seu processo de adoção da bicicleta como transporte – as dificuldades e motivações – e os discursos e experiências ligados à prática.

2.5 Trajetória de ciclistas urbanos

Como já foi demonstrado, no Brasil, a bicicleta é opção de transporte especialmente para as pessoas de menor renda. Uma explicação do uso da bicicleta simplesmente por fatores econômicos, contudo, cairia certamente num reducionismo vazio. O próprio conceito de

trajetória (VELHO, 1994) é interessante sobretudo por abrir espaço para as escolhas e mesmo “desvios” do indivíduo com relação aos grupos aos quais pertence, como o grupo familiar. Uma trajetória individual, assim, evidencia variações e escalas de prioridades diferentes dentro do sistema (ou sistemas) simbólico no qual está inserido o sujeito.

Acredito, certamente, que existe uma relação entre crenças, valores e experiências de classe, trajetórias, natureza de rede de relações etc. Sem dúvida, em uma sociedade complexa moderna, com classes sociais diferentes e projetos sociais alternativos, esse é um fenômeno até mais evidente. No entanto, creio que corremos o risco de fazer um verdadeiro *tour de force* para explicar opções que, na falta de termo mais adequado, chamarei de *existenciais*, através da identificação de diferenças sociológicas cuja relevância pode ser discutível. (VELHO, 1994, p. 42).

O próprio processo de escolha da bicicleta como forma de deslocamento não pode ser compreendido simplesmente pela “opção mais barata”, apesar de esse aspecto estar presente em muitas escolhas. Mesmo dentre usuários com menor escolaridade e nível de renda, o fato de a bicicleta ser um meio de transporte econômico não aparece como um dos principais atrativos. Os dados do levantamento feito para a realização do PDCI de Fortaleza mostram que, para quase 60% dos ciclistas urbanos da cidade, a eficiência com relação ao tempo é o principal atrativo da bicicleta: eles a escolheram porque é um meio de transporte rápido. Como segundo fator, surge a baixa qualidade do transporte público; apenas como terceiro principal motivo, surge o fato de ser um veículo barato.

A prática do ciclismo urbano não pode ser explicada simplesmente pela “falta de opção melhor”. Vários dos meus interlocutores possuem ou possuíam veículo automotor particular e/ou poderiam arcar com os custos do transporte público, com diferentes impactos em suas rendas mensais, é claro; não obstante, utilizam a bicicleta em grande parte de seus deslocamentos urbanos. Por quê? Que atrativos a bicicleta oferece? Como a bicicleta surge como opção? Que valores são preponderantes nessa escolha? Que discursos surgem a partir da utilização da bicicleta como meio de transporte? Nas linhas subsequentes, buscarei refletir sobre as trajetórias de ciclistas urbanos – especialmente de classe média e com ensino superior completo –, identificando representações, discursos e motivações relacionados à adoção e utilização da bicicleta na cidade.

2.5.1 Das primeiras pedaladas ao uso cotidiano

Falar das primeiras experiências com a bicicleta – mesmo para quem não a emprega como transporte – remete grande parte das pessoas diretamente ao período da infância. A

bicicleta está vinculada à descoberta das potencialidades do próprio corpo e às primeiras experiências de expansão e “conquista” do espaço. Marc Augé (2009b, p. 17), em seu *Elogio de la bicicleta*, faz uma espécie de autorrelato:

Nadie puede hacer un elogio de la bicicleta sin hablar de sí mismo. La bici forma parte de la historia de cada uno de nosotros. Su aprendizaje remite a momentos particulares de la infancia y de la adolescencia. Gracias a ella, todos hemos descubierto un poco de nuestro cuerpo, de sus capacidades físicas y hemos experimentado la libertad a la que está indisolublemente ligada. Para alguien de mi generación, hablar de la bicicleta es, pues, evocar, fatalmente, muchos recuerdos. Pero esos recuerdos no son sólo personales; están arraigados en una época y en un medio, en una historia compartida con millones de otros.

O processo de aprendizagem e as primeiras pedaladas estão amiúde ligados à ideia de superação e de aventura. Aprender a se equilibrar e a vencer as distâncias – que talvez fossem intransponíveis sem a bicicleta – é também aprender a superar medos e a enfrentar dificuldades: a bicicleta, inicialmente, é sobretudo um desafio; equilibrar-se corresponde a um domínio maior do espaço e das distâncias, uma conquista da rua; não se equilibrar corresponde, inevitavelmente, a cair e se machucar.

A superação do medo e da insegurança é imprescindível para o aprendizado do ato de pedalar, tanto para quem aprende ainda durante a infância como para quem o faz na vida adulta. Nas narrativas de ciclistas urbanos sobre seu processo de aprendizado, a “autossuperação” e a ideia de aventura são, com diferentes ênfases, elementos recorrentes.

Uma coisa é aprender a andar numa bicicleta pequena, outra coisa é você aprender a andar numa bicicleta maior você sendo pequeno. Aí eu comecei a andar nessa bicicleta da minha tia. Então eu me lembro até hoje eu andando na bicicleta na beira do rio, meu irmão do meu lado, sem me segurar; eu com medo de cair, e meu irmão dizia assim: ‘Cuidado, não vai cair dentro do rio que, se você cair, as piranhas te comem’ [risadas], mas não tinha [...] piranha nenhuma, era só para me fazer medo mesmo. Eu devia ter uns 9, 10 anos, e ele tinha já uns 12. Aí foi assim que eu aprendi, passei as férias lá andando direto, aprendendo a andar. (Ciclista 1: homem, 32 anos, estudante de ensino superior).

Outro relato também aborda as dificuldades iniciais no aprendizado.

Eu devia ter na casa dos 13 anos. Eu não tinha bicicleta e aí eu andava na bicicleta dos outros. [...] Eu lembro de umas quedas que foram bem marcantes. Eu demorei um pouco a aprender porque eu tinha um pouco de medo, mesmo quando eu comecei a aprender. Eu lembro que tinha uma ladeira, em frente à minha casa, eu morava num assentamento rural do Incra [Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária], na época, em Tauá, assentamento Angicos; E, quando eu ia descendo essa ladeira de terra, com umas pedras, tinha que dobrar para parar, porque a bicicleta não freava direito, e eu, uma vez, com medo de fazer a curva, bati na cerca que tinha no final, aí quebrei o garfo da bicicleta. Como era cerca de arame farpado, eu enfiei os dedos na cerca, mas ok, continuei tentando. (Ciclista 4: homem, 29 anos, estudante de pós-graduação).

É interessante notar que nesses relatos sempre há uma referência a lugares e espaços

específicos nos quais o processo de aprendizado se deu. Esses locais fazem parte da memória de muitos ciclistas e de uma primeira ampliação dos espaços ocupáveis, bem como das formas de apropriação. O aprendizado do ato de pedalar – especialmente durante a infância – faz parte das primeiras experiências de apropriação da rua e dos espaços públicos. Geralmente lugares de pouco movimento ou fora do contexto de circulação de outros veículos.

Nas palavras de um ciclista que aprendeu a andar de bicicleta após a fase adulta, o espaço utilizado para o aprendizado é lembrado com carinho e orgulho: “A rua em que eu morava era uma rua sem saída, aí tinha pouco movimento e quase não passava carro. *Era uma rua, mas era meu espaço, né? Lá ficou o sangue das minhas quedas; eu caí muito ali.*” (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).

Após vencidas as etapas iniciais de aprendizado da técnica e do equilíbrio necessários para sua utilização – bem como da descoberta das capacidades do corpo e das distâncias que podem ser vencidas a partir da interação entre corpo e bicicleta –, é possível uma nova expansão das áreas “cicláveis”. Além da expansão nos espaços de uso da bicicleta, pedalar passa também a fazer parte das primeiras experiências sem supervisão de adultos nos espaços públicos; há a conquista de uma certa independência, e a prática, muitas vezes, passa a se dar de forma coletiva, junto com os amigos.

Eu tinha seis anos quando aprendi, foi meu pai que me ensinou, lá em Iguatu. Eu morava a uma rua do estádio. E o estádio, como o futebol lá era muito amador, o estádio era praticamente desocupado pelo futebol e ocupado pela criançada do bairro. Tinha uma pista de corrida ao redor, mas era aquelas de terra mesmo, e *a gente aprendia lá a andar de bicicleta e depois a gente ia andar com a galera mesmo.* Lembro que eu tinha uma Monark BMX²⁸ e eu acho ‘irado’ porque eu ainda tenho uma foto minha com a bicicleta no dia em que eu aprendi a andar e está até hoje na sala da minha casa. (Ciclista 5: homem, 23 anos, estudante de ensino superior, grifo meu).

Outro ciclista faz um relato parecido:

Quando eu ganhei essa bicicleta nova, após passar de ano, eu devia ter uns onze anos. No fim de semana, eu e os amigos lá da rua pegávamos as bicicletas para dar uma volta para algum lugar, isso há 20 anos atrás, em 93, 94, mais ou menos. Meus amigos tinham BMX, e eu tinha uma *Mountain Bike*, *aí a gente saía para rodar por aí no fim de semana, ficar rodando, roubar pito de pneu de carro para botar nas bicicletas.* *Aí, nessa época, eu já andava mais, mas era um andar bem mais limitado; a gente ia para a Praia de Iracema, para a Beira Mar, pelo Bairro de Fátima, mais próximo à minha casa [no Centro da cidade], nunca fui nessa época, por exemplo, ao Iguatemi [shopping center] ou à Praia do Futuro.* (Ciclista 1: homem, 32 anos, estudante de ensino superior, grifo meu).

28 Bicicleta de pequeno porte, mas muito resistente, utilizada tanto por crianças como pelos aficionados por manobras e saltos com a *bike*. A BMX virou uma verdadeira febre no final da década de 1980, sendo o sonho de consumo de muitas crianças.

Essa independência nos espaços públicos – de simplesmente “rodar por aí” com os amigos – é relatada por vários ciclistas e parece ser característica de uma época em que o medo da violência urbana e o próprio trânsito – dentre outros fatores – ainda não haviam desencadeado um processo de rejeição da rua e de valorização dos espaços privados e fechados. É interessante notar que, para o segundo ciclista, suas rotas ainda eram “limitadas”. Contudo, essa limitação é provavelmente com relação aos deslocamentos que faz atualmente. Para um garoto de 11 anos, certamente se deslocar uns poucos quilômetros de bicicleta de forma autônoma, sem supervisão e sem gastar dinheiro, resultava numa grande ampliação das áreas utilizáveis – que ainda são essencialmente regiões próximas de casa – e num verdadeiro processo de descoberta da cidade ao redor. A noção de “liberdade” e de “autonomia” é a tônica de muitas narrativas.

No livro *Minha garagem é um sala de estar*, Luís Patrício, autor da obra – de cunho autobiográfico – e ciclista urbano residente em Curitiba, relata uma experiência marcante em sua trajetória com a bicicleta: sua ida, pela primeira vez, para a escola pedalando.

Além do momento que aprendi a pedalar sem rodinhas, eu tenho uma outra forte memória de criança em relação à bicicleta, foi o dia em que fui pedalando pela primeira vez para a escola. Eu tinha em torno de doze anos quando isso aconteceu. Nós havíamos nos mudado pouco antes. [...] Antes eu morava a poucas quadras da minha escola [...] mas com a mudança minha casa tinha ficado a nove quilômetros da escola. Um certo dia, eu decidi que queria ir de bicicleta para a aula. Já investiguei minhas lembranças, mas não consigo recordar exatamente quais foram minhas motivações. Talvez eu tenha visto um filme ou uma propaganda na televisão onde o mocinho vivia uma aventura de bicicleta. Talvez eu quisesse impressionar uma garota. Talvez eu simplesmente tivesse sentido vontade de ir pedalando para a aula e pronto. *Uma coisa é certa, não foi por falta de carona*. Meus pais faziam questão de levar meus irmãos e eu de carro aonde quer que precisássemos, apesar da agenda apertada [...]. Ainda hoje, sinto meu coração dar uma leve acelerada quando lembro do momento de sair de casa em que olhei para a bicicleta encostada na varanda. *Parecia que estava entrando numa nave para ir a um planeta desconhecido, apesar de estar prestes a seguir um caminho que eu já tinha feito centenas de vezes. No final das contas, era realmente um mundo inexplorado. Virar a esquina da pequena rua sem saída em que eu morava e entrar na avenida, imaginando todo o caminho que eu tinha pela frente me deu uma sensação de liberdade indescritível*. (PATRÍCIO, 2013, grifo meu).

Esse relato é extremamente interessante para se perceber as novas significações sobre os caminhos e espaços que são consumidos pelos indivíduos a partir do uso da bicicleta para seus deslocamentos. Uma rota que já havia sido percorrida uma infinidade de vezes, na condição de passageiro de carro – condição de passividades, já que ao passageiro se relega o papel de observador da paisagem que se desloca aceleradamente ao seu redor –, torna-se um “mundo inexplorado”, e a bicicleta, uma nave, que permitirá o acesso às novas experiências e formas de usufruir o tempo dos deslocamentos e os espaços entre o ponto de ida e o ponto de chegada. Utilizar a bicicleta para deslocar-se na cidade – especialmente para quem até então se locomovia de outras formas – equivale a locomover-se em outras temporalidades e vivenciar,

mesmo em caminhos diariamente percorridos, uma nova maneira de perceber a cidade.

Um ciclista urbano que realiza parte de seus deslocamentos cotidianos de carro e parte de bicicleta descreve suas primeiras impressões de quando começou a utilizar também a bicicleta como meio de transporte na cidade de Fortaleza, tocando também na ideia do descobrimento de “um novo mundo” em espaços pelos quais passava diariamente de carro:

Você passa a entender que os espaços são públicos, que você realmente tem que aprender a compartilhar! Você vê, tem gente que vem de carro e se sente no direito de te trancar, de andar na frente; onde tem bicicletário, o pessoal estaciona moto. Acho que você começa inclusive a perceber o quanto a gente é egoísta quando está no carro, o quanto é ruim e prejudica o ‘É só dois minutinhos’, ‘É só um instante’, ‘É rapidinho’, que é algo que, para as pessoas, pode ser pouca coisa, mas que atrapalha a vida dos outros! *Eu passei a enxergar melhor os problemas da cidade e os detalhes também*: um dia desses, eu estava passando num cruzamento no centro da cidade e vi numa caixa escrito: ‘Salve o Prefeito Roberto Cláudio’, que eu nunca tinha reparado! Outro dia, vi escrito num poste, em frente a uma câmera: ‘Sorria mesmo sem estar sendo filmado!’ Eu parei a bicicleta para bater uma foto, o que eu jamais poderia fazer de carro. *De bicicleta, você vai mais devagar* e não tem que estar tão atento com todos os movimentos necessários para dirigir um carro, então você presta atenção e percebe a cidade. *Em cada esquina que você chega, surge um mundo de possibilidades e de coisas novas.* (Ciclista 1: homem, 32 anos, estudante de ensino superior, grifo meu).

O olhar e a experiência sobre a cidade a partir da bicicleta oferecem perspectivas bem diversas das oferecidas pelos automóveis ou pelo transporte público de massa: não há uma quebra brusca entre o espaço e o indivíduo, que fica de diversas formas “vulnerável”, não apenas fisicamente, mas também aos estímulos e detalhes que a cidade oferece: sons, cheiros, relevos, pessoas nas ruas, etc. Outro ciclista urbano – que anteriormente também se deslocava majoritariamente de carro – faz um relato semelhante de como passou a perceber certos detalhes na cidade que lhe passavam despercebidos, como a própria presença de ciclistas no trânsito:

Tem gente que diz que Fortaleza não tem ciclista. Só o que tem é ciclista, tem muito ciclista em Fortaleza! Você pega qualquer avenida, você vê um ciclista passando. As pessoas dizem que não tem, mas é porque elas não veem. Eu mesmo não via antes. Quando eu comecei a andar de bicicleta e voltei para Fortaleza, foi que eu percebi a quantidade de ciclista que tem. *Então, há mais de 20 anos morando em Fortaleza, e só então eu percebi.* (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal).

O ritmo mais lento e a constância da velocidade permitem uma percepção singular do ambiente e de suas particularidades; além disso, o ciclista, desmontado de sua bicicleta, torna-se instantaneamente um pedestre, o que lhe permite ainda mais mobilidade e interatividade com a rua.

O espaço não é assim percebido nem experienciado enquanto “do lado de fora” ou “de passagem”. A “mediação” ou cisão com o espaço oferecido por um meio de transporte como a bicicleta é quase inexistente. A própria temporalidade se transforma no contexto do ciclismo

urbano: é muito improvável ouvir de um ciclista urbano que “perdeu tempo no trânsito” – ideia que habita cotidianamente a cabeça de quem tem de realizar deslocamentos diários pela cidade através dos mais variados meios de transporte. Tal afirmação seria improvável, tanto porque dificilmente se fica “preso no trânsito” locomovendo-se de bicicleta como pelo fato de o tempo despendido no deslocamento diário nas ruas não ser percebido como tempo “de má qualidade”, “tempo perdido”, e sim como tempo de fruição, de conhecer a cidade e a si mesmo, os limites e as capacidades do próprio corpo.

Além disso, alguns aspectos essenciais da própria dinâmica da cidade, como a velocidade, a pressa constante, a impessoalidade – a atitude *blasé* de que fala Simmel (2001) –, evidenciam-se de diversas formas na experiência da rua, ganham contornos mais nítidos dentro da lógica do ritmo reduzido e da vulnerabilidade oferecida pelo uso da bicicleta. A “mediação” com o espaço oferecida por um meio de transporte como a bicicleta é quase inexistente; o ciclista, como bem destaca Augé (2009), experiencia a todo instante um inevitável “corpo a corpo com o espaço”.

Experiência muito diversa é, por exemplo, a do usuário do metrô, figura emblemática de uma sociedade de massa (AUGÉ, 2009a). Para esse sujeito, o espaço vivenciado cotidianamente durante os trajetos é o espaço do vagão e, na maioria das vezes, não há sequer paisagem a ser admirada: o usuário do metrô desloca-se quilômetros debaixo da terra, sem que perceba qualquer mudança no espaço ao seu redor. Assim como o passageiro do automóvel, o usuário do metrô cumpre um papel de passividade, como também o usuário de ônibus, nos seus deslocamentos: ele escolhe simplesmente para onde vai e aguarda o momento da chegada. Augé (2009a, p. 25) busca delinear alguns traços constitutivos dessa figura emblemática das sociedades modernas, o passageiro do transporte de massas, condição a partir da qual grande parte dos cidadãos se desloca e se apropria cotidianamente dos espaços urbanos:

Está, pues, muy claro que si en el metro cada cual ‘vive su vida’, ésta no puede vivirse en una libertad total, no sólo porque el carácter codificado y ordenado de la circulación del metro impone a cada cual comportamientos de los que no podría sino exponiéndose a ser sancionado, ya por la fuerza pública, ya por la desaprobación más o menos eficaz de los demás usuarios [...] Pues, en efecto, ésta sería, para quienes lo utilizan todos los días, la definición prosaica de metro: la colectividad sin el festejo y la soledad sin el aislamiento. Soledad, ésta sería sin duda la palabra clave de la descripción que podría intentar hacer un observador exterior del fenómeno social del metro.

Apesar da proximidade física, os usuários dos transportes de massa “se tocam sem se falar”, ou se falam apenas de maneira fortuita e fugaz. Não deixa de ser curioso que essa experiência seja marcada pela solidão – ou “solidões” –, e as narrativas dos ciclistas sejam

marcadas exatamente pela ideia de contato e proximidade: se o ciclista vivencia o espaço urbano sem a mediação de janelas, portas e rotas preestabelecidas, essa experiência se dá majoritariamente de forma individual. Sem embargo, nas narrativas dos ciclistas urbanos sobre suas experiências, a ideia de solidão ou de distanciamento dos outros cidadãos jamais surge. O que ocorre é exatamente o oposto: locomover-se de bicicleta é assumir uma posição de vulnerabilidade aos estímulos da cidade, é permitir-se o encontro e o inesperado, que são tão constitutivos dos espaços públicos. Evidencia-se que a diferentes formas de deslocamento, diferentes práticas e apropriações do espaço correspondem também experiências e percepções singulares do cotidiano na cidade. O próprio autor percebe a bicicleta como uma forma de locomoção potencialmente transformadora dos espaços urbanos:

Lo urbano se extiende por todas partes, pero hemos perdido la ciudad y al mismo tiempo nos perdemos de vista a nosotros mismos. Ante este panorama, es posible que a la bicicleta le corresponda un papel determinante: ayudar los seres humanos a recobrar la conciencia de sí mismos y de los lugares que habitan, invirtiendo en lo que corresponde a cada uno, el movimiento que proyecta a las ciudades fuera de sí mismas. Necesitamos la bicicleta para ensimismarnos en nosotros mismos y volver a centrarnos en los lugares en que vivimos. Así, lo que está en juego cuando hablamos de recurrir a la bicicleta no es algo menor. Se trata de saber si, frente al auge de un urbanismo galopante que amenaza con reducir la ciudad antigua a una concha vacía, con transformarla en decorado para los turistas o en museo al aire libre, es posible restituírle algo de su dimensión simbólica y de su vocación inicial de favorecer los encuentros más imprevistos. Se trata, sencillamente, de devolver sus cartas de nobleza al azar, de comenzar a romper las barreras físicas, sociales o mentales que anquilosan la ciudad y de devolver el sentido a la bella palabra ‘movilidad’. (AUGÉ, 2009b, p. 61 grifo meu).

O ciclismo urbano, assim, surge como uma forma de ressignificação e de (re)descoberta dos espaços urbanos a partir de uma forma singular de deslocamento e de apropriação da cidade. Num contexto de segregação socioespacial – o qual está relacionado intrinsecamente às possibilidades de mobilidade urbana de indivíduos e grupos –, a bicicleta figura ainda como ferramenta de “democratização” da cidade, de acesso e de apropriação de seus espaços.

A noção de contra-uso, consoante Leite (2007), é especialmente interessante para refletir sobre as formas como os cidadãos se apropriam da cidade na qualidade de praticantes do espaço. Na visão do autor, a cidade é o resultado de múltiplas influências formais e cotidianas; os espaços urbanos são polissêmicos e fruto de diferentes investimentos simbólicos e práticas espaciais. Diferentes indivíduos e grupos percebem e praticam os espaços de diferentes maneiras. Seriam contra-usos as formas indisciplinadas, formas “alternativas” de praticar e se apropriar do espaço: “Essas significações, ou contra sentidos, que diferem daqueles esperados pelas políticas urbanas, contribuem para uma diversificação dos atuais sentidos dos lugares.” (LEITE, 2007, p. 214).

As ruas e os espaços públicos, que se tornaram progressivamente espaços sobretudo de circulação, de ligação entre um ponto e outro da cidade, lugares de passagem, ou “não lugares” (AUGÉ, 1994), passam a ser valorizados e (re)apropriados através do uso da bicicleta para os deslocamentos cotidianos. Situações diversas e mesmo novas experiências de tempo e de espaço são vivenciadas; outros códigos e outras representações – “contranarrativas” – passam a fazer parte das práticas espaciais e mesmo das interações nos espaços públicos – não sem conflitos e tensões.

Numa cidade com ruas pensadas essencialmente para a circulação acelerada de veículos automotores, o uso da bicicleta pode surgir ainda como um enfrentamento²⁹ (consciente) diante do planejamento urbano e dos usos e apropriações mais legitimados: no caso, a circulação acelerada e apressada. Os usos alternativos – que implicam outras experiências espaço-temporais – e as representações sobre a cidade por parte de ciclistas urbanos serão retomados adiante, a partir da própria fala desses atores.

Retornemos, no momento, à reflexão sobre a trajetória de indivíduos que se tornaram ciclistas urbanos. Um fenômeno comum nessas trajetórias é haver um hiato entre as primeiras experiências de uso da bicicleta no meio urbano – ainda associadas especialmente ao lazer – e o momento da decisão de transformá-la num meio de transporte. As dificuldades de deslocamento figuram como um importante fator para a adoção da bicicleta.

Antes eu só andava de carro; e senti uma mudança brusca na minha qualidade de vida. Quando eu estava em Coimbra e eu pensei em voltar para Fortaleza, quando eu pensava sobre isso, eu ficava muito estressado. E eu percebi que boa parte desse estresse – talvez quase 100% desse estresse – tinha a ver com minha falta de liberdade em Fortaleza, de locomoção. Todo lugar que você vai, você fica preso no congestionamento, mas porque você vai de carro, né? Porque eu ia de carro para todo canto e sempre tinha esse estresse, não só de engarrafamento, mas da atitude dos outros motoristas, porque o volante, o carro, parece que ele é desenhado para te estressar; ele é um objeto que, se fosse fazer um estudo psicológico de como vamos estressar as pessoas, ia sair como resultado um carro, um carro. E o carro é feito para te dar uma sensação de potência, né? (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).

A grande maioria dos ciclistas com os quais tive contato durante meu processo de pesquisa deslocava-se de ônibus ou de carro antes de começar a realizar seus deslocamentos urbanos em cima da bicicleta. Há inúmeras razões pelas quais alguém decide se locomover de bicicleta na cidade: eficiência – os outros modais já não mais satisfaziam –, economia, praticar atividade física regular ou mesmo por uma percepção de que andar de bicicleta é um ato político

²⁹ Posteriormente, esse “enfrentamento” se tornará mesmo uma prática política organizada e institucionalizada por parte de alguns ciclistas urbanos, visando sobretudo a fazer com que a bicicleta seja levada em consideração nas políticas de administração e de gestão do espaço urbano. Retorno ao tema adiante.

de contestação e de transformação da cidade. Contudo, na maioria das narrativas, um ponto comum é o estranhamento e o medo do trânsito nas pedaladas iniciais:

Em 2010, quando eu vim para Fortaleza, eu tinha 17 anos e eu sempre tive bicicleta lá [onde morava, numa cidade do interior cearense] [...]. Automaticamente, quando eu vi o trânsito daqui – eu sempre gosto de falar isso –, me assustou muito, né. Eu vinha do interior e, *quando vi o trânsito da cidade, não conseguia imaginar enfrentar esse trânsito daqui de bicicleta*. Aí, quando foi 2013, mais ou menos [...] vendo a realidade do pessoal, gente que eu via todo dia de bicicleta e que era mais aberta a essa questão, aí eu comecei a retomar. Mas teve esse hiato entre 2010 e o começo de 2013; *eu nem Imaginava* [ênfase do entrevistado] *colocar a bicicleta de novo na minha vida e muito menos no meu cotidiano*. Aí, quando eu comecei em 2013, eu comprei uma *bike*, me aproximei da galera dos movimentos e comecei também a pedalar em *Night Bike*, para ir testando minha questão física, e aí eu vi que era muito tranquilo: o trajeto de casa para a faculdade – que é o percurso diário – é uns oito quilômetros e eu pensei: ‘Pô, se eu faço 30 quilômetros numa noite com o *Night Bike*, é tranquilo, vou começar a tentar’. E aí comecei a vir de bicicleta para a faculdade e acabou se transformando mesmo: em 2013 e 2014, meu meio de transporte foi a bicicleta. (Ciclista 5: homem, 23 anos, estudante de ensino superior, grifo meu).

O estranhamento e o medo precisam ser vencidos para que finalmente a bicicleta se torne um meio de transporte: um outro ciclista narrou sua experiência dizendo que começou a “desbravar” a cidade com a bicicleta. A descoberta da eficiência e da capacidade física de se deslocar também são pontos essenciais: na narrativa acima, os grupos de passeio foram o contexto dessa aprendizagem, ainda destacada do contexto cotidiano do trânsito.

A tensão e a preocupação pela sensação de insegurança no trânsito – insegurança relacionada principalmente ao medo de colisões – são características nas primeiras pedaladas no contexto do trânsito. Entretanto, para os ciclistas com os quais tive contato, especialmente os mais experientes, o deslocamento via bicicleta é percebido primordialmente como eficiente e prazeroso. A apropriação definitiva – não necessariamente exclusiva – da bicicleta como meio de transporte na cidade traz uma transformação na relação com os espaços e as temporalidades urbanas. Essa experiência é percebida sobretudo como de ganho de autonomia de mobilidade espacial e de controle sobre o próprio tempo; a palavra “liberdade” é citada praticamente em todos os relatos; a mudança na “qualidade de vida” é outra tônica das narrativas.

Eu estou andando de ônibus agora, esperando minha *bike* chegar. Estou achando um saco andar de ônibus, quer dizer, na verdade, o pior é esperar; *porque a grande vantagem que eu vejo da bicicleta em relação ao ônibus é a questão da liberdade, né: você pega na hora que você quiser sair, chegar aonde você quiser e guardar rápido. Macho, quando eu voltei a andar de ônibus, isso foi o terror para mim: como é chato você ir para uma parada e ficar esperando! Eu só senti essa diferença agora que voltei a andar de ônibus todo dia. Porque você passar mais tempo esperando o ônibus do que o tempo que ele leva até a minha casa é muito ruim!* (Ciclista 5: homem, 23 anos, estudante de ensino superior).

Nas experiências iniciais com a bicicleta, especialmente no período da infância,

vivencia-se uma expansão das áreas sobretudo de fruição e de lazer, além de uma “conquista” do espaço através da bicicleta. Sua apropriação como meio de transporte urbano, na fase adulta, também enseja, além de uma expansão das possibilidades de deslocamento e apropriação dos espaços, um controle sobre o próprio tempo, mesmo diante das imprevisibilidades do trânsito de uma grande cidade. Há ainda uma mudança na própria “qualidade” dos deslocamentos, na “qualidade de vida” mesmo.

Eu ganhei muita qualidade de vida com a bicicleta, foi uma coisa que mudou completamente a minha relação com a cidade. [...] Diversas coisas da cidade que, às vezes, eu tinha mesmo ódio, como, por exemplo: eu vou muito no Dragão do Mar, e sempre me estressava muito ter que ficar procurando estacionamento, não conseguir vaga ou ter que pagar estacionamento privado ou flanelinha. Agora eu não tenho mais esse problema, isso não me importuna mais; os flanelinhas continuam lá e falta vaga do mesmo jeito, mas a mim não atinge mais em nada. E tem outras coisas: a cidade toda travada pelos engarrafamentos; eu já tive experiência de demorar mais de 40 minutos de carro para percorrer dois quilômetros, um tempo tão ridículo que, se eu fosse a pé, tinha feito em metade do tempo! Comecei a ver que não dava mais para viver aqui me deslocando dessa forma. Aí você começa a viver melhor, a conhecer a cidade, aquele lance que eu sempre falo da ‘escala humana’, de você percorrer as ruas numa velocidade que você possa ver as coisas, conhecer, ficar próximo às pessoas, mais aberto. (Ciclista 3: homem, 33 anos, estudante de pós-graduação/autônomo).

Uma série de dificuldades cotidianas – como o tempo despendido nos congestionamentos, a dificuldade em conseguir vagas de estacionamento, a espera demorada pelo transporte público – dão lugar a um deslocamento rápido, eficiente e agradável, que possui mesmo um caráter lúdico. A experiência de estar nas ruas realizando um deslocamento deixa de ser uma experiência estressante e frustrante para dar lugar à fruição da cidade e à própria valorização dos trajetos entre um ponto e outro: o caminho deixa de ser percebido como “tempo perdido” e de “baixa qualidade” e passa a ser valorizado.

Nesse sentido, começa-se a vivenciar uma outra cidade, com outros ritmos, outros olhares e novas possibilidades. Vivenciam-se também outros problemas e dificuldades durante os deslocamentos: é praticamente consenso entre os ciclistas com os quais tive contato que o grande problema para os ciclistas urbanos é o perigo no trânsito desencadeado pela “falta de respeito” por parte de motoristas de veículos motorizados.

Parece haver, ainda, um desconhecimento – por parte de muitas pessoas – de que bicicleta é um meio de transporte: possivelmente há uma associação do ciclismo a práticas de lazer e por isso imaginam que a bicicleta não deveria estar no contexto do trânsito. Não chega a ser muito raro um ciclista ouvir durante suas pedaladas um “Sai do meio da rua!”. Eu mesmo, certa vez, após quase ser atropelado, fui dialogar com o motorista do carro parado ao sinal vermelho, que, diante da pergunta “Vai passar por cima?”, respondeu indiferente: “Queria o que

andando no meio da rua?”. Parece haver uma visão de que – além de bicicleta não ser meio de transporte, o que, portanto, não dá ao ciclista o direito de ocupar a rua – o trânsito é feito para a circulação de veículos automotores. Um ciclista urbano aborda o assunto evidenciando a perspectiva de “conquistar” espaço e respeito para os ciclistas no contexto do trânsito: a tônica é que esses espaços públicos, as ruas, devem ser “compartilhados”:

Acho que [o trânsito] se torna perigoso e se torna violento porque as pessoas não têm uma cultura de compartilhar as ruas; mas as pessoas só vão passar a ter essa cultura de compartilhar as ruas com os ciclistas e entender a bicicleta como um meio de transporte e parte do trânsito quando cada vez mais os ciclistas passarem a usar e ocupar as vias. Obviamente que não é só isso, tem alguns outros fatores que são importantes que caminhem paralelamente a isso: campanha de educação por parte da prefeitura e do governo do estado, no rádio. Se a gente for ver em alguns outros estados, eles fazem campanhas nesse sentido, por exemplo: em São Paulo e em Curitiba, os motoristas de ônibus recebem cursos de como respeitar os ciclistas. (Ciclista 1: homem, 32 anos, estudante de ensino superior, grifo meu).

A utilização urbana da bicicleta para deslocamentos é percebida não só como uma atividade potencialmente transformadora da relação individual com a cidade, mas também como atividade positiva para todos os cidadãos. A bicicleta traz benefícios coletivos e gerais para a cidade: menos poluição, menos barulho, mais espaço, menos mortes³⁰, menos congestionamentos, etc.

*A bicicleta tem esses diversos ângulos: ela é boa para a sociedade por diversos fatores e motivos e é boa para o indivíduo por diversos fatores e motivos. Então focar em só um deles acaba dando uma visão errada. Tem gente que acha que nós somos mártires, que a gente usa um meio de transporte que é ruim, que cansa, que fica debaixo do sol para poder ajudar a sociedade. E não é isso, a gente de fato usa um meio de transporte que não polui e não degrada o meio ambiente e não causa congestionamento, mas a gente usa porque é bom para a gente, é vantajoso para a gente. [...] Então a vantagem para o coletivo acabou vindo como um *plus*, um adendo, e que, só depois que eu tinha adotado a bicicleta, é que foi se tornar mais importante. (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).*

A partir dessa visão de que a bicicleta é potencialmente transformadora da relação individual com a cidade e que gera uma série de benefícios coletivos, o ciclismo urbano passou também a ser alvo de um investimento político por parte dos ciclistas com os quais tive contato direto. Além do uso cotidiano e individual da bicicleta na cidade – que já era percebido por muitos como uma prática política –, diversos ciclistas urbanos passaram a buscar vias de participação e diálogo com agentes do estado visando a inserir o uso da bicicleta nas discussões e no planejamento da mobilidade urbana na cidade.

³⁰ Estudos mostram que o aumento do número de ciclistas nas vias reduz o número de acidentes tanto em termos relativos como em números absolutos. Há uma expressão em inglês para caracterizar o fenômeno: “*there’s safety in numbers*” (“há segurança nos números”, ou “na quantidade”).

Acho que é uma temática muito importante. A gente vê que o governo incentiva muito o uso do carro. Então entra a questão do meio ambiente e também de que tipo, que modelo de cidade você quer. Porque, hoje em dia, a gente vê: *as ruas servem para quê? Todos esses projetos de mobilidade que a prefeitura e os últimos governos têm feito só servem para ligar você de um lugar fechado a outro lugar fechado 'da forma mais rápida possível', e essa 'forma mais rápida possível' seria supostamente dentro do carro. Esse modelo de cidade serve a quem? É esse modelo de cidade que a gente quer?* A gente tem que entender várias questões, entender a cidade e suas problemáticas de maneira sistêmica, onde a gente consiga enxergar que a questão do trânsito, da violência, da desigualdade social e do meio ambiente estão interligadas. (Ciclista 1: homem, 32 anos, estudante de ensino superior, grifo meu).

Se o uso da bicicleta para os deslocamentos possui o aspecto de um contra-uso das temporalidades e espaços urbanos e de uma ressignificação da cidade e do trânsito, esse uso e as múltiplas representações a ele associadas se tornam também fruto de investimento político por parte de ciclistas com o objetivo expresso de tornar a bicicleta uma ferramenta de transformação social, não apenas da relação individual com a cidade. Vai se constituindo, destarte, um projeto social:

A possibilidade da formação de grupos de indivíduos com um projeto social que englobe, sintetize e incorpore os diferentes projetos individuais depende de uma percepção e vivência de interesses comuns que podem ser os mais variados – a classe social, grupo étnico, grupo de *status*, família, religião, vizinhança, ocupação, partido político etc. *A estabilidade e a continuidade desses projetos supraindividuais dependerão de sua capacidade de estabelecer uma definição de realidade convincente, coerente e gratificante* – em outras palavras, de sua eficácia simbólica propriamente dita. [...] Na medida em que um projeto social represente algum grupo de interesse, terá uma dimensão política, embora não se esgote a esse nível, pois a sua viabilidade política propriamente dependerá de sua eficácia em mapear e dar sentido às emoções e sentimentos individuais. [...] Os projetos constituem, portanto, uma dimensão da cultura, na medida em que sempre são expressão simbólica. *Sendo conscientes e potencialmente públicos, estão diretamente ligados à organização social e aos processos de mudança social. Assim, implicando relações de poder, são sempre políticos.* (VELHO, 1987, p. 33-34, grifo meu).

Uma motivação política – uma percepção do ciclismo urbano como uma “forma de protesto”, de negação de certos aspectos da cidade – é algo que já estava presente nas percepções de alguns indivíduos, é inclusive o motor para alguns adotarem a bicicleta como forma de transporte, mesmo antes da constituição de um grupo organizado para defesa e estímulo do ciclismo urbano. Contudo, uma das primeiras articulações para uma ação política mais formal foi feita durante as eleições municipais de Fortaleza no ano de 2012: alguns ciclistas urbanos – que sequer se conheciam anteriormente – começaram a se articular através da internet, ainda em fóruns de discussão de grupos de passeio, que eram, até então, os únicos espaços – virtuais – que agregavam uma série de ciclistas e que possibilitavam a comunicação massiva entre eles. Um dos ciclistas que participou dessas primeiras tentativas de mobilização narra esse processo sob seu ponto de vista:

Eu não conhecia ninguém, achei que era importante chamar a atenção para esse desrespeito agudo que a gente sofre em Fortaleza aproveitando as eleições municipais [2012] em Fortaleza. Então eu comecei a postar em grupos [da internet] de passeios ciclísticos, chamando o pessoal para se mobilizar, para aproveitar as eleições e ver o que a gente pode, politicamente, fazer. [...] O pessoal da Ciclocidade³¹, de São Paulo, fez uma carta de compromisso pela mobilidade de bicicleta e todos os ‘prefeitoráveis’ assinaram. Então eu achei que seria uma boa forma de a gente começar a se mobilizar aqui e fazer o mesmo. [...] Então a mobilização, que continua até hoje, começou com as eleições de 2012, com *a gente se reunindo para tentar ter alguma influência política*. Então a gente conseguiu a assinatura do Elmano, do Roberto Cláudio, do Moroni e do Renato Roseno³². (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).

Após essa primeira tentativa de dar visibilidade e voz ao ciclismo urbano junto aos órgãos estatais, foram surgindo diversas experiências de ação política organizada em torno de diferentes repertórios políticos e ênfases em estratégias diversas. Começaram a surgir em Fortaleza – a partir de 2012 – diferentes grupos de cicloativismo³³ que progressivamente foram conquistando espaço tanto nas esferas formais de decisão política como na grande mídia, o que certamente tem contribuído para uma evidência cada vez maior do ciclismo urbano. Alguns ciclistas com os quais tive contato durante meu processo de pesquisa tinham tido como uma das motivações iniciais para arriscar as primeiras pedaladas no trânsito da cidade o contato – especialmente pela internet – com os discursos e as informações de alguns desses grupos.

Das primeiras tentativas de um diálogo direto com agentes estatais, ainda em 2012, com o intuito de colocar o ciclismo urbano na pauta das discussões sobre a cidade e a mobilidade urbana, até junho de 2015, o que era um grupo de poucas pessoas foi agregando mais ciclistas, complexificando-se e dando origem a outras formas de ação política – nem sempre voltadas ao diálogo direto com agentes estatais –, com variados repertórios e formas de organização: todos voltados para uma evidência do fenômeno do ciclismo urbano e para a busca de legitimidade para a prática e para os ciclistas também como atores políticos da cidade. Várias representações, discursos e classificações presentes entre os praticantes do ciclismo urbano – como a má distribuição dos espaços de circulação urbanos – serão fruto de um investimento político e de uma disputa simbólica para modificar a maneira como a prática é percebida e tratada por órgãos estatais, pela mídia e pelos atores do trânsito.

31 Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo.

32 Respectivamente, candidatos do Partido dos Trabalhadores (PT), Partido Socialista Brasileiro (PSB), Democratas e Partido Socialismo e Liberdade (PSOL).

33 Cicloativismo é o ativismo político relacionado à utilização da bicicleta como meio de transporte e potencial ferramenta de transformação não só de vínculos entre cidadãos, mas da própria constituição do espaço físico da cidade.

3 MASSA CRÍTICA, CICLOVIDA E EBA: O CICLOATIVISMO NA CIDADE DE FORTALEZA

3.1 Massa Crítica: concepção e desenvolvimento

Quando resolvi tornar o ciclismo urbano objeto de uma reflexão sociológica, logo surgiu um problema de ordem prática: já que minha intenção era refletir sobre as apropriações e práticas espaciais de usuários da bicicleta na cidade de Fortaleza, suas construções simbólicas, discursos e forma como se relacionam com a cidade e os espaços urbanos, onde eu encontraria um “grupo” específico que pudesse me servir de lócus de observação privilegiada? Numa prática que não é estática, que, de certa forma, é “fluxo” e circulação no espaço, como localizar usuários específicos?

Grupos como o *Night Bike* não me despertavam interesse, já que, até onde eu sabia, esses grupos tinham mais o caráter de lazer/esporte, e o que eu buscava pesquisar eram indivíduos que utilizassem a bicicleta para seus deslocamentos cotidianos na cidade – apenas posteriormente eu aprenderia as aproximações e tensões que há entre os ciclistas urbanos e os “grupos de passeio”. Foi então que tomei conhecimento do grupo Massa Crítica de Fortaleza, inicialmente o lócus de observação privilegiado para a realização do meu trabalho.

Apresentarei, a princípio, uma contextualização do surgimento do coletivo, concebido no início da década de 1990 na cidade de São Francisco, Estados Unidos, elencando os discursos e perspectivas ligados à sua constituição – que são ilustrativos de questões levantadas pelo cicloativismo de forma geral – e posteriormente passo à reflexão sobre a criação, desenvolvimento e especificidades do coletivo na cidade de Fortaleza.

3.1.1 Massa Crítica: primeiras experiências

A Massa Crítica surgiu em São Francisco, nos Estados Unidos, no ano de 1992, e foi inicialmente denominada de *Commute Clot*³⁴. O termo “Massa Crítica” surgiu de uma observação feita por um estadunidense chamado George Bliss – que trabalhava no ramo de produção e venda de bicicletas – enquanto visitava a China. Ele notou que, no tráfego chinês, motoristas e ciclistas haviam adquirido um método de lidar com cruzamentos não sinalizados. O tráfego iria se “agrupar” nessas intersecções até atingir um ponto de “massa crítica” no qual

³⁴ *Commute*: a rota diária de casa para o trabalho; *Clot*: coágulo, massa, concentração.

a massa se moveria, quase que organicamente, através da intersecção. Essa descrição é relatada no documentário de Ted White³⁵, *Return of the scorcher*³⁶ (1992); pouco tempo depois de seu lançamento, o nome do coletivo foi alterado para “Massa Crítica³⁷” (WIKIPEDIA, 2013).

A ideia fundante era a de que, a cada última sexta-feira do mês, as pessoas que se valiam da bicicleta como meio de transporte, ou que simplesmente gostavam de utilizá-la pela cidade, reunissem-se para pedalar coletivamente, numa “coincidência organizada” (LUDD, 2005).

A Massa Crítica surge como um coletivo que, na medida em que busca estabelecer alguns padrões e caminhos possíveis a seguir para a defesa, estímulo e “celebração” do ciclismo urbano, possui uma estrutura descentralizada, que rejeita a representatividade, de origem e inspiração anarquistas, distanciando-se do que as Ciências Sociais classicamente compreenderam como “movimento social”: movimentos baseados na condição de classe que se pautavam num diálogo e reivindicações que tinham no Estado seu interlocutor privilegiado e fonte de transformação social. Os “novos movimentos sociais” distanciam-se, dessa maneira, de perceber e fazer “política”, abrindo novas formas de ação e de comunicação para a transformação de padrões sociais.

Nos dois lados do Atlântico, *o interesse atual na abordagem da mobilização de recursos e nas teorias de troca política parece indicar um afastamento dos paradigmas anteriores baseados nos interesses de classe ou nos valores preponderantes até agora*. Reflete também o clima cultural mutante; o problema de administrar a incerteza em sistemas complexos dá um papel central às dimensões políticas de ação. *Mas este ponto de vista exagera a função da política, exatamente num momento em que os movimentos estão se deslocando para um terreno não político*. [...] Os conflitos sociais contemporâneos não são apenas políticos, pois eles afetam o sistema como um todo. *A ação coletiva não é realizada apenas a fim de trocar bens num mercado político e nem todo objetivo pode ser calculado*. Os movimentos contemporâneos também têm uma orientação antagonica, que surge de e altera a lógica das sociedades complexas. (MELUCCI, 1989, p. 54, grifo meu).

Conflito, solidariedade e rompimento com os limites do sistema estão na base do que Melucci (1989, p. 57, grifo meu) compreende como um movimento social:

[...] analiticamente *um movimento social como uma forma de ação coletiva (a) baseada na solidariedade, (b) desenvolvendo um conflito, (c) rompendo os limites do sistema em que ocorre a ação*. Estas dimensões permitem que os movimentos sociais sejam separados dos outros fenômenos coletivos (delinquência, reivindicações

35 Ted White é também o diretor do curta-documentário *We are traffic!*, que apresenta a trajetória da Massa Crítica de São Francisco em seus primeiros anos de existência.

36 O filme, que possui cerca de 30 minutos de duração, aborda a cultura da bicicleta, o ciclismo como um modo de vida a partir de imagens e entrevistas feitas na própria China, Holanda, Dinamarca e Estados Unidos.

37 “Massa Crítica” – ou simplesmente “Massa” – é tanto o nome do coletivo quanto o nome da própria bicicletada ao fim de cada mês. Não há consenso também a respeito do gênero: se masculino ou se feminino: “A Massa” ou “O Massa” são igualmente utilizados.

organizadas, comportamento de massa) que são, com muita frequência, empiricamente associados com ‘movimentos’ e ‘protestos’. [...] *O que nós costumeiramente chamamos de movimento social muitas vezes contém uma pluralidade destes elementos e devemos ser capazes de distingui-los se quisermos entender o resultado de uma dada ação coletiva.*

Esses movimentos não devem ser compreendidos apenas como negações da política “tradicional” ou como busca por reivindicações objetivas; os movimentos sociais são múltiplos e têm o potencial – essa é sua grande contribuição – de gerar formas alternativas de organização e de relação social, de criar e de experienciar formas diversas de experiência social, inclusive de espaço e de tempo. Há, nessa abordagem, uma grande ênfase nas ações e nas práticas cotidianas, que possibilitariam experimentar no presente a mudança pela qual se luta, redefinindo significados para o conjunto da sociedade.

A ideia fundadora do coletivo Massa Crítica é que o “evento” – a reunião de diversos indivíduos para pedalar juntos pela cidade – ocorra de acordo com os princípios da ação direta, da espontaneidade, ocupando coletivamente e ressignificando um espaço público onde os automóveis e outras formas de transporte motorizados sejam substituídos por “pessoas” ou especificamente por meios de transporte movidos a propulsão humana.

A apropriação de estratégias como a ação direta é um fato observado em outros contextos de disputas políticas, como nas Jornadas de Junho. A heterogeneidade dos repertórios simbólicos acionados e a verdadeira bricolagem que os atores fazem a partir da apropriação de estratégias provenientes de diferentes origens são um rico ponto de análise se compreendidas como constituintes da própria expressividade e multiplicidade presentes em boa parte dos movimentos sociais contemporâneos. Essa “nova” forma de atuação dos movimentos reflete-se também nas abordagens sociológicas sobre o tema dos movimentos sociais: uma abordagem focada na relação de causas e efeitos das manifestações deixaria de lado toda a rica produção e reapropriação de símbolos e repertórios que ocorrem nesses contextos.

Uma sociologia das manifestações deveria buscar o entendimento das ações em sua expressividade, para além da relação causa e efeito. Entendê-las como práticas e linguagens dotadas de sentidos múltiplos que não podem se resumir a ausências de cidadania, racionalidade, estratégia política, direção ideológica etc. As manifestações são inclusive emanadas da própria democracia, portando novos e antigos repertórios culturais e símbolos provenientes de sociabilidades diversas. (BARREIRA, 2014, p. 161, grifo meu).

Parece claro, ainda, que “Massa Crítica” faz referência a uma perspectiva de transformação social: “massa” diz respeito a um grande número de pessoas reunidas; “crítica” refere-se à atividade de reflexão da qual é dotada a massa, representada por indivíduos que têm algo a dizer. O próprio nome evidencia que o uso da bicicleta e a prática do ciclismo urbano,

seja de forma individual, seja de forma coletiva, vão além da esfera da discussão sobre mobilidade urbana: falas³⁸ sobre “retomar o espaço público”, “empoderar os ciclistas” e “transformar as cidades” eram recorrentes na Massa de São Francisco.

3.1.2 *Problematizar o uso do carro*

A estrutura descentralizada e horizontalizada, em que não há líderes ou representantes oficiais, indica uma tentativa de que, à medida que se propõe uma forma de atuação e ativismo político a partir da bicicleta, o grupo se forme e se desenvolva assentado em questões e demandas de cada cidade específica, de cada local.

Como já apontado, a Massa Crítica surgiu no ano de 1992, na cidade americana de São Francisco, “[...] como uma forma de juntar essas várias pessoas em uma *festiva reivindicação do espaço público*.” (LUDD, 2005, p. 141, grifo meu). A ideia de unir diversos ciclistas na última sexta-feira do mês, para simplesmente pedalamos unidos pela cidade, cunhada por alguns indivíduos isolados, foi se espalhando e tomando rapidamente dimensões até então inimagináveis. A primeira pedalada reuniu aproximadamente 60 ciclistas, número que dobrou seguidamente nos meses posteriores. Em 1993, o movimento já agrupava em média 700 pessoas por mês.

O texto *Como criar uma Massa Crítica: lições e idéias da experiência de San Francisco* – publicado inicialmente em forma de um livreto de livre circulação no ano de 1994 (a comunicação era feita essencialmente via panfletos nessa época; atualmente a internet tem papel crucial na comunicação e divulgação de informações) e atualmente um clássico no universo do cicloativismo – é fundamental na concepção e constituição do coletivo, ou “dos coletivos”, Massa Crítica por todo o mundo, sendo incansavelmente reproduzido por grupos de cicloativismo de diversos países. Nesse texto, fica clara a perspectiva descentralizadora e localista, sendo, muitas vezes, o encontro definido como uma “coincidência organizada”.

Com bicicletadas independentes brotando por todo lado, a manifestação começou a ganhar um caráter de movimento popular descentralizado e de larga escala. Em última análise, *a Massa Crítica é apenas um monte de ciclistas pedalamos por aí juntos, indo de um ponto a outro. (Alguém cunhou a expressão ‘coincidência organizada’ para descrevê-la). Mas o incrível é que, no empreendimento dessa tarefa, muitas questões importantes e interessantes vieram à tona. Por que existe tão pouco espaço em nossas cidades onde as pessoas possam relaxar e interagir, livres do incessante comprar e*

³⁸ Falas de ciclistas no documentário *We are traffic!*, de Ted White. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=OEHCtCNbgkk>>. Acesso em: 26 abr. 2015.

vender da vida comum? Por que as pessoas são forçadas a organizar as suas vidas em torno da posse de um carro? Com que se pareceria um futuro alternativo? (LUDD, 2005, p. 142, grifo meu).

Imagem 8 – Uma das imagens mais conhecidas da Massa Crítica em todo o mundo - *modificada*



Fonte: MASSA CRÍTICA FORTALEZA (2013)

Legenda: O retângulo onde se vê “Massa Crítica Fortaleza - Ceará” foi editado por ciclistas da cidade.

A imagem acima é um dos desenhos mais conhecidos da Massa Crítica. A criação é de Andy Singer, desenhista mundialmente conhecido que tem o universo do ciclismo urbano como grande tema de trabalho. Fica clara sobretudo a perspectiva de desfazer – através do humor – o “estereótipo” que existe em torno da imagem do ciclista e mostrar que andar de bicicleta é “para qualquer um”. Na ilustração, pode-se perceber uma multiplicidade de indivíduos em suas *bikes*: um médico, um garçom, um bombeiro, um policial e um ladrão lado a lado, uma bailarina, um homem de terno e gravata e até mesmo um mergulhador! Contudo, não se observa ninguém com o estereótipo que poderia se esperar de um ciclista: capacete de ciclismo, *short* colado, sapatilhas, óculos e camisa especiais – imagem mais próxima à de um ciclista profissional ou de um competidor, mas distante da de um ciclista urbano. Além disso, ao demonstrar uma multiplicidade de pessoas diferentes ocupando a rua conjuntamente, a imagem surge como um convite à celebração da diversidade, dos encontros e dos espaços da cidade através da bicicleta, que é o elo comum entre todos nessa obra de Andy Singer.

Qualquer um pode, *grosso modo*, “criar” (ou “mobilizar”) uma Massa Crítica em sua cidade. Não são necessárias filiação, autorização oficial para a utilização do nome e nem mesmo obediência a estatutos e regras formais³⁹. Há, é verdade, uma série de proposições e

³⁹ O caráter horizontal, não oficial e “anti-representatividade” da Massa Crítica acabou por gerar algumas dificuldades e tensões que culminaram na formação da Ciclovida. Essa questão será esmiuçada adiante.

dicas, muitas delas presentes no texto supracitado, de como montar uma rede de cicloativismo atuante e dinâmica; mas a forma que esta vai assumir depende largamente das questões e demandas locais e dos indivíduos específicos que vão constituir os grupos e suas interações.

A Massa Crítica não é entendida simplesmente como uma tentativa de fazer pressão para que sejam feitas mais ciclovias (embora esse objetivo faça parte) ou como um protesto contra este ou aquele aspecto da ordem social (embora tais sentimentos sejam muitas vezes expressados). Antes, cada pessoa é livre para inventar suas próprias razões para participar e é também livre para dividir essa ideia com outros. Algumas pessoas participam do evento para promover o transporte movido à energia humana como uma alternativa viável, outros buscam ser respeitados pelos motoristas e planejadores urbanos e alguns comparecem simplesmente porque gostam de andar de bicicleta e de ter uma sensação de comunhão com os outros ciclistas durante a Massa Crítica. (LUDD, 2005, p. 144, grifo meu).

O carro é símbolo “portador” de determinados valores e ideais sociais, emblema do individualismo, do poder e da autonomia (GEGNER, 2011). Vários desses valores e representações – facilmente apreensíveis em quase toda propaganda comercial de automóveis – agregados ao carro são problematizados e criticados nos discursos e nas práticas de diversos grupos cicloativistas. A quantidade de espaço urbano que o uso cotidiano do carro demanda e sua própria ineficiência⁴⁰ como meio de transporte também são aspectos presentes nas críticas.

Não que esse seja um universo determinadamente “anticarro” – diversos interlocutores de minha pesquisa possuem automóvel próprio, apesar de não ser o seu principal meio de transporte: a crítica que é feita provém sobretudo de uma visão de que o modelo das grandes cidades, com seu zoneamento e divisão de funções, aliado à proeminência e à centralidade do uso do automóvel individual, produziu, e ainda produz, um espaço urbano que é cada vez mais inóspito para outras formas de deslocamento e quase que inacessível para os indivíduos que não se deslocam de forma motorizada. A ideia, assim, não é abolir o carro, é combater a “superdependência”, ou estimular o “uso racional”, que existe em torno do automóvel individual, em favor de outras formas de deslocamento e da qualidade de vida nas cidades.

Assim, na óptica de muitos desses grupos, está explícita ou implicitamente presente uma ideia de “reconquista dos espaços da cidade” que foram progressivamente

40 Para a maioria das pessoas, não é novidade que os deslocamentos urbanos de carro estão custando cada vez mais tempo. De acordo com dados do Desafio Intermodal (2013) – evento que visa a analisar a eficiência dos modais de transporte em cada cidade –, no ano de 2013, a bicicleta fez o percurso de aproximadamente 8 quilômetros em pouco mais de 27 minutos. O modal carro particular fez o mesmo trajeto, no mesmo dia e hora, em quase 1 hora e 18 minutos, apenas 10 minutos a mais do que o participante que fez o trajeto caminhando. Disponível em: <<https://www.facebook.com/CiclovidaFortaleza/photos/a.509704>>. Acesso em: 28 abr. 2105.

sendo priorizados para a circulação e estacionamento de veículos automotores⁴¹ – largas avenidas, viadutos, túneis e megapontes, por exemplo, são espaços designados para a circulação acelerada, não para a permanência e fruição dos indivíduos –, com toda sorte de intervenções no espaço urbano para comportar a incessante e crescente demanda por mais espaço para os carros.

A proeminência dos carros em nossa sociedade é tão forte que, no estado de São Paulo, por exemplo, há rodovias inteiras – algumas de administração privada – nas quais o acesso é vetado a indivíduos que estejam se locomovendo em bicicletas⁴² ou a pé, são espaços cujo o próprio “direito” de acesso, mesmo com o pagamento de pedágio, só se dá mediante a utilização de algum veículo automotor.

No ano de 2008, a Massa Crítica de São Paulo organizou um evento para que os ciclistas fossem pedalando até o litoral, por uma dessas estradas, no intento de fazer valer seu direito de ir e vir. A polícia rodoviária barrou o acesso dos ciclistas, que não puderam completar o percurso, sendo obrigados a retornar⁴³. Cito esse acontecimento para ilustrar tanto a centralidade e a posição privilegiada dos veículos automotores, em detrimento de qualquer outra forma de deslocamento, até mesmo nas esferas de administração e gestão do espaço “público”, como para evidenciar as práticas, discussões e tensionamentos ligados à utilização da bicicleta como forma de transporte.

Essa perspectiva de “reconquista”, presente no universo do cicloativismo em geral, refere-se a espaços tanto “físicos” como simbólicos – como os espaços de participação pública e política – e parece também relacionada a uma representação específica sobre a cidadania e o papel do indivíduo dentro da lógica de uma grande cidade.

No aniversário de um ano da Ciclovida – entidade que surgiu a partir da Massa Crítica Fortaleza –, o local da comemoração foi numa “vaga viva” produzida na Avenida Beira

⁴¹ Durante os dias de produção deste texto, passei em frente ao colégio em que estudei durante muitos anos e não me surpreendeu – apesar de entristecer – o fato de o campo de futebol que lá havia, há mais de 30 anos, ter sido substituído por um espaçoso e moderno estacionamento para carros. Um espaço que era de aprendizado, de sociabilidade, onde várias gerações descobriram as potencialidades de seu corpo, a lidar com vitórias e com derrotas, onde amizades foram feitas e mantidas, tornou-se mais um espaço de uso exclusivo para carros. Faço essa reflexão apenas para pontuar a nítida mudança que o espaço urbano sofre – tanto esteticamente como em termos de qualidade – para abrir caminho à incessante demanda por automóveis.

⁴² Na cidade de Vitória, algo similar aconteceu com relação a uma ponte construída: ciclistas, assim como pedestres, são proibidos de circular pela via, e uma bicicletada da Massa Crítica foi impedida pela polícia militar de prosseguir pela ponte. Os ciclistas a apelidaram de “Muro de Berlim”, por seu caráter segregador e confinador. Não deixa de ser irônico que justamente uma ponte se torne um obstáculo intransponível.

⁴³ Disponível em: <[pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Crítica_\(evento\)](http://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Crítica_(evento))>. Acesso em: 22 abr. 2015.

Mar⁴⁴ pelos integrantes do projeto *Estar Urbano*⁴⁵, um grupo que faz intervenções na cidade com vistas a melhorar a qualidade do espaço urbano, atraindo as pessoas para a rua. As vagas vivas são como “minipraças”, temporárias ou não, construídas no local de uma vaga para carro – muitas vezes, sobre o asfalto mesmo –, ornamentadas com mesas, cadeiras, etc. Nesse dia, mudas de planta ornamentavam o espaço e foram posteriormente distribuídas para as pessoas que passavam pelo local. Como nesse dia também se comemorava o aniversário de Fortaleza, a distribuição de mudas apresentava uma mensagem de “cuidar da cidade”, de transformá-la num lugar agradável.

A mensagem desse tipo de intervenção é clara: “retomar” ou ressignificar os espaços da cidade que foram progressivamente sendo consumidos e destinados ao transporte individual motorizado, transformando-os em espaços de convivência e interação das pessoas, em espaços de fruição. Numa placa colocada em frente à vaga viva, um texto explicava aos passantes e interessados do que se tratava aquele espaço: “Os *Parklets* [ou vagas vivas] foram criados para você descansar, encontrar amigos, brincar com as crianças e descobrir de novo o prazer de estar nas ruas. Pode sentar e ficar à vontade, a praça é de todos!”

Imagem 9 – Vaga viva Beira Mar – Aniversário da Ciclovida



Fonte: Estar Urbano (2014).

44 A Avenida Beira Mar é um dos pontos turísticos mais conhecidos da capital cearense e também lugar de moradia das pessoas mais ricas da cidade. Nela, localiza-se, além de boa parte da rede hoteleira de Fortaleza, uma série de serviços de lazer. A Avenida Beira Mar é também historicamente palco de manifestações políticas na cidade, constituindo-se, de certa forma, como um palco de disputas políticas.

45 O grupo não é diretamente ligado ao tema da mobilidade urbana. De acordo com a própria definição na página virtual do projeto: “As atividades do Projeto Estar Urbano, voluntárias e patrocinadas, envolvem revitalizar os espaços públicos, imaginando o potencial da rua através de intervenções que energizam e reinventam a cidade. Tem como foco estimular a presença das pessoas nas ruas”. Disponível em: <http://www.estarurbano.com.br/?page_id=5>. Acesso em: 27 abr. 2015.

O repertório simbólico do cicloativismo, destarte, traz em seu bojo reflexões que vão além das discussões sobre o trânsito e os meios de transporte; a bicicleta torna-se um símbolo sintetizador e condensador de ideais, de visões e de perspectivas – sobre a cidade e seu futuro – que se constituem, em certa medida, a partir da crítica de vários aspectos de nossa sociedade moderna, industrializada e urbana.

Um último aspecto da crítica às formas de deslocamento motorizadas, consideradas como formas prioritárias de deslocamento nas cidades, centra-se no fato de que tais veículos geram grandes riscos aos cidadãos e são responsáveis por dezenas de milhares de mortes – que são naturalizadas a partir da categoria “acidentes” – todos os anos no Brasil: já é quase que lugar-comum, em textos ou apresentações de cicloativistas, a constatação de que temos, por ano, o equivalente a uma guerra do Vietnã⁴⁶ – contando os mortos do lado norte-americano – em número de mortos.

Se usássemos contra as propagandas de automóvel a mesma lógica com a qual se atacam filmes, desenhos animados e música *rap*, há muito elas estariam proibidas [...]. Pode ser espantosa a constatação de que boa parte da classe média brasileira investe mais em carros que em casa própria. Mas ainda mais divertido é ver que essa mesma classe média, que se põe histérica ante a idéia de que o filho adolescente possa ter acesso a um cigarro de maconha ou a um *videogame* ‘violento’, vê com declarado orgulho que o mesmo adolescente ‘já sabe dirigir’ aos 14 ou 15 anos. Como se o carro não fosse algo muito mais perigoso que um baseado. (LUDD, 2005, p. 10).

Há uma clara perspectiva de desnaturalizar o carro e a violência no trânsito como “casualidades” ou como “acidentes”. A fala de um ciclista urbano de Fortaleza é também ilustrativa sobre o assunto, com uma abordagem que segue a mesma lógica da anterior, visando a desnaturalizar a presença massiva de carros – ou “caixa de metal dura” – nas zonas urbanas, com os prejuízos e mortes decorrentes:

O carro causa riscos gigantescos para a sociedade, riscos que se concretizam em danos reais, contínuos e permanentes, que acontecem todos os dias – como as mortes no trânsito –, e as pessoas não percebem isso. [...] *A gente escolheu e tem escolhido aqui no Brasil que nossos deslocamentos sejam os mais perigosos possíveis.* Por exemplo: o carro é um veículo que você não pode conduzir, quer dizer, você corre o risco de matar alguém se você estiver com sono. Antes de surgir o carro, qual era a chance de você matar alguém no deslocamento porque estava com sono? Como é que você mata alguém com sono? Inventaram uma maneira de você fazer isso, o carro. [...] *Você ter uma caixa de metal dura, pesada, a 60 km/h no lugar em que as pessoas vivem, onde as crianças vão para a escola, os idosos vão fazer compras; você ter objetos de metal se locomovendo a 60 km/h é uma irresponsabilidade enorme.* Inclusive essa percepção é tão distorcida que *as pessoas naturalizam a morte, falam: ‘Não, o pedestre foi que não olhou, foi culpa do pedestre, daí ele morreu’.* [...] Então uma vida humana se perde e aquilo é tratado pelo próprio Direito como normal, como se

46 O sentido da analogia é claro: vivemos uma verdadeira “guerra” – em termos de mortos e feridos – no trânsito brasileiro.

fizesse parte do trânsito as pessoas morrerem. No nosso discurso, a gente não sabe o que dizer: ‘Ah, a pessoa morreu no trânsito? Ah, acontece, acontece’. *Mas eu não acho e nunca vou achar normal que o fato de uma pessoa ter se distraído caminhando justifique a morte dela. Não justifica de jeito nenhum e não torna nada mais compreensível. Se distrair virou um crime tão grande que você pode morrer por causa disso, né.* (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).

3.2 Massa Crítica Fortaleza: uma experiência incipiente

No Brasil, diversas cidades possuem grupos “Massa Crítica”. Essa concepção de coletivo foi mesmo o embrião de diversos grupos de cicloativismo no Brasil, tenham eles se desdobrado rumo à institucionalização – o que ocorreu em Fortaleza, como apresentarei adiante – ou não. Em cidades como São Paulo, Porto Alegre e Recife, a organização data de mais tempo, e as bicicletadas chegam a reunir centenas de pessoas. Em Fortaleza, a partir aproximadamente de 2008, houve algumas tentativas de estabelecimento de uma Massa Crítica, que intercalou momentos de relativa efervescência no ativismo com momentos de não atuação.

Devido à própria estrutura organizacional proposta pelo Massa Crítica, é difícil precisar de que maneira a ideia do movimento vai chegando à cidade de Fortaleza e se constituindo em um grupo específico. Não há documentos oficiais de “fundação” ou atas de “reuniões”; boa parte da informação sobre o coletivo e seu processo de solidificação como tal é encontrado a partir da cobertura e divulgação que os próprios integrantes faziam – através da internet – dos encontros de cada mês.

A primeira “formação” da Massa Crítica em Fortaleza parece datar dos anos de 2009 ou 2010. Nessa época, pela pouca informação disponível⁴⁷ e por meio das fotos contidas no endereço eletrônico através do qual era feita a divulgação, pode-se estimar que o número de integrantes gravitava em torno de 5 a 18 por encontro, havendo alguns meses em que não era realizada nenhuma bicicletada. Dessas formações iniciais, participava inclusive o hoje vereador por Fortaleza João Alfredo, autor do Projeto de Lei nº 189/2009, o Plano Cicloviário de Fortaleza, que estabelece e dá diretrizes para a criação e solidificação de um sistema cicloviário no município. Em pouco tempo, contudo, o grupo se diluiu, e a Massa Crítica ressurgiria na cidade apenas alguns anos depois, inicialmente do encontro, no espaço virtual, de uns poucos ciclistas. Após algum tempo de inatividade, houve uma retomada da proposta de criação e estabelecimento de uma Massa Crítica em Fortaleza⁴⁸.

47 A maior parte das informações foi colhida mediante fotos, pequenos textos e *banners* de divulgação disponíveis em: <[www.http://bicicletada.org/Fortaleza](http://bicicletada.org/Fortaleza)>. Acesso em: 2 jun. 2013.

48 Alguns integrantes da “formação” – já que não há quadro oficial – anterior talvez participem da atual; entretanto, a maioria, inclusive o vereador João Alfredo, distanciou-se do “movimento”.

No segundo semestre do ano de 2012, começou a haver novos encontros e pedaladas pela cidade. Atualmente o grupo conta com mais de 3.600 membros em sua página na rede social *Facebook*; o número de participantes que se reúne para a tradicional “pedalada”, na última sexta-feira do mês, gravita geralmente entre 10 e 20 indivíduos, em sua maioria, homens jovens e adultos. Contudo, participei de algumas pedaladas, especialmente no início da minha pesquisa – e que era também o início da rearticulação da Massa Crítica Fortaleza –, em que apenas três ou quatro pessoas estavam presentes no evento.

O número reduzido de ciclistas e o grande espaço entre a realização de cada uma das bicicletadas me deixavam apreensivo e, em certos momentos, deparei-me com a preocupação de que meu lócus de pesquisa poderia mesmo se dissolver. Para meu alívio e satisfação dos cicloativistas da cidade, o movimento inverso aconteceu: o coletivo cresceu, complexificou-se e “deu origem” a outros grupos, como a Ciclovida. Na bicicletada de março de 2015, cerca de 60 pessoas participaram do evento, que foi a maior Massa Crítica já realizada na cidade.

A internet – especialmente a rede social *Facebook* – é um importante espaço (ou meio) de discussão, articulação, compartilhamento e publicização de informações desses sujeitos, já que, via de regra, há apenas um encontro marcado por mês: a tradicional pedalada na última sexta-feira do mês, que se realiza em centenas de cidades pelo mundo. As bicicletadas possuem uma única padronização: realizam-se sempre na última sexta-feira de cada mês, após o horário de trabalho, geralmente marcadas para 19h30.

Quando a Massa Crítica foi concebida, em 1992, o modo prioritário de divulgação e comunicação do evento era a distribuição de panfletos e *zines*⁴⁹ pela cidade – convidando outros cidadãos para a “celebração” – e entre os próprios participantes da Massa.

Em São Francisco, a organização do evento tem sido tão importante para o seu sucesso como qualquer outra parte. A organização tipicamente política, com seus líderes oficiais, reivindicações etc., tem sido evitada em favor de um sistema mais descentralizado. Não há ninguém encarregado. Idéias são difundidas, percursos são compartilhados e o consenso buscado através das onipresentes fotocopiadoras em todos os locais de trabalho ou em lojas em todos os bairros – uma ‘*Xerocracia*’, na qual todos são livres para reproduzir suas idéias e passá-las adiante. Panfletos, *flyers*, adesivos e *zines* circulam loucamente, tanto durante o evento como antes e depois dele, tornando desnecessário líderes, ao assegurar que o máximo de pessoas esteja por dentro das estratégias e táticas. (LUDD, 2005, p. 143-144).

A estreita relação entre a estrutura política do coletivo e a forma como as informações circulam é observada já nas primeiras Massas que ocorreram. A ideia de uma

⁴⁹ Pequenos livretos de produção caseira abordando algum tema específico – no caso, o universo do ciclismo –, geralmente distribuídos de forma gratuita.

“xerocracia” evidencia a importância da difusão de informações – para os próprios participantes da Massa de São Francisco, há cerca de 20 anos – dentro de uma estrutura política descentralizada.

Em Fortaleza, no ano de 2015, a forma essencial de articulação é a internet, espaço privilegiado de organização, planejamento, troca de informações e de discussão. O papel que era exercido pelos panfletos e xerox livremente distribuídos agora fica por conta de formas de comunicação instantâneas e massivas – especialmente pela *fan page* da Massa Crítica Fortaleza na rede social *Facebook*. Para marcar a bicicletada ou alguma outra atividade, é criado sempre um “evento” no *Facebook*, no qual todos os seguidores da *fan page* da Massa são convidados. Há sempre a preocupação de mudar as pessoas que criam o evento, com o intuito de não associar a Massa a nomes e pessoas específicas.

A utilização da internet e de *fan pages* como forma de divulgação e de articulação das ações do grupo, na medida em que facilitou o diálogo e a troca de informações entre os participantes, gerou também tensionamentos relacionados principalmente às noções de horizontalidade, de anonimato e de descentralização política; noções estreitamente ligadas à estrutura de organização e comunicação do grupo.

Em São Francisco, logo nas primeiras bicicletadas, a comunicação entre os participantes – dezenas e depois centenas – era feita especialmente através de panfletos livremente criados e distribuídos: a comunicação e a circulação de informações eram, assim como a estrutura do grupo, descentralizadas. Na Massa Crítica Fortaleza, a internet é a grande ferramenta de comunicação. A utilização da internet é uma característica do que o pensamento sociológico denominou de “novos” movimentos sociais. Castells (2013) relaciona a própria estrutura comunicacional à forma de atuação desses movimentos. Poder e comunicação estão indissociavelmente ligados, e é exatamente aí que a capacidade das redes evidenciaria todo o seu potencial.

As relações de poder se dão essencialmente por duas vias: por meio da coerção, do monopólio da violência, e – muito mais importante na análise aqui empreendida – por meio da construção de significados na mente das pessoas, através de processos de manipulação simbólica. A construção de sentidos é a forma mais eficaz de dominação, já que a maneira como as pessoas pensam determina o destino de instituições, normas e valores em função dos quais a sociedade é organizada. Seguindo esse raciocínio, a luta pelo poder – a forma como se organizam os contrapoderes – é essencialmente uma luta pela capacidade de construção de significado nas mentes das pessoas (CASTELLS, 2013).

É nesse contexto que a noção de comunicação – processo de compartilhar

significados na informação – ganha um lugar central na abordagem de Castells (2013): ao passo que a internet e as redes possibilitam um “novo” ambiente comunicacional, com estruturas e características peculiares, as relações de poder também são inevitavelmente afetadas; a internet, assim, é tomada como um espaço – por excelência – de construção de contra-hegemonias.

O ambiente comunicacional das redes, onde a informação é produzida e “consumida” de maneira descentralizada e difusa, daria cada vez mais autonomia aos indivíduos e grupos com relação às instituições sociais. A própria produção e consumo de espaços passa a se dar a partir de um hibridismo entre o mundo *on-line* e o *off-line*:

Em nossa sociedade, o espaço público dos movimentos sociais é construído com um espaço híbrido entre as redes sociais da internet e o espaço urbano ocupado: conectando o ciberespaço com o espaço urbano numa interação implacável e constituindo, tecnológica e culturalmente, comunidades instantâneas de prática transformadora. A questão fundamental é que esse novo espaço público, o espaço em rede, situado entre os espaços digital e urbano, é um espaço de comunicação autônoma. (CASTELLS, 2013, p. 16, grifo meu).

Durante o primeiro ano em que acompanhei as bicicletadas, praticamente todas tiveram como ponto de saída a Praça da Gentilândia, localizada no bairro Benfica – tradicionalmente um bairro universitário e boêmio de Fortaleza – ou a Praça Luíza Távora – a “Pracinha do Ceart, no bairro Aldeota”. Ao final de 2014, porém, um lugar foi escolhido para se tornar a “Praça do Ciclista”⁵⁰, não por acaso, em frente à sede da Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), espaço concebido para concentrar alguns dos eventos do cicloativismo na cidade. Desde então, todas as bicicletadas saíram dessa praça, localizada numa das avenidas mais movimentadas da cidade, a Avenida Aguanambi.

Ao chegar ao local e hora combinados, começa a se formar, lentamente, uma aglomeração de bicicletas. Os ciclistas vão chegando e, à medida que identificam o grupo, aproximam-se e vão se unindo aos demais. Entre a chegada do primeiro ciclista e a saída do grupo para pedalar, transcorrem normalmente pelo menos uma hora. Nesse tempo, vão-se formando pequenos grupos de diálogo e discussão. As conversas versam principalmente sobre o universo do ciclismo urbano, não só na cidade de Fortaleza: experiências vivenciadas no trânsito, modelos e *performances* de bicicletas, estratégias de segurança no trânsito, discussões em voga no universo do cicloativismo, acontecimentos relacionados ao dia a dia do ciclista e, com certa frequência, a discussão, informal mesmo, sobre as intervenções urbanas encetadas pelo poder público da cidade.

Quando intuitivamente se imagina que não vai mais aparecer ninguém, há um

50 O processo de “criação” da Praça do Ciclista será abordado posteriormente.

momento crucial para a bicicletada: a escolha da rota a ser percorrida. Essa decisão é sempre feita no momento de partida pelos presentes – reafirmando o caráter não hierárquico e “espontâneo” do grupo. Também não é comum haver dificuldades para se chegar a uma decisão: quando há duas ou três propostas diferentes, conversa-se em busca de um consenso, sendo possível unir as várias propostas num trajeto comum. Em última instância, uma votação pode ser realizada na hora, sendo a rota definida pela vontade da maioria dos presentes.

Algumas vezes, a bicicletada vai para algum lugar específico, como um evento cultural ou algum espaço onde esteja ocorrendo algo “relevante” – desde intervenções do poder público, como o viaduto do Parque do Cocó, até eventos ligados ao ciclismo – para a cidade e os ciclistas; noutras vezes, a rota é definida especialmente pela vontade de passar por alguma via ou região específica, como lugares que sofreram algum tipo de intervenção urbana do estado; nesses casos, não há um “destino final” para a pedalada, evidenciando que o percurso e sua fruição podem, por vezes, ser tão ou mais importantes do que o “destino final”. Não obstante, o mais comum é, após as bicicletadas – mesmo naquelas em que o ponto de saída e de chegada coincidem –, os ciclistas irem juntos a alguma lanchonete ou bar. Essas ocasiões – apesar de serem as mais informais dentre as atividades realizadas com frequência pelos ciclistas –, além de se configurarem como momentos de descontração e de confraternização, funcionam como espaços de trocas simbólicas e de atração e socialização de novos participantes com os discursos e representações dominantes no universo do cicloativismo. Na qualidade de pesquisador, essas “conversas de mesa de bar” foram das mais frutíferas que acompanhei.

Nas pedaladas das quais participei, houve uma multiplicidade de locais escolhidos: a ocupação que ocorria no Parque do Cocó contra a construção do viaduto da Avenida Engenheiro Santana Júnior; o “Bar do Mincharia” na Praia de Iracema e uma circulada pela região do Montese foram alguns dos destinos escolhidos: há sempre a preocupação de variar as rotas das bicicletadas de modo que a Massa se publicize e ocupe diferentes regiões da cidade.

Durante a pedalada, alguns dos ciclistas, por vezes, distribuem, para as pessoas na rua e motoristas – quando os carros estão parados por ocasião de um sinal vermelho ou por circunstância de um engarrafamento –, alguns panfletos educacionais ou convites para participar do evento; panfletos que eles próprios trazem impressos de casa, algumas vezes panfletos de livre circulação encontrados em *sites* e *blogs* que versam sobre o ciclismo urbano; outros buzina com as sinetas típicas de bicicleta ou utilizam apitos; e muitos simplesmente aproveitam a pedalada coletiva para conhecer novos espaços e lugares da cidade e para confraternizar com outros ciclistas. A bicicletada funciona tanto como espaço de articulação e de sociabilidade de ciclistas urbanos quanto como evento de publicização da bicicleta e

comunicação com os demais cidadãos a partir do ritual de ocupar as ruas coletivamente.

É importante frisar que o ritmo dessas pedaladas é relativamente leve. Se muitos ciclistas urbanos se deslocam a uma velocidade média superior a 20 km/h, na bicicletada, a velocidade média das pedaladas coletivas ficaria em torno de 10 a 15 km/h. O intuito principal não é se cansar ou ganhar condicionamento físico, apesar de vários desses ciclistas serem capazes de empreender uma velocidade média superior à de um carro – o ritmo da bicicletada é bem mais lento do que nos deslocamentos individuais –, mas possibilitar a observação e a fruição dos espaços, a interação com os outros cidadãos e também as conversas entre os ciclistas, que andam com as bicicletas próximas, em “pelotão”, ocupando toda uma faixa de rua durante o trajeto. Se alguém tem algum problema na bicicleta – o que não é incomum –, todos param para esperar. Além disso, um ritmo intenso dificultaria a participação dos novatos, o que seria um contrassenso num grupo que busca exatamente estimular a bicicleta como forma de deslocamento agradável e eficiente na cidade, além de almejar atrair outros ciclistas para o ativismo ligado à bicicleta.

3.2.1 Massa Crítica Fortaleza

Na cidade de Fortaleza, o coletivo Massa Crítica, além da tradicional bicicletada da última sexta-feira do mês, acabou por concentrar também a realização de ações diretas⁵¹ e de intervenções no espaço urbano. Essas ações se constituem tanto como forma de protesto como de comunicação com os outros cidadãos e com o próprio estado. A análise e a reflexão sobre essas práticas, como evidencia Barreira (2014), são um promissor percurso metodológico a ser seguido pelo sociólogo, já que evidenciam linguagens de protesto e repertórios políticos e culturais presentes no universo simbólico do grupo.

Apresento agora algumas dessas ações, principalmente em sua relação com os repertórios políticos e formas de produção do espaço por parte dos ciclistas urbanos. Uma das primeiras ações desse tipo realizada pelo grupo na cidade de Fortaleza foram as *ghost bikes* (bicicletas fantasmas). Esse tipo de intervenção é tradicional no cicloativismo de todo o mundo. No endereço eletrônico criado por Willian Cruz, o *Vá de Bike*, um dos maiores produtores e difusores de notícias e informações sobre o universo do ciclismo urbano no Brasil, a definição

51 Numa definição simples, “[...] ação direta é uma forma de ativismo, que usa métodos mais imediatos para produzir mudanças desejáveis ou impedir práticas indesejáveis na sociedade, em oposição a meios indiretos, tais como a eleição de representantes políticos, que prometem soluções para uma data posterior, ou o recurso ao sistema jurídico.” (WIKIPEDIA, 2015). Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/A%C3%A7%C3%A3o_direta>. Acesso em: 13 mar. 2015.

de *ghost bikes* é a seguinte:

[...] são bicicletas brancas instaladas em locais de acidentes fatais com ciclistas, como memoriais *em homenagem a quem perdeu a vida para a pressa de alguém, para a falta de planejamento viário, para a omissão do poder público*. Também têm o objetivo de evitar que aquela morte caia no esquecimento, sendo considerada apenas um inconveniente temporário ao trânsito de uma tarde qualquer. [...] As bicicletas brancas servem como um alerta aos condutores de automóveis para que tomem mais cuidado com as *vidas que pedalam pelas ruas, lembrando que um ciclista é uma pessoa, e não um obstáculo, com família, amigos, filhos, amores e sonhos*. (CRUZ, 2013, s.p., grifo meu).

Além de fixar a *ghost bike* no local do atropelamento – geralmente a instalação é feita no alto de postes, tanto para dar maior visibilidade ao monumento quanto para dificultar a remoção da bicicleta, o que, na maioria das vezes, é feito pelo próprio poder público –, os contornos de corpos, como os que ficam marcados no chão depois da realização de perícias em casos fatais, são pintados no asfalto juntamente à frase “Respeite o ciclista”.

O sentido desse tipo de ação fica claro na definição apresentada: as *ghost bikes* são, ao mesmo tempo, um protesto – contra a violência no trânsito e a “omissão” do poder público –, uma homenagem ao ciclista morto e uma tentativa de alertar e sensibilizar os motoristas para a presença das bicicletas no trânsito – ou, mais especificamente, das “vidas que pedalam pelas ruas”,⁵². Protesto, homenagem e comunicação são diferentes aspectos dessa mesma ação.

Imagem 10 – *Ghost bike* instalada durante a Massa Crítica de novembro de 2014



Fonte: Massa Crítica Fortaleza (2014).

Legenda: Ato realizado em memória de um ciclista atropelado por um motorista de ônibus na Avenida Barão de Studart.

Há, ainda, uma clara ideia de “pessoalizar” – visando a um efeito de sensibilização

⁵² É marcante a perspectiva dos cicloativistas de personificar os atores cotidianos do trânsito. Assim, em vez de “bicicleta”, “pessoas andando de bicicleta”; em vez de “um carro”, “o motorista do carro”. Adiante retomo a discussão sobre as terminologias e a disputa simbólica em torno delas.

e de responsabilização – os atores do trânsito: “O ciclista é uma pessoa”. A mesma lógica é utilizada para todos os outros modais: “Uma pessoa dirigindo um ônibus (ou um motorista de ônibus)”, por exemplo, e não simplesmente “Um ônibus”.

O *Die in*⁵³ é outra forma de intervenção/protesto que, muitas vezes, é realizado juntamente à fixação das *ghost bikes* nos espaços públicos. A ação está também ligada a uma crítica diante da violência e imprudência no trânsito. Nesse tipo de intervenção, vários ciclistas se estendem sobre o asfalto, em silêncio e inertes, ao lado de suas bicicletas, bloqueando o trânsito como que simbolizando uma massa de ciclistas atropelados ou mortos. Por vezes, alguém cumpre o papel de explicar aos motoristas e demais pessoas no local em que consiste a ação. Parece ainda haver uma outra mensagem implícita, a do empoderamento e da proteção do ciclista através de um maior número de adeptos ao modal, mediante a tomada das ruas. A posição de alta vulnerabilidade dos ciclistas – que ficam deitados e parados – tem o desdobramento de mostrar aos motoristas sua responsabilidade diante de outros atores do trânsito: ou esperam ou “passam por cima”, literalmente, já que estão todos ao nível do chão.

Imagem 11 – *Die in* em frente à Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor)



Fonte: Massa Crítica Fortaleza (2015).

As duas ações precedentes são tradicionalmente realizadas por grupos de cicloativistas de todo o mundo; os próprios nomes – em inglês – denunciam o caráter internacional desse tipo de atividade. Contudo, uma das ações mais conhecidas e que têm maior repercussão – inclusive com ampla cobertura da mídia impressa e televisiva na maior parte das vezes – são as “ciclofaixas cidadãs” ou “ciclofaixas populares”. A ideia, ao que tudo indica, foi concebida pelos cicloativistas de Fortaleza e virou uma marca da Massa Crítica na cidade, sendo

53 Numa tradução livre, significaria aproximadamente “Morrer no local” ou “Morrer na hora”.

reproduzida por grupos de cicloativistas Brasil afora.

Os cicloativistas se reúnem – geralmente no período da madrugada ou no princípio da manhã, horários de pouco movimento nas ruas – depois de se organizarem e combinarem a ação via internet⁵⁴. Uma máquina caseira, produzida com um carrinho de supermercado, ajuda na confecção das ciclofaixas populares, que são implementadas tanto em locais onde já houve a promessa de instalação de estrutura cicloviária – e esta não ocorreu – como em locais percebidos como de grande fluxo de ciclistas. As ciclofaixas das ruas Ana Bilhar e Gonçalves Ledo, por exemplo, foram instaladas pelo poder público – ou “oficializadas”, segundo os cicloativistas – após a implantação das ciclofaixas cidadãs.

Imagem 12 – Confecção da ciclofaixa cidadã na rua Ana Bilhar



Fonte: Massa Crítica Fortaleza (2013)

A pintura dessas ciclofaixas é uma escrita no espaço urbano que, como uma bandeira, sinaliza e comunica aos demais munícipes a presença dos ciclistas na cidade e sua luta por espaço e respeito no trânsito; é também uma forma de ação política que, além de pressionar – entre outros meios, através da “deslegitimação” da representatividade – os agentes estatais responsáveis por esse tipo de intervenção urbana, indica uma perspectiva de “indivíduo responsável”, de cidadania “direta”, “sem mediação”⁵⁵.

Além das ciclofaixas, já foram pintadas também faixas de pedestres em alguns

⁵⁴ Como já apresentado, a grande maioria das atividades do cicloativismo em Fortaleza é divulgada por intermédio da internet. As bicicletadas da Massa Crítica são tanto “convocadas” como posteriormente divulgadas na página oficial do grupo. No entanto, a realização das ações diretas, por seu caráter ilegal, é organizada em uma página à parte, da qual um grupo mais reduzido – cerca de 50 pessoas – participa. A realização de ações diretas (de caráter ilegal) durante a bicicletada (que é um evento público e consolidado) já gerou tensões e conflitos no grupo, especialmente no tocante à comunicação para a realização das ações e sua posterior divulgação – que é feita pelos próprios participantes. Volto ao assunto posteriormente.

⁵⁵ As estratégias, significados e tensões ligados a esse tipo de ação serão aprofundados adiante.

pontos da cidade. A mais emblemática foi produzida na rotatória da Praça Portugal, no contexto das discussões sobre sua retirada para as obras de estrutura viária do Plano de Ações Imediatas de Transporte e Trânsito (Paiit) de Fortaleza. A faixa de pedestres foi feita ligando a calçada à praça, que fica localizada no meio de uma rotatória e na qual não há qualquer estrutura que facilite e regule o acesso de pessoas a pé.

Imagem 13 – Faixa de pedestres pintada na Praça Portugal



Fonte: Massa Crítica Fortaleza (2015).

Na imagem, que faz parte da divulgação *on-line* feita pelo próprio coletivo, fica evidente a mensagem que se pretende passar com a confecção da faixa de pedestres: a rua e os espaços públicos da cidade – a “praça” é símbolo por excelência dos espaços públicos – devem ser para as pessoas. A faixa funciona simbolicamente como uma ponte, que convida os cidadãos a ocupar a praça, cumprindo ainda o papel de crítica às entidades responsáveis, que não se preocuparam em colocar qualquer tipo de estrutura para facilitar o acesso dos munícipes.

O fato de a ação ter sido realizada no calor das discussões sobre a retirada da praça – ou “requalificação”, como preferem os órgãos estatais – com vistas a aumentar o fluxo de veículos motorizados, deixa entrever uma polarização de discursos – empreendida pelo próprios ativistas – a partir dessa ação: a prefeitura da cidade é associada ao fim da praça, à sua retirada; a “população”, com quem o coletivo propositalmente se identifica, quer ocupá-la, quer fruí-la, como na foto acima, que retrata as pessoas atravessando a rua pela faixa em direção à praça.

Essas ações evidenciam o caráter do fazer político do coletivo Massa Crítica na disputa pela produção do espaço urbano a partir de uma estrutura descentralizada e não hierárquica e de ações que visam tanto a comunicar-se diretamente com a população da cidade – através de intervenções que marcam visualmente as ruas – como a pressionar o poder público

e os agentes estatais.

Essas ações evidenciam, dentre outras coisas, o tipo de ação política que é proposta e realizada pela Massa Crítica Fortaleza. O “diálogo” com o estado só se dá por meio dessas ações ou de notas públicas lançadas amiúde pelo coletivo, ficando outras formas de ação mais formais ou institucionalizadas de fora do repertório do grupo. Foi a partir da necessidade – sentida por alguns integrantes da Massa Crítica Fortaleza – de abrir um diálogo mais institucionalizado e contínuo com os órgãos estatais, lançando mão de outras vias de atuação política, que surgiu a Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza, ou simplesmente Ciclovida.

3.3 Ciclovida: institucionalização e “formalização” do cicloativismo em Fortaleza

A Ciclovida⁵⁶ (Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza) foi fundada em meados de 2013⁵⁷ por alguns indivíduos que se concentravam em torno da Massa Crítica Fortaleza, surgindo como uma forma institucionalizada de organização. Aparentemente, a estrutura organizacional da Massa Crítica – com ausência de Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), estatuto ou representantes – impunha algumas limitações a certas estratégias de ação política, especialmente sobre a participação e discussão de projetos e ações do poder público. Diversas esferas “oficiais” de participação popular, como a presença em reuniões realizadas pela prefeitura e determinadas estratégias jurídico-legais, eram negadas ao grupo por este não ser uma entidade “legal”, não possuir CNPJ, estatuto e muito menos representantes oficiais.

Assim, se a institucionalização acabou por dificultar algumas “ações diretas” que possuíam um caráter mais “ilegal”, como as já citadas *ghost bikes*, a confecção das ciclofaixas cidadãs ou a “pedalada pelada”⁵⁸ – já que uma entidade legal pode ser responsabilizada por incentivar atos “ilegais” –, possibilitou outras vias de atuação para os cicloativistas, como a participação – que não se dá sem conflitos –, cobrança e fiscalização das intervenções

56 As informações que possuo sobre o processo de constituição da Ciclovida – assim como da Massa Crítica Fortaleza – provêm sobretudo de observações e do acompanhamento das discussões do grupo. Esmiúçar esse processo, especialmente mediante as narrativas dos próprios agentes em questão, é um dos focos de meu trabalho.

57 A entidade só começou a “operar” regularmente, de fato, meses depois.

58 “Pedalada pelada” (ou *naked bike ride*) consiste numa bicicletada em que as pessoas vão para as ruas pedalar juntos, completamente pelados ou com roupas íntimas. O evento tem, sem dúvida, o caráter de protesto e visa a – utilizando o humor, o que é comum nas práticas e intervenções dos cicloativistas – chamar a atenção para a “invisibilidade”, que é sobretudo social, do ciclista no trânsito. Nesses eventos, uma frase muito comum, presente em cartazes ou escrita nos corpos dos ciclistas nus, é: “Agora você me vê!” – uma resposta à famosa afirmação de motoristas que afirmam que “não viram o ciclista”, ao atropelar algum –, o que indubitavelmente evidencia boa parte do caráter desse tipo de ação. Não tenho informações da realização desse evento – que é conhecidíssimo no universo do ciclismo urbano – na cidade de Fortaleza; porém, algumas vezes, em espaços de discussão do grupo, já se tentou “puxar” um “pedal pelado” na cidade.

governamentais nos espaços públicos da cidade, especialmente no que dizem respeito ao contexto do trânsito, a utilização das vias jurídicas para garantir a defesa dos direitos (explícitos no CTB) dos ciclistas na cidade e também atividades a médio e longo prazo, como a produção de dados sobre o trânsito, os ciclistas e a estrutura cicloviária da cidade.

De acordo com as próprias narrativas dos ciclistas que participaram do processo de constituição da Ciclovida, um evento específico foi o estopim para a criação da associação: o atropelamento fatal do garoto Adrian⁵⁹, de apenas cinco anos de idade, que ia para a escola conduzido por um vizinho quando ambos foram atropelados na Avenida Santos Dumont – uma das principais vias de Fortaleza – por uma *van* de transporte alternativo: o rapaz que conduzia a bicicleta sobreviveu. Numa postagem na página do grupo convocando as pessoas a participar de uma manifestação em memória do cumprimento de um ano da morte do garoto, alguns pontos interessantes foram abordados, como a perspectiva de democratização do espaço urbano e a importância dessa forma de transporte – uma das mais baratas e acessíveis para grande parte da população, especialmente as camadas mais pobres.

Apesar de boa parte dos participantes ativos da associação serem jovens e adultos de classe média, há uma perspectiva de melhorar as condições e estrutura da cidade para todos os usuários da bicicleta, e a importância do modal para as pessoas e famílias mais pobres é observada pelo grupo; daí a perspectiva de democratizar o acesso aos espaços urbanos através da bicicleta. A segregação espacial gerada pelas dificuldades e desigualdades no potencial de deslocamento de indivíduos e grupos é tão evidente que, em pesquisa anterior, testemunhei propostas, como a de uma moradora da Avenida Beira Mar – uma das áreas mais valorizadas da cidade –, para que mudassem as rotas do transporte público para longe da região, de modo a dificultar o acesso das camadas mais pobres da população à praia.

Amigos, Adrian tinha cinco anos quando foi atropelado por um veículo de transporte alternativo. Ele se dirigia à escola em uma bicicleta conduzida por um vizinho. A *van*, ao realizar a ultrapassagem, decidiu desrespeitar a distância de 1,5m da bicicleta. Com isso, atingiu o ciclista, derrubando o Adrian, que morreu embaixo do veículo. O episódio é emblemático. Lembra que a bicicleta é o modal possível para várias crianças chegarem à sua escola, na luta por garantir um futuro melhor. Lembra que o desrespeito ao ciclista é regra, e que a AMC, deliberadamente, não multa por infrações cometidas contra ciclistas. Lembra que o transporte alternativo é posto às ruas com motoristas sem preparo para a função. Em uma cidade poluída por drogas, por que chegar à escola é tão difícil? Faremos hoje uma manifestação contra este estado de coisas. E levaremos nossa solidariedade à família do Adrian, a qual estará presente. Vamos recolher doações para custear um transporte escolar para o Arthur, irmão do Adrian, que atualmente se encontra sem opções de deslocamento à escola, principalmente após a trágica morte do pequeno Adrian. Por favor, compareçam!⁶⁰

⁵⁹ O atropelamento aconteceu aproximadamente em abril de 2013.

⁶⁰ Disponível em: <<https://www.facebook.com/events/258701894299608/>>. Acesso em: 27 ago. 2015.

O caso foi amplamente divulgado pela mídia impressa e televisiva da cidade e gerou grande repercussão, especialmente entre os ciclistas urbanos. Após algumas tentativas frustradas de diálogo com o poder público, inclusive se tentou conseguir autorização oficial para a instalação de uma *ghost bike* no local do acidente⁶¹, a ideia de fundar uma associação ganhou força.

A gente dialogando pensou que seria interessante fazer uma associação. Porque a Massa tem um caráter anárquico, né, não tem líder, não tem ninguém assim. Então, quando você tem oportunidade de se apresentar, quando o coletivo tem oportunidade de se apresentar, ele não pode, porque ninguém pode representar ninguém. Então a gente sentiu a necessidade de uma associação, só para ter uma formalidade mesmo, poder entrar com ação, ter personalidade jurídica para poder entrar com ação contra o estado, o município, contra empresas de ônibus. E, a partir dessa necessidade, decidimos fundar a associação, escolhemos o nome; alguém falou Ciclovida, e todo mundo achou bom. Mas a associação, a origem dela, não era para ser uma associação, era para ser uma ferramenta daquele coletivo. E daí isso foi dentro do espaço da Massa Crítica. Então a gente pode dizer que quem criou a Ciclovida foi o pessoal que participava da Massa Crítica. (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal).

A Ciclovida nasce, assim, como um desdobramento da Massa Crítica Fortaleza, como uma “ferramenta” – possibilitando a ampliação das esferas de ação do coletivo – dos indivíduos envolvidos no cicloativismo da cidade. Na fala de outro ciclista, que também participou da fundação da Ciclovida, fica evidente a pressa com que a entidade foi oficializada.

A necessidade de formalização surgiu num evento específico em que a gente precisou de CNPJ, no caso da Topic que atropelou o garoto, o Adrian, de cinco anos. E a galera queria entrar com o processo e precisava de CNPJ. O Celso cuidou dos trâmites, e o pessoal que estava na hora, numa audiência pública lá, assinou. Então *não teve eleição, não teve nenhum processo de reunião para decidir cargos, foi mais ‘Assina aí para oficializar esse negócio para utilizar’*, isso no começo de 2013. (Ciclista 3: homem, 33 anos, estudante de pós-graduação/autônomo).

É interessante notar que o processo de constituição da Ciclovida surge especialmente com vistas a ampliar o poder de ação política dos cicloativistas. Nesse momento, as fortes diferenças nas concepções políticas da Massa Fortaleza e da Ciclovida ainda não haviam gerado uma série de conflitos, tensões e divisões que se evidenciariam mais tarde⁶². A

relação de proximidade inicial entre essas duas formas de organização e ação – das quais participavam, em grande parte, os mesmos indivíduos – começou a se evidenciar logo numa das primeiras reuniões da Ciclovida da qual participei, em março de 2014. Nessa reunião,

61 Inicialmente foi instalada uma *ghost bike* no local, sem pedido de autorização, a qual, poucos dias depois, foi retirada pela Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente (Seuma). Os ciclistas tentaram, em vão, conseguir autorização para instalar uma outra no local. Essa foi a única vez – até onde sei – que se tentou conseguir autorização do poder público para esse tipo de atividade.

62 As tensões decorrentes de duas formas de ação política tão distintas e da relação simbiótica entre a Massa Crítica Fortaleza e a Ciclovida serão expostas a seguir.

que contou com cerca de 15 associados, foi escolhido o novo presidente – havia um candidato único, que assumiu a presidência por decisão unânime – da associação e também foi votado o estatuto da entidade.

No momento de votação do estatuto, que seguia um modelo padrão para esse tipo de entidade, um comentário me chamou a atenção: um dos presentes, diante da leitura de um trecho do estatuto que versava sobre possíveis penalizações diante de atos “imorais” ou “ilegais” por parte dos associados, pontuou que muitos dos presentes já haviam participado – e provavelmente voltariam a participar – de ações com caráter de “ilegalidade”, como diversas ações da Massa Crítica; com a concordância de todos, a referência a “atos ilegais” foi suprimida do estatuto.

Imagem 14 – *Naked bike ride* da cidade de Londres, em 2012



Fonte: XPOSUREPHOTOS.COM (2012)

Legenda: Essa é uma prática comum de grupos de ciclistas, especialmente ativistas, por todo o mundo. Apesar do humor da manifestação, algumas vezes, por motivos óbvios, podem ocorrer problemas com a polícia; mas, via de regra, especialmente em cidades onde o evento se realiza há mais tempo, ele transcorre sem grandes problemas. A estratégia de pedalar nu parece remeter a duas questões do universo do ciclismo urbano: à “invisibilidade” e à fragilidade do ciclista em meio a um trânsito marcado por veículos automotores capazes de atingir elevadas velocidades.

Atualmente, após cerca de dois anos de sua fundação, a Ciclovida conta com quase 300 associados. A filiação é feita através do preenchimento de um formulário disponível na página do grupo no *Facebook*, e a contribuição financeira por parte dos associados é facultativa. Contudo, o número pode enganar: apesar de quase 300 filiados e de mais de 2.500 “participarem” ou curtirem a página virtual, o número de pessoas nas reuniões do grupo dificilmente ultrapassa os 20 presentes, sendo estes constituídos majoritariamente por homens, jovens e adultos com idades – estimativa minha – entre 22 e 45 anos, a maioria com ensino superior completo. O número baixo de participantes nos encontros presenciais evidencia também a pouca idade da organização e a dificuldade em aglutinar mais pessoas aos espaços

“formais” de discussão e decisão.

O caráter horizontal e não partidário da Massa Crítica ainda se reflete um pouco na estrutura do grupo: apesar de haver cargos como presidente, vice-presidente, conselho fiscal etc., há uma ênfase e valorização da participação de todos e da livre iniciativa para propor questões e ações a serem realizadas pelo grupo e uma preocupação em dar rotatividade na ocupação dos cargos. As decisões também são tomadas de forma coletiva e geralmente consensual, não havendo, muitas vezes, necessidade de votação. É explícita a preocupação em não vincular a entidade a qualquer partido político: o próprio estatuto proíbe que integrantes da diretoria se candidatem a cargos públicos, sob pena de perda do mandato; é vedado ainda qualquer apoio da instituição a qualquer partido político ou candidatos e também que estes concorram a cargos na entidade.

As reuniões oficiais do grupo são mensais. A princípio, eram realizadas majoritariamente aos fins de semana. Contudo, desde o final de 2014, começou-se a alternar as reuniões mensais entre fins de semana e dias de semana, medida que possibilita às pessoas que não podem – ou não gostam mesmo – participar durante os fins de semana se integrem às atividades da entidade, além de dar um dia de fim de semana a mais aos participantes mais assíduos, que têm de conciliar, não raro, seu tempo entre trabalho, estudo e ativismo político.

Defende-se também que haja uma rotatividade dos locais de reuniões: costumam acontecer sempre em espaços diferentes da cidade, o que parece ser tanto uma estratégia, para que os próprios participantes façam trajetos não usuais e, desse modo, conheçam e usufruam cada vez mais da cidade, como uma forma de não identificar a associação a apenas uma região da cidade: as reuniões, desse modo, “circulam” pela cidade, assim como as bicicletas, estimulando o conhecimento de seus espaços e possibilitando que pessoas que moram em diferentes regiões da cidade tenham, em algum momento, a reunião realizada perto de si.

Eu mesmo experienciei lugares da cidade que não costumava frequentar – ruas, praças, prédios públicos, dentre outros –, alguns distantes, outros bem próximos de onde moro, como o Teatro Antonieta Noronha, localizado no centro da cidade. Esse prédio fica a poucos quarteirões de uma rota que faço constantemente em meus deslocamentos, mas eu não sabia sequer de sua existência, apesar de meu hábito de mudar com frequência os caminhos que faço. Tive uma grata surpresa ao descobrir que, por trás da fachada do prédio – que não é especialmente imponente –, há uma boa estrutura com auditório e um belo e silencioso jardim onde a reunião foi realizada. Remeto ao silêncio porque, em outras reuniões, houve surpresas não tão agradáveis, como a descoberta, ao menos de minha parte, de que, em certos pontos do centro da cidade – como foi na sede do Diretório Central do Estudantes (DCE) da

UFC –, mesmo num domingo à tarde, pode haver tanto barulho de carros e ônibus nas desertas ruas das proximidades que o simples ato de conversar dentro de uma sala pode se tornar quase impossível. Assim, praças, ruas, monumentos e prédios públicos que eu desconhecia passaram a habitar meu “mapa mental” da cidade, ampliando minha percepção dos lugares e equipamentos disponíveis para fruição dos cidadãos.

As reuniões são realizadas majoritariamente durante os fins de semana, no período da tarde, ou em dias da semana (“dias úteis”), no período da noite. Isso se dá especialmente porque a maioria dos integrantes trabalha e/ou estuda; as reuniões são feitas durante o horário livre dos integrantes da Ciclovida. Comumente uma votação é feita, através da internet, na qual cada pessoa disposta a participar da reunião expõe os horários possíveis para si; depois de apurados os votos, um horário é acertado para a realização.

As pautas e discussões que serão realizadas geralmente são propostas e acordadas por meio de uma lista de *e-mail* na qual estão presentes todos os associados. As propostas são inseridas ou pela lista de *e-mails* ou através de um aplicativo *on-line* que permite a qualquer associado editar – acrescentando suas propostas – as pautas da reunião. É interessante notar que as pessoas mais presentes nas discussões da lista de *e-mail* são também as mais assíduas nas reuniões.

O início das reuniões habitualmente se dá com um ritual que também ocorre na Massa: em geral, alguém sugere que os participantes se apresentem. Quase sempre, um dos ciclistas mais presentes nas atividades inicia, falando o próprio nome, a profissão e há quanto tempo anda de bicicleta – essa estrutura varia pouco; por vezes, fala-se somente o próprio nome e a ocupação –, o indivíduo ao lado também se apresenta e assim sucessivamente, até que todos tenham participado; esse ritual se dá especialmente quando há a presença de novatos. Após essa ocasião, que não é formal, geralmente são lidas, pelo presidente, as propostas de pauta. Caso alguém queira retirar alguma pauta ou acrescentar, não há problema nenhum. Depois da leitura da pauta, usualmente são passados comunicados e informações – por parte de qualquer um que deseje – relevantes para o universo do ciclismo urbano e do ativismo pró-bicicleta, quando se iniciam as discussões.

Esse momento é, sem dúvida, o mais formal e burocrático da rede de eventos da qual participam esses indivíduos. Nessa circunstância, são decididos os próximos passos do grupo – sejam a curto, médio ou longo prazo –, as ações que vão ser realizadas e a distribuição, que é voluntária, das funções e atividades por que cada um ficará responsável, de acordo com a disposição e disponibilidade dos presentes. É comum não haver pessoas suficientes para levar adiante todas as ações do grupo: campanhas de conscientização, diálogo direto com agentes

estatais responsáveis por intervenções urbanas, busca de patrocínio, diálogo com outras organizações de ciclismo urbano pelo Brasil, etc. Esse momento é sobretudo um momento de traçar estratégias e organizar a ação coletiva; muitas vezes, um longo tempo é despendido com as discussões e opiniões diversas sobre os assuntos⁶³.

Não é incomum a presença de participantes de outras entidades e grupos – especialmente os envolvidos com discussões e ativismo ligados à mobilidade urbana e direito à cidade –, que, por vezes, vão apenas para ficar a par das discussões, mas que também participam ativamente na realização de certas atividades, como o Mês da Mobilidade, evento que é emblemático tanto da integração da Ciclovida com outros grupos e coletivos como da própria forma de atuação da entidade na cidade de Fortaleza.

3.3.1 Mês da Mobilidade

O Mês da Mobilidade – que, em Fortaleza, foi realizado pela primeira vez em 2014 – é um desdobramento do “Dia Mundial sem Carro”⁶⁴. Essa data foi criada na França, em 1997, para estimular as pessoas, pelo menos por um dia, a deixar o carro em casa e a experimentar outras formas de deslocamento em suas atividades cotidianas. De acordo com o *Vá de Bike*, site concebido por Willian Cruz:

O objetivo principal do Dia Mundial Sem Carro é estimular uma reflexão sobre o uso excessivo do automóvel, além de propor às pessoas que dirigem todos os dias que revejam a dependência que criaram em relação ao carro ou moto. A idéia é que essas pessoas experimentem, pelo menos nesse dia, formas alternativas de mobilidade, descobrindo que é possível se locomover pela cidade sem usar o automóvel e que há vida além do para-brisa. [...] Várias outras cidades brasileiras passaram a ‘comemorar’ a data, no mínimo com uma Bicicletada, no dia 22. Em 2010, houve atividades na semana toda em vários estados. Já em 2011, algumas cidades programaram eventos para o mês inteiro, que começou a ser chamado informalmente de Mês da Mobilidade⁶⁵.

Na cidade de Fortaleza, foi realizada a Semana da Mobilidade – promovida pela Ciclovida – entre os dias 15 e 22 de setembro de 2013. O evento contou com atividades

⁶³ A internet, como já assinalado, possui um papel crucial na organização do grupo, que diariamente está a debater os temas e ações relevantes no momento através da lista de *e-mails*. Em algumas situações, é realizado um debate entre os presentes na reunião, e a decisão sobre determinado assunto – dependendo de sua importância – pode ser tomada e votada *on-line* por todos os associados. Decisões de importância elevada, como a destituição de um presidente ou a modificação do estatuto, só podem ser tomadas presencialmente.

⁶⁴ O Dia Mundial sem Carro – 22 de setembro – foi inicialmente concebido na França, em 1997. Até o início da década seguinte, diversas cidades europeias já realizavam o evento, que consiste em estimular as pessoas a deixar os carros em casa um dia e experimentar outras formas de deslocamento. No Brasil, o Dia Mundial sem Carro é organizado pela rede *Bike Anjo*, que será abordada adiante.

⁶⁵ Disponível em: <<http://vadebike.org/dia-mundial-sem-carro/>>. Acesso em: 15 abr. 2015.

educacionais em espaços públicos da cidade, apresentação de vídeos e debates em torno do tema da mobilidade urbana. Em 2014, seguindo o que já era feito em outras cidades brasileiras, foi realizado o Mês da Mobilidade. O evento, de amplitude muito maior do que o promovido no ano anterior, contou com o apoio de outros grupos de discussão sobre a cidade e a mobilidade urbana, além da presença de cicloativistas nacionalmente reconhecidos. De acordo com o presidente da associação à época, em entrevista ao jornal *O Povo* (2014), o evento visa a “[...] promover um debate qualificado sobre a mobilidade urbana. Fortaleza ainda está submersa em um meio onde as pessoas acreditam que a construção de viadutos e outras obras resolvem a ausência da mobilidade urbana da Capital”.

O evento foi organizado pela Ciclovida e contou com o apoio de organizações nacionais, como a União de Ciclistas do Brasil (UCB)⁶⁶ e a Transporte Ativo, entidade carioca que é uma das maiores produtoras de dados sobre ciclismo urbano e mobilidade do Brasil. Algumas empresas também apoiaram o evento, além do grupo Direitos Urbanos (DU), que esporadicamente realiza ações em conjunto com a Ciclovida.

A maior parte do custeamento para o evento foi conseguida através de um *site* de financiamento público, ou *crowdfunding*⁶⁷ – o Catarse –, voltado exatamente para financiamento de projetos e afins. A ideia é que a entidade ou a pessoa interessada no financiamento cadastre seu projeto no endereço eletrônico, explicando a necessidade do dinheiro e estabelecendo uma meta de arrecadação; pessoas de todo o mundo podem doar, *on-line*, a quantia que desejarem até que a meta seja atingida. Os maiores doadores, contudo, foram provavelmente os próprios organizadores e participantes do evento.

A organização, divulgação e logística necessárias foram feitas também pelos próprios integrantes da Ciclovida, tanto via internet – especialmente no *Facebook* – como mediante atividades realizadas na rua com a cobertura da mídia televisiva, o que aumentou o poder de publicização do evento.

No dia 19 de agosto de 2014, poucas semanas antes do início do Mês da Mobilidade, foi realizado um “Ciclochique” para divulgar o evento. O Ciclochique consiste numa espécie

⁶⁶ De acordo com a definição presente no *site* da entidade: “A União de Ciclistas do Brasil – UCB é uma associação de direito privado sem fins econômicos, que, em parceria com organizações locais, realiza atividades sociais promovendo o uso da bicicleta como meio de transporte, lazer e esporte, nas regiões urbanas e rurais. A UCB atua em todo o território nacional, para isso, conta com um corpo administrativo composto por pessoas de diversas cidades do país. A UCB reúne muitas entidades e centenas de pessoas que estão envolvidas na divulgação e promoção do uso da bicicleta e seus mais diversos aspectos em todas as unidades da federação. Estimulamos e assessoramos a constituição legal de novas entidades locais que tenham como objetivo a defesa da mobilidade ciclística e os direitos das usuárias e dos usuários da bicicleta, intervindo junto ao poder público em âmbito federal, distrital, estadual e municipal”. Disponível em: <<http://www.uniaodeciclistas.org.br/sobre-a-ucb/seja-bem-vindo-a-ucb/>>. Acesso em: 2 maio 2015.

⁶⁷ Numa tradução livre, “financiamento pela multidão”.

de bicicletada em que as pessoas vão vestidas com roupas de trabalho ou de festa – fazendo um contraponto à imagem do ciclista como esportista, com roupas especiais, capacete, etc. –, visando a mostrar que a bicicleta é, sim, um meio de transporte e que pode ser usada para as mais diversas atividades do dia a dia.

A concentração para a saída do evento foi na Praça da Gentilândia, no bairro universitário Benfica, no princípio da noite, às 19 horas. Quando cheguei à praça, já havia mais de uma dezena de ciclistas, além da imprensa no local. Um dos presentes mais requisitados para dar entrevistas era o presidente da associação na época, que trajava um terno preto, sapato social e gravata; a roupa formal, todavia, não era para a ocasião especial, e sim sua roupa de trabalho. A rota que seria percorrida pelos ciclistas consistia em passar por diversos bares e restaurantes, com o intuito de conversar com os clientes desses estabelecimentos sobre a bicicleta, chamando a atenção pelo próprio aspecto do grupo de ciclistas – alguns de terno, algumas mulheres com vestidos de festa e maquiagem – e divulgando também, através de panfletos, o Mês da Mobilidade e a campanha no Catarse para as doações.

A escolha de um evento como o Ciclochique – que joga com a imagem que tradicionalmente se tem de ciclistas, buscando desconstruir estereótipos – para fazer a divulgação do Mês da Mobilidade pareceu também uma estratégia para atrair pessoas sem qualquer ligação com o universo do ciclismo urbano e mesmo com as discussões sobre mobilidade urbana para as atividades a serem realizadas posteriormente. Fica clara uma perspectiva de dar amplitude às discussões sobre mobilidade e uso da bicicleta na cidade para além dos ciclistas urbanos.

O próprio título do Mês da Mobilidade 2014, “CONVIVER: uma cidade para todos”, já evidencia o caráter amplo das discussões – que não se restringem à utilização da bicicleta como forma de transporte – e a centralidade dos debates e reflexões sobre a cidade a partir do tema da mobilidade urbana. A realização desse evento acusa também a proposta da entidade de buscar cada vez mais ter voz ativa nas questões sobre mobilidade urbana na cidade, tanto no diálogo com o estado como nas coberturas da mídia sobre assuntos relacionados ao tema. Os cicloativistas buscam, mediante diferentes estratégias, tornar a Ciclovida um agente legítimo nas discussões sobre mobilidade urbana na cidade, e parecem estar conseguindo: cada vez mais integrantes da associação são chamados a dar entrevistas e a participar de debates em diferentes veículos da mídia, sejam impressos, televisivos ou radiofônicos.

Sobre essa disputa pela legitimidade de falar sobre a mobilidade urbana na cidade e sobre a própria realização do Mês da Mobilidade, algumas tensões já ocorreram entre a Ciclovida e a Prefeitura de Fortaleza, ou pelo menos com alguns de seus integrantes. No ano

de 2013, a Prefeitura de Fortaleza lançou, às pressas, um evento de mesmo nome e praticamente na mesma data da então Semana da Mobilidade realizada pela Ciclovida. Essa atitude foi percebida pelos integrantes da associação como uma tentativa de eclipsar o evento realizado pelos ciclistas.

No ano seguinte, 2014, após diálogos com o então secretário municipal de cidadania e direitos humanos – que chegou a se associar e a participar de reuniões do grupo –, ficou acertado o apoio oficial da Prefeitura de Fortaleza ao Dia Mundial sem Carro, que é a origem dos eventos maiores como o “Mês”. Na divulgação feita pela prefeitura, tanto através de matérias jornalísticas como no próprio panfleto lançado pelo órgão, ela figurava como organizadora e idealizadora do evento; numa matéria no sítio eletrônico da Prefeitura Municipal de Fortaleza (PMF), o título anunciava que a prefeitura “lançou” o Dia Mundial sem Carro.

Em função disso, houve algumas discussões na lista de *e-mails* – que é o canal oficial de diálogo entre os associados – e, apesar do pedido de desculpas do secretário e da correção posterior da matéria lançada, a partir de então, houve um distanciamento entre a associação e a PMF, pelo menos na realização desse tipo de evento. Atualmente o Mês da Mobilidade 2015 já começa a ser planejado pelos integrantes da Ciclovida, sem a participação ou o apoio da prefeitura da cidade.

Durante o Mês da Mobilidade 2014, foram realizadas atividades diversificadas, como um debate entre candidatos à eleição⁶⁸ de 2014, um passeio turístico de bicicletas por pontos históricos da cidade, a instalação de sinalização na rua para pedestres, a apresentação de filmes com a temática do ciclismo urbano e uma “roda de conversa” com cicloativistas nacionalmente conhecidos: Renata Falzoni⁶⁹, João Paulo Amaral⁷⁰ e Zé Lobo⁷¹.

Cada um desses ciclistas trouxe, em suas falas, perspectivas diferentes – e complementares – sobre o ciclismo urbano e o cicloativismo no Brasil. Renata Falzoni tratou especialmente das primeiras bicicletadas realizadas em São Paulo, das dificuldades da organização inicial e do dia a dia do ciclista; João Paulo Amaral concentrou-se numa

⁶⁸ A ideia do debate era que participassem candidatos a diversos cargos, tanto do Legislativo como do Executivo. Dentre os convidados, compareceram ao debate – realizado no auditório da Reitoria da Universidade Federal do Ceará – a candidata ao senado Geovana Cartaxo (PSB), o candidato a deputado estadual Júlio Brizzi (PDT) e o candidato a deputado estadual e atual vereador por Fortaleza João Alfredo (PSOL).

⁶⁹ Renata Falzoni é jornalista do canal esportivo ESPN e participou dos primeiros grupos organizados de ciclistas urbanos na cidade de São Paulo, no princípio da década de 1990. Atualmente produz reportagens e matérias jornalísticas que versam especialmente sobre o ciclismo urbano.

⁷⁰ Um dos fundadores da Escola *Bike Anjo* (EBA), que será abordada adiante.

⁷¹ Membro da Transporte Ativo, Organização Não Governamental (ONG) carioca considerada uma das maiores produtoras de dados e informações sobre ciclismo urbano e mobilidade no Brasil.

reflexão sobre sua trajetória com a bicicleta e a criação da Escola *Bike Anjo* (EBA), projeto que visa a ensinar gratuitamente pessoas a andar de bicicleta e a adotá-la como meio de transporte; já a palestra de Zé Lobo foi quase como um minicurso, falando da constituição da Transporte Ativo e das estratégias de que se valem para ter mais voz junto aos órgãos oficiais de planejamento urbano, aumentando seu poder de transformação da cidade pelas vias formais. A própria Ciclovida realizou algumas atividades – seguindo a tendência do cicloativismo nacional – durante o Mês, que consistiam na produção de dados especializados sobre a cidade.

Gostaria de me deter, nesse momento, sobre a produção de dados como estratégia de ganho de legitimidade e de ampliação do raio de ação dos ciclistas. Numa cidade em que a discussão sobre a mobilidade urbana e o uso da bicicleta como forma de transporte estão ainda em seus primeiros passos, não é incomum a dificuldade de se encontrar dados e pesquisas que embasem tanto obras e ações do poder público como as próprias críticas e ações das organizações de ciclistas.

Visando a um melhor conhecimento da dinâmica da cidade, da estrutura cicloviária e das demandas de ciclistas que não gravitam em torno dessas organizações, a Ciclovida vem assumindo cada vez mais o papel de entidade produtora não só de discursos e opiniões sobre a cidade e sobre a mobilidade, mas também de produtora de dados. Duas atividades – dentre outras – diferentes realizadas pela associação objetivam produzir conhecimento e dados, com base em métodos científicos, atinentes ao trânsito e aos ciclistas da cidade: o Desafio Intermodal, realizado durante o Mês da Mobilidade, e a contagem de ciclistas.

O Desafio Intermodal é mais uma atividade comum entre os grupos de cicloativistas mundo afora. A ideia é medir a eficiência – tempo do deslocamento, custo e emissão de poluentes – de diversos modais de transporte dentro da cidade. A intenção é que pessoas, utilizando os mais variados tipos de transporte, saiam na mesma hora e do mesmo lugar em direção a um mesmo ponto da cidade. Em Fortaleza, nas duas edições anteriores do Desafio, a rota escolhida⁷² foi da Praça da Imprensa, no bairro Dionísio Torres, até a praça localizada ao lado do *North Shopping*, no bairro São Gerardo, percurso de pouco mais de oito quilômetros.

O horário de saída é às 18 horas – sempre em dias de semana –, horário em que a maioria das pessoas realiza seus deslocamentos de volta para casa. Os participantes podem

⁷² Geralmente a rota feita a cada ano é a mesma, assim é possível comparar, além dos modais entre si, as variações de tempo no decorrer dos anos, possibilitando um panorama mais abrangente do próprio trânsito na cidade.

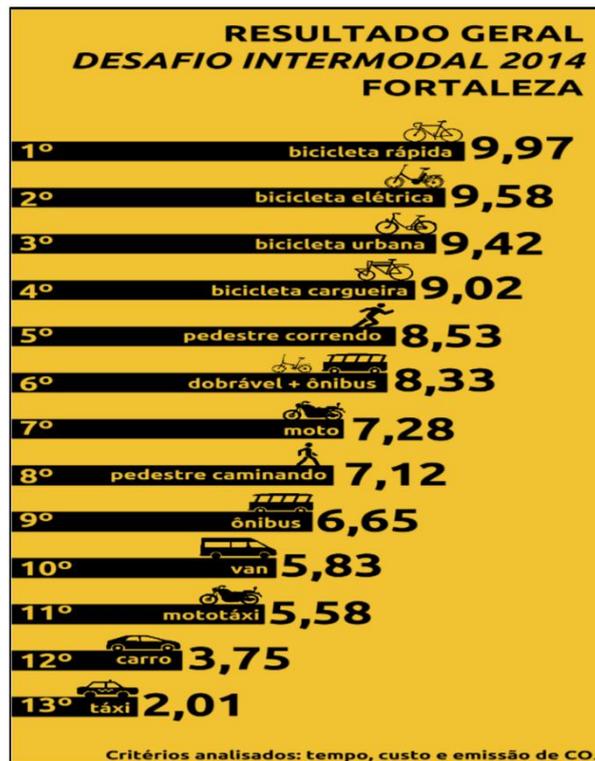
escolher o caminho que farão e devem ainda comprometer-se a respeitar as normas e as sinalizações de trânsito durante o percurso. Na última edição do Desafio Intermodal Fortaleza, alguns dos modais testados foram: carro particular, moto, bicicleta, transporte público, táxi, pedestre caminhando e pedestre correndo.

Os resultados são divulgados tanto através da imprensa, que geralmente marca presença no evento, como pelos canais de informação dos ciclistas. Esses resultados são ainda utilizados como base para reivindicações, críticas ao poder público e como uma maneira de informar e incentivar os demais cidadãos a experimentar outras formas de deslocamento que não apenas a sua usual, mostrando que há opções eficientes de deslocamento para além da comum dicotomia existente entre transporte público e veículo automotor particular (como carros e motos).

Nos números finais, as bicicletas figuram sempre entre as formas de deslocamento mais eficientes, o que não causa surpresa a quem se desloca cotidianamente por meio desse modal pela cidade. No Desafio de 2014, o usuário de bicicleta – o mais rápido entre todos os modais – fez o trajeto de aproximadamente oito quilômetros num tempo de pouco mais de 20 minutos (velocidade média de 24,4 km/h), com um custo financeiro quase nulo e nenhuma emissão de poluentes durante o trajeto. O usuário de moto demorou cerca de 30 minutos (velocidade média de 16,3 km/h); e o condutor do carro particular necessitou de 50 minutos para realizar o mesmo deslocamento (velocidade média de 11,1 km/h). O pedestre que foi correndo levou praticamente o mesmo tempo do carro, e o que foi caminhando de uma praça à outra chegou em 1 hora e 18 minutos, 10 minutos antes do pior resultado de tempo, o do transporte alternativo (*vans*), que demorou 1 hora e 27 minutos.

A produção de dados, dessa maneira, funciona também como uma forma de desmistificar certos modais – eu mesmo me surpreendi com certos resultados, como o do pedestre caminhando em relação ao transporte público – e de buscar outros parâmetros que não a velocidade máxima dos veículos para medir a eficiência dos deslocamentos. Diante de dados que mostram que um pedestre correndo pela cidade se locomove a uma velocidade média (9,7 km/h) superior à de ônibus (8,7 km/h) e quase semelhante à de um usuário de carro (11,1 km/h), é inevitável não refletir sobre a forma e a qualidade de nossos deslocamentos pela cidade. Os resultados finais do Desafio Intermodal Fortaleza 2014, com os dados parametrizados (foram dadas notas para cada modal) e calculados também os gastos (diretos e indiretos) e a emissão de poluentes, estão contidos no seguinte quadro.

Quadro 1 – Resultado final do Desafio Intermodal Fortaleza 2014



Fonte: Ciclovida (2014).

Outra atividade de produção de dados desenvolvida pela Ciclovida é a contagem de ciclistas. A técnica é simples e consiste em contar o fluxo e a direção de ciclistas numa determinada via da cidade, fazendo-se depois um cálculo do fluxo médio por hora, por exemplo: 700 ciclistas/h em determinada via. Geralmente duas ou três pessoas, munidas de uma simples tabela e caneta, são o suficiente para a realização desse tipo de atividade. Por vezes, é utilizada também uma máquina fotográfica para registrar cada ciclista que passa, dando, assim, mais credibilidade aos resultados finais. De acordo com o próprio material disponível no *site* da Transporte Ativo – entidade que fornece o instrumental básico necessário e o *know how* para a realização de tal atividade –, as contagens são importantes tanto para o planejamento de ações do poder público e de conhecimento da transformação dos perfis de uso da bicicleta na cidade ao longo do tempo quanto para as próprias entidades cicloativistas exporem as demandas específicas de determinadas regiões da cidade junto ao poder público.

Além dos efeitos mais diretos de conhecimento das demandas e problemas dos ciclistas na cidade, a contagem – assim como outras formas de produção de dados – tem um sentido mais amplo: na medida em que produz dados e informações que embasam ações e demandas junto ao poder público, a entidade vai se fortalecendo como um polo legítimo de

discursos a respeito da mobilidade e do ciclismo na cidade, baseando-se em dados cientificamente produzidos – na Ciclovida, há, por exemplo, urbanistas e engenheiros de trânsito – que servem para qualificar o debate sobre mobilidade urbana na cidade.

Outras organizações e coletivos não diretamente relacionados ao tema do ciclismo urbano também realizam esporadicamente atividades conjuntamente à Ciclovida. A aproximação entre a associação e grupos como o DU se dá especialmente na crítica à qualidade dos espaços públicos da cidade e na perspectiva de transformá-la – suas ruas e espaços de convivência – num lugar mais agradável e atraente para os cidadãos. O DU foi apoiador do Mês da Mobilidade e realizou atividades diversas durante o evento.

O Fórum Direitos Urbanos de Fortaleza, como já citado anteriormente, é um grupo de discussão sobre a cidade que amiúde realiza ações e eventos junto à Ciclovida. Esse foi o grupo que produziu a “Praça de Bolso” na Avenida Beira Mar, no aniversário de um ano da Ciclovida. Durante o Mês da Mobilidade, esse grupo realizou – dentre outras iniciativas – uma ação que tinha como foco os pedestres: a instalação de sinalização específica para as pessoas que estão se locomovendo a pé. A ação é uma réplica de intervenções no espaço feitas pelo grupo estrangeiro *Walk Your City*. A ideia é simples: instalar sinalização para os pedestres levando em conta a “escala humana”, o tempo e o espaço percorridos por uma pessoa sem a utilização de veículos automotores ou não.

Imagem 15 – Sinalização para pedestres instalada pelo Fórum Direitos Urbanos de Fortaleza durante o Mês da Mobilidade



Fonte: Fórum Direitos Urbanos (2014)

A ação tem claramente o intuito de incentivar o caminhar pela cidade, fazendo o indivíduo contemplar e vivenciar os espaços urbanos em outros ritmos e de outras formas que

não por meio do deslocamento motorizado, puxando ainda uma reflexão sobre a falta de estrutura e sinalização para os pedestres.

É interessante notar que os discursos e práticas relacionados ao ciclismo urbano não se restringem apenas a um elogio da bicicleta ou a uma crítica ao automóvel individual. A fruição da cidade e dos espaços públicos por parte dos cidadãos é uma perspectiva marcante nesse universo, e a transformação dos espaços proposta – a partir de outros usos – não é percebida como exclusividade de quem utiliza o modal bicicleta.

Mais uma atividade realizada pelo Direitos Urbanos durante o Mês da Mobilidade – que, com enfoque diferente, busca também tornar a cidade um lugar mais agradável – foi a aplicação das “Multas Morais”. Essa ação de comunicação direta com os cidadãos visa a constranger e a sensibilizar as pessoas que desrespeitam as normas de convivência e ocupação do espaço público.

Quadro 2 – Multa Moral distribuída pelo Direitos Urbanos durante o Mês da Mobilidade em 2014

Multa Moral

Que exemplo, hein?
Você vem se aproveitando da ineficiência da fiscalização para burlar nossas leis e desrespeitar outros cidadãos.

INFRAÇÃO

- Estacionar sobre o passeio público
- Estacionar ou avançar na faixa de pedestres
- Estacionar ou avançar na ciclofaixa
- Ocupar vagas especiais sem credenciamento
- Obra no passeio sem canaleta para pedestres
- Lixo fora do horário
- Falar ao celular enquanto dirige
- Jogar bituca de cigarro no chão
- Sujar a rua, o passeio, canteiros ou jardins
- Lavar a calçada com água corrente
- Outros: _____

Por favor, sinta-se obrigado a doar R\$ 50,00 para uma instituição de caridade.

E prometa nunca mais fazer travessuras nas ruas de nossa cidade.

«A moralidade é a melhor de todas as regras para educar a humanidade.»

Gostou da iniciativa? Conheça mais em:
<https://www.facebook.com/groups/DireitosUrbanosFortal/>

SDU
Secretaria dos Direitos Urbanos Fortaleza

Multa Moral

Que exemplo, hein?
Você vem se aproveitando da ineficiência da fiscalização para burlar nossas leis e desrespeitar outros cidadãos.

INFRAÇÃO

- Estacionar sobre o passeio público
- Estacionar ou avançar na faixa de pedestres
- Estacionar ou avançar na ciclofaixa
- Ocupar vagas especiais sem credenciamento
- Obra no passeio sem canaleta para pedestres
- Lixo fora do horário
- Falar ao celular enquanto dirige
- Jogar bituca de cigarro no chão
- Sujar a rua, o passeio, canteiros ou jardins
- Lavar a calçada com água corrente
- Outros: _____

Por favor, sinta-se obrigado a doar R\$ 50,00 para uma instituição de caridade.

E prometa nunca mais fazer travessuras nas ruas de nossa cidade.

«A moralidade é a melhor de todas as regras para educar a humanidade.»

Gostou da iniciativa? Conheça mais em:
<https://www.facebook.com/groups/DireitosUrbanosFortal/>

SDU
Secretaria dos Direitos Urbanos Fortaleza

Fonte: Direitos Urbanos (2014).

Não apenas “infrações” relacionadas ao trânsito são contempladas: sujar as ruas ou mesmo desperdiçar água são atitudes também passíveis de multa. Nessa perspectiva, cada cidadão é percebido como responsável pela qualidade dos espaços públicos da cidade.

Apresento essas ações para ilustrar o diálogo que a Ciclovida estabelece com outros grupos que não estão diretamente relacionados ao universo da bicicleta, mas que apresentam vários elementos em comum de crítica à qualidade dos espaços públicos e da tentativa de transformar a cidade, tanto por meio de um diálogo direto com instituições e agentes responsáveis pela administração do espaço urbano como por intermédio de ações e intervenções de comunicação com os demais habitantes da cidade.

Além de eventos como o Mês da Mobilidade – que objetiva sobretudo chamar os munícipes à reflexão sobre a cidade e sobre a mobilidade urbana, ampliando e qualificando esse debate – e como a produção de informações e de dados pertinentes à cidade e ao ciclismo urbano, os integrantes da Ciclovida também participam e acompanham, tanto quanto possível, os projetos e intervenções sobre mobilidade empreendidos pelos órgãos oficiais de gestão do espaço urbano, opinando, sugerindo e, muitas vezes, pressionando, com diferentes estratégias, os agentes estatais.

3.4 Participação popular e diálogo com o estado: o exemplo do PDCI

Provavelmente as discussões mais acaloradas que presenciei – durante reuniões da Ciclovida – foram as relacionadas ao diálogo da associação com os agentes e as instituições do estado. A participação do grupo no processo de construção do Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) é ilustrativa sobre as tensões, dificuldades e potencialidades dessa aproximação.

O PDCI começou a ser concebido em agosto de 2013, tendo a produção do seu projeto finalizada um ano depois, em julho de 2014. O plano se propôs a realizar um diagnóstico para o conhecimento das necessidades e potencialidades ciclovitárias da cidade. Faz parte do Programa de Transporte Urbano de Fortaleza (Transfor⁷³), sendo de responsabilidade da Secretaria de Infraestrutura (Seinf). Os elementos principais do plano são: o Plano de Implantação de Ciclovias; o programa de gestão; a elaboração da minuta de

73 O Tranfor é um programa de intervenções – especialmente no trânsito – para melhorar a qualidade do transporte e da circulação coletiva. De acordo com a vaga definição presente no *site* da Prefeitura de Fortaleza, o Transfor: “[...] está baseado nos conceitos de coletividade e mobilidade urbana sustentável, além da acessibilidade universal. O Transfor prioriza a implantação de corredores exclusivos para o transporte público. O novo sistema garante rápido embarque através de rampas, além da utilização de ônibus articulados e até bi-articulados. Nas vias em que o Transfor atua, as calçadas são padronizadas, oferecendo maior conforto, segurança e acessibilidade para os pedestres. Com a implantação do programa, a prefeitura irá diminuir o tempo das viagens, os custos do transporte, o tempo de embarque e desembarque dos passageiros, com o objetivo de aumentar a segurança no trânsito”. Disponível em: <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/seinf/institucional/transfor>>. Acesso em: 26 ago. 2015.

Projeto de Lei para envio à Câmara Municipal; o projeto funcional de todo o sistema integrado; e o projeto executivo para a implantação prioritária das principais microrredes de ciclorrotas da cidade, totalizando 15 km de ciclovias.

Em outras palavras, o plano visa à elaboração de um grande diagnóstico, planejamento para a estrutura cicloviária na cidade de Fortaleza e início da instalação dos equipamentos. Antes do início da instalação da estrutura pelo PDCI, a extensão da malha cicloviária na cidade era de 76,4 km⁷⁴. Atualmente conta com aproximadamente 116 km⁷⁵ de ciclovias e ciclofaixas, muito atrás de cidades brasileiras como Brasília (440 km), Rio de Janeiro (374 km) e São Paulo (265 km), mas em melhor situação do que cidades como Porto Alegre (21 km) e Manaus (com apenas 4 km). Se comparados aos de outras cidades do mundo – como Berlin, que possui 700 km de estrutura cicloviária; Nova York, 675 km; e Bogotá, 359 km –, os números da cidade de Fortaleza não impressionam. Um outro problema da capital cearense apontado pelos ciclistas urbanos é a qualidade da estrutura, boa parte em péssimas condições de uso, com traçados descontínuos, mal feitos (com postes e árvores no meio das vias), problemas como lixo e entulhos nas vias, falta de drenagem, de manutenção e de fiscalização no uso desses espaços. A estrutura “utilizável” é bem menor que os 114 km divulgados pela prefeitura da cidade.

Imagem 16 – Ciclovias da Avenida Osório de Paiva, área sul de Fortaleza



Fonte: Massa Crítica Fortaleza (2013).

⁷⁴ Dados da própria Prefeitura, disponíveis em: <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/noticias/seinf/prefeitura-apresenta-primeira-fase-de-elaboracao-do-plano-diretor-ciclovuario>>. Acesso em: 27 ago. 2015.

⁷⁵ Dados disponíveis em: <www.moblizie.org.br/estatisticas/28estrutura-ciclovitaria-em-cidades-do-brasil-km.html>. Acesso em: 27 ago. 2015.

Imagem 17 – Ciclovía da Avenida Mister Hull



Fonte: Massa Crítica Fortaleza (2013).

Legenda: Entulhos, lixo e obstáculos são comuns em tal via.

Todos os equipamentos cicloviários existentes na cidade antes do PDCI foram feitos de forma independente e sem levar em conta uns aos outros. Assim, esses 76,4 km – que incluem “equipamentos” completamente fora das normas técnicas – de malha cicloviária são de equipamentos e vias descontínuos e desconexos, muitos intrafegáveis, que começam e terminam arbitrariamente, seguindo as rotas de outras intervenções urbanas junto às quais as questões relativas ao transporte não motorizado eram inseridas de improviso. A invisibilidade – diante dos órgãos públicos – da bicicleta como forma de transporte sempre foi tão patente que o modal não é incluído nas contagens de fluxo de veículos realizados pelos órgãos oficiais.

Esse plano surgiu exatamente para suprir a falta de planejamento com relação à estrutura cicloviária – que não é privilégio apenas de equipamentos cicloviários – e visa basicamente a interligar a malha cicloviária já existente na cidade, deixando “no papel” um plano que possa ser colocado em prática ao longo dos próximos 15 anos – o que é especialmente importante –, de modo que esses equipamentos dispersos futuramente venham a constituir, de fato, um “sistema” cicloviário. O prazo, contudo, é constantemente alvo de críticas por parte dos ciclistas urbanos por ser extremamente longo; a prefeitura da cidade de São Paulo, por exemplo, lançou, em 2014, o Projeto SP 400 km, que pretende entregar à população 400 km – quase 100 a menos que o prometido pelo PDCI – de estrutura cicloviária até o final de 2016.

A importância do PDCI para os ciclistas urbanos da cidade é evidente: ele determinará a forma como será gerido o planejamento urbano com relação a bicicletas e a outros transportes não motorizados no mínimo pelos próximos 15 anos.

Essa gestão que está aí, sem dúvida, pode falar que foi a que mais fez por mobilidade, tanto transporte público como cicloviário. Aí eles se gabam disso dizendo que os outros não fizeram nada. Eu acho que você não pode se comparar com a pior situação do mundo para dizer que você é bom. Então eu acho que realmente estão fazendo alguma coisa, mas usam muito isso como propaganda, quando, na verdade, o prazo do PDCI de demorar 15 anos para fazer 400 e poucos quilômetros e totalizar uma rede de 520 quilômetros é surreal. Eu vejo como uma melhora, mas não estão fazendo nada em termos de campanha e de fiscalização. E tem coisas que são absurdas, como o viaduto do Cocó. Estão fazendo uma estrutura que futuramente deve se tornar uma rede interligada e aí você coloca uma coisa no meio da cidade que não dá para você transpor; é complicado. Eles já sabiam que, pelas leis de mobilidade urbana, não é permitido fazer um negócio daqueles, mas mesmo assim fazem. (Ciclista 3: homem, 33 anos, estudante de pós-graduação/autônomo).

O processo de licitação do PDCI foi iniciado em 2011 e finalizado – após cumprido todos os trâmites burocráticos – no princípio de 2013, com o consórcio Tectram-Idom (um consórcio espanhol) escolhido para a elaboração do plano. No dia 25 de julho de 2013, a Ciclovida foi convidada pela Prefeitura Municipal de Fortaleza – poucas horas antes do evento – para fazer-se presente no momento da assinatura da Ordem de Serviço, ocasião na qual o próprio prefeito prometeu espaço para participação da sociedade civil organizada. O plano necessitava de um ano para ser elaborado.

Nos dias 15 de janeiro e 16 de fevereiro de 2014, os integrantes da Ciclovida realizaram, com o apoio de outros grupos e ciclistas, manifestações pela cidade, exigindo a participação prometida na elaboração do projeto. Após essas manifestações, a prefeitura marcou uma apresentação do projeto para o dia 20 de fevereiro, às 14h, no Centro Urbano de Cultura, Arte, Ciência e Esporte (Cuca) da Barra do Ceará, informando aos interessados apenas 24 horas antes de sua realização. Dessa forma, o primeiro contato que esses ciclistas tiveram com o projeto foi sete meses depois da assinatura da Ordem de Serviço e a apenas cinco meses da finalização da elaboração do plano.

Com uma apresentação de *slides* em mãos – que foi o único material disponibilizado pela Seinf –, a mesma utilizada na exposição do plano, integrantes da Ciclovida se uniram a outra entidade que discute e busca melhorar a vida na cidade – o Fórum Direitos Urbanos – e ainda a integrantes do Centro Acadêmico de Engenharia Civil (CAEC) da UFC para analisar detalhadamente, com o pouco tempo disponível, o que havia sido apresentado. Descobriram então que os *slides* não eram nada detalhados: não possuíam os nomes das ruas contempladas – apenas desenhos de rotas – nem os sentidos das vias, além de o material apresentar imagens com baixa resolução, elementos básicos para esse tipo de projeto e sem os quais fica muito difícil compreendê-lo. Profundamente insatisfeitos⁷⁶ com o formato de “participação da

76 Foi lançada inclusive uma “nota”, como uma carta aberta, à época, criticando a postura da prefeitura.

sociedade civil” que se delineou, os ativistas elencaram uma série de problemas e incongruências básicas no projeto, tomando como exemplo apenas uma pequena parte do que havia disponível – já que a rede, no plano, possui centenas de quilômetros de extensão.

Ao receber o documento com críticas e sugestões ao projeto, a Seinf lançou uma nota e enviou uma resposta à Ciclovida informando que mais de 70% das sugestões haviam sido acatadas. Contudo, havia aí um “equivoco”: os ciclistas analisaram uma pequena parte do projeto, que seria ilustrativa de suas deficiências e incongruências. Os agentes da prefeitura, entretanto, publicizaram seu “aceite” pelas propostas da Ciclovida e o número de mais de 70% das propostas acatadas, dando toda a roupagem de “participação popular” ao processo e encerrando praticamente o diálogo.

Apesar de irritados e frustrados com a postura da prefeitura, abandonar uma tentativa de fazer valer a participação nos projetos e intervenções estatais nunca foi considerada. Há uma visão de que a transformação da cidade tem de passar pela apropriação por parte dos cidadãos desses espaços de diálogo e de discussão, e muitas das ações mais recentes do poder público, como a expansão da estrutura cicloviária, são percebidas como fruto direto do ativismo e das discussões geradas não só pela Ciclovida.

Cara, é o tipo da coisa: isso tudo já está previsto há décadas pelas leis de mobilidade, por um monte de acordo. É igual uma ‘porrada’ de coisa: já está tudo previsto, mas tem que ter vontade política. O que tem escrito no CTB sobre bicicleta e os planos de mobilidade que existem são até bons, falta é vontade política mesmo para colocar em prática. E é aí que eu acho que entra a atuação dessas ONGs e desses movimentos, da galera que se auto-organiza para fazer essas coisas, porque sem isso não anda, não. Muitas das ciclofaixas feitas pelo Massa Crítica foram oficializadas pouco tempo depois. E isso não é outra coisa, não, é a pressão que a população faz, né? [...] Eles [agentes públicos] só estão cumprindo a obrigação deles, e essa obrigação só é cumprida por causa da pressão, e, mesmo assim, o que eles fazem é medíocre. [...] Eles não estão fazendo nada demais, nada extraordinário aqui, não; pode parecer para a realidade da gente aqui, que é tão atrasada nesse tema, com tanta coisa que já está posta há tanto tempo no papel e não fazem. Então eu acho que a atuação tem que ser essa mesmo: pressionar, porque essas coisas já deviam estar feitas há muito tempo. (Ciclista 5: homem, 23 anos, estudante de ensino superior, grifo meu).

O que é especialmente importante aqui é perceber as estratégias e formas de atuação desse grupo na tentativa de transformar a cidade, tornando-a mais “agradável” e “amigável” a outras formas de deslocamento e fruição, através de uma distribuição mais equitativa dos espaços de circulação. Apesar de difícil, o diálogo com os agentes do estado se mantém; como também se mantém a comunicação com outros grupos ou entidades que discutem – por diferentes vieses – a vida e sua qualidade na cidade. Não raro, a Ciclovida empreende ações juntamente a outras organizações da sociedade civil, sobretudo as que discutem e trabalham numa concepção de “direito à cidade”.

É válido ainda fazer a ressalva de que, embora a ampliação e o melhoramento da estrutura urbana para os ciclistas sejam uma das pautas da Ciclovida, a ênfase do grupo está centrada precipuamente na educação e na conscientização dos outros cidadãos para o compartilhamento dos espaços da cidade por todos. De certa forma, pedir apenas ciclovias e equipamentos que destaquem e protejam os ciclistas no trânsito seria como admitir que as pessoas não são capazes de compartilhar as vias respeitando umas às outras. Nesse sentido, o tema escolhido para o Mês da Mobilidade 2015 – que está atualmente sendo estruturado – é ilustrativo: “Educação: o segredo para uma mobilidade mais humana”. A perspectiva central não é só conquistar espaços específicos para os ciclistas, mas “humanizar” o trânsito e a cidade.

Como já foi dito aqui, locomover-se de bicicleta para esses indivíduos é muito mais do que uma simples forma de deslocamento ou fruição, é sobretudo uma ação política que visa a transformar a cidade: e um dos focos dessa transformação se daria exatamente na modificação dos vínculos e formas de se relacionar com os outros munícipes. Admitir que o ciclista deve ser destacado da rua, sob risco de sofrer um “acidente”, é admitir que as pessoas não são capazes de conviver com a diferença nem respeitá-la.

Há ainda um outro desdobramento desse raciocínio na visão dos próprios ciclistas: tirar o ciclista do contexto normal do trânsito é, de certa forma, culpabilizá-lo pelos problemas no trânsito: se as normas são sistematicamente transgredidas e se o trânsito é muito violento e muitos ciclistas são atropelados, em vez de se conscientizar e educar os motoristas e oferecer estrutura para que todos compartilhem a via, retira-se o ciclista, colocando-lhe num espaço à parte.

Esse mesmo raciocínio, que evidencia um embate simbólico, surge no momento da escolha por se utilizar ou não capacete, especialmente por parte de ciclistas mais experientes. Para muitos, a adoção do capacete é uma inversão do que o CTB propugna, já que, de acordo com o código – que não obriga a utilização do equipamento –, os veículos maiores e motorizados devem zelar pela segurança dos não motorizados, e todos devem zelar pelo pedestre (BRASIL, 1997). Contudo, a utilização do capacete para se proteger dos perigos que o trânsito oferece em uma cidade como Fortaleza pode acabar por gerar uma sensação de que o ciclista é o único responsável por sua segurança no trânsito e que deve se esquivar e proteger-se num contexto em que deveria ocorrer exatamente o contrário.

Certa vez, numa conversa informal durante um evento do ciclismo urbano, comentei com um ciclista experiente que eu havia passado a utilizar o capacete após ser atropelado por um carro que avançou a preferencial; ele me respondeu: “É exatamente essa a questão: devemos lutar para que os carros respeitem a preferencial, principalmente quando se trata de bicicletas – a maioria dos acidentes envolvendo bicicletas se dá em cruzamentos –, e

não só colocar o capacete para se proteger de motoristas desrespeitosos”.

De certa maneira, usar capacete seria assumir uma posição subordinada no trânsito dos ciclistas como atores passivos, e não como sujeitos ativos na dinâmica das ruas. A questão é mais complexa do que isso e receberá mais atenção adiante, pois aponta tanto para as estratégias dos ciclistas em meio ao hierarquizado espaço que é o trânsito como para uma disputa sobre o espaço e a legitimidade de se ocupar as ruas: frases constantemente ouvidas por ciclistas, como “Sai do meio da rua!”, evidenciam bem o jogo de forças que está colocado no contexto do deslocamento pelas ruas e a posição dos ciclistas dentro dessa lógica.

3.5 Massa Crítica e Ciclovida: tensão e negociação entre duas formas de atuação

Evidentemente, a Massa Crítica e a Ciclovida possuem estruturas organizacionais e estratégias de atuação pró-bicicleta bem diversas, em alguns pontos, contrárias mesmo. Os fundadores da Ciclovida, inicialmente, aglutinavam-se em torno da Massa Crítica e, após a fundação da associação, passaram, de certa forma, a “encabeçar” as atividades de ambos os grupos. Nesse período, que vai da fundação da Ciclovida até princípios de 2014, a relação entre esses dois “grupos” (ou momentos) do universo cicloativista de Fortaleza foi de extrema proximidade.

O ambiente virtual de comunicação que as duas associações possuíam, como espaço prioritário de comunicação, divulgação de informações e discussões – a página do Massa Crítica Fortaleza no *Facebook* –, era o mesmo; as pessoas que compareciam aos eventos dos dois grupos ainda eram também, em boa parte, as mesmas. No topo dessa página, como postagem fixa, era onde estavam presentes o convite e o *link* para se associar à Ciclovida – o que foi o estopim de uma “separação” entre os “grupos”, como exposto adiante.

Após um processo de desgaste nas relações e de críticas – principalmente relacionadas à “institucionalização” da Massa e à “personalização” do grupo – por parte de membros da Massa Crítica que não participavam da associação na página do grupo, os quais consideravam que os integrantes da Ciclovida haviam tornado a Massa um “apêndice” de sua organização. A respeito disso, houve a seguinte postagem no dia 27 de março de 2014:

Pessoal, já tinha pensado isso faz um tempo, mas não entendo por que o formulário da Ciclovida está como fixo no Massa Crítica. Em princípio, o Massa é um movimento não institucionalizado, horizontal, sem líderes (eleitos) e independente da Ciclovida, não? Alguém mais se incomoda com isso ou é só viagem minha? [...] eu penso que nada contra criar a Ciclovida. Todavia, é importante lembrar que são coisas independentes. A Ciclovida é formada por um grupo de pessoas que usa as vias institucionais para conseguir avanços, diferente do Massa Crítica. Da maneira como

está sendo levada a coisa, parece que estão levando o Massa a ser somente um ‘suporte’ para a Ciclovida. Acho que os próprios membros oficiais deveriam, por questões éticas, reforçar essa independência, que acho inclusive que seria bastante saudável. Se quiser, pode até fazer propaganda, como qualquer grupo pode, como ‘Fortaleza de *bike* ao trabalho’. Mas colocando como tópico fixo fica complicado. Abraços⁷⁷.

Depois de alguns breves comentários, menos de uma dezena, por parte de ciclistas que participavam tanto da Ciclovida como da Massa, estes mesmos abriram uma votação na própria página da Massa perguntando se deveria ou não haver uma desvinculação e retirada do *post* fixo da Ciclovida da página. Decorridas 24 horas, com participação de menos de 20 votantes, foi retirado o *post* fixo, o que foi, de certa forma, um “*apartheid*” simbólico.

Apesar desse distanciamento inicial, a Massa Crítica Fortaleza e a Ciclovida permanecem muito próximas, com diversos indivíduos participando de ambos os eventos. Um fato que comprova essa afirmação é que, um ano depois desse conflito, o aniversário da Ciclovida foi comemorado juntamente à bicicletada da Massa Crítica. A realização de eventos conjuntos entre as duas “entidades” ainda se dá – amiúde, de forma conflituosa, especialmente pelo fato de a Massa Crítica Fortaleza ter desenvolvido a faceta de realizar ações diretas no espaço público, como já aventado anteriormente.

Nos dias imediatamente posteriores e mesmo após transcorrido um mês depois dessa “cisão” – no espaço virtual – entre Massa Crítica e Ciclovida, a página apresentava um número de *posts* bastante inferior ao que normalmente ocorria: se anteriormente eram realizadas mais de oito postagens por dia, logo depois da cisão, houve semanas em que foram publicados apenas quatro *posts*. Talvez os participantes do espaço estivessem à espera para descobrir qual página permaneceria como fórum de discussão dos ciclistas urbanos na cidade⁷⁸.

Pouco tempo depois, a página da Massa voltou a ter mais dinamicidade e participação, contudo as publicações referentes à Ciclovida raramente são postadas nesse espaço, apesar de vários integrantes ativos do grupo comentarem na página e participarem dela – e das ações e eventos realizados.

Nas bicicletadas da Massa Crítica subsequentes a esse “racha”, sempre estiveram presentes pelo menos alguns dos integrantes da Ciclovida, que nunca deixaram, de fato, de participar do evento. Essas tensões parecem ilustrativas da pouca idade e do próprio desenvolvimento e complexificação da cena cicloativista na cidade. Ambas as entidades

77 Disponível em: <www.facebook.com/groups/fortalezacritica>. Acesso em: 5 maio 2015.

78 A página da Massa Crítica funciona como uma espécie de fórum dos ciclistas urbanos de Fortaleza, não apenas dos que participam das atividades do coletivo. A *fan page* da Ciclovida, por sua vez, é um espaço mais formal, de divulgação de eventos e de compartilhamento de informações, textos e imagens sobre o universo do ciclismo urbano.

continuam crescendo e agregando novos participantes. Um dos ciclistas que participaram da constituição da Massa Crítica Fortaleza e posteriormente da criação da Ciclovida fala a respeito do desenvolvimento das duas entidades e dos posteriores conflitos:

[A Ciclovida] acabou tendo um funcionamento diferente da Massa Crítica, e foi aí que foi se criando essa dualidade. Agora existem a Ciclovida e a Massa Crítica, existem duas coisas diferentes. *Mas, na prática, as pessoas que participam de um participam do outro: são basicamente as mesmas pessoas. No fim das contas, é um movimento só.* Eu espero que um dia haja uma divisão, porque, quando houver a divisão, significa que a gente tem muita gente dos dois lados e que as pessoas se identificam com coisas diferentes, mas têm o mesmo objetivo, que é o uso da bicicleta. Porque a Massa Crítica tem um viés, as ações da Massa são diferentes, elas são diretas, são menos formais; e tem gente que prefere esse tipo de funcionamento. E a Ciclovida é mais diplomática, tem uma estrutura e organização diferentes. (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).

Em certos momentos, é difícil para os próprios participantes traçarem as fronteiras entre um grupo e outro. A fala de um ciclista que participa tanto da Massa Crítica quanto da Ciclovida toca exatamente nesse ponto, apresentando ainda um terceiro “momento” na cena do cicloativismo na cidade, o *Bike Anjo*, que, por sua dinâmica de diálogo direto com os cidadãos, e não com as agências estatais, não gera tensionamentos e conflitos com outras formas de ação política e promoção do uso da bicicleta.

São coletivos totalmente diferentes e inclusive algumas pessoas antipatizam umas com as outras, então [...] Eu não me identifico com as correntes anarquistas do Massa Crítica, como outras pessoas, para dizer que eu acho que é a atuação correta, que a ação direta é que vale, que não se deve dialogar com o poder público. *Eu acho que existem ganhos de todos os lados, eu acho que a luta passa pelo estado também. Mas eu fico igualmente emocionado quando a gente consegue alguma coisa com a Massa Crítica, com a Ciclovida ou com o DU.* Eu fico meio no limbo; eu penso muito nisso, sabe? [...] Eu tenho ultimamente participado muito do EBA. O *Bike Anjo* não é só o EBA, mas é o maior encontro e a atuação mais visível, porque os outros são atendimentos, são individuais. Aí eu tenho me envolvido mais com o EBA, *eu acho um projeto muito bonito também; e eu acho basicamente que elas se complementam, essas organizações.* (Ciclista 5: homem, 23 anos, estudante de ensino superior, grifo meu).

O caráter de complementariedade entre os diferentes grupos é um aspecto apontado por diversos ciclistas. As ações anônimas e diretas nas ruas – que fazem o papel de comunicação com os cidadãos através de marcas e escritas no espaço e de pressão aos órgãos estatais – da Massa Crítica, a participação e o diálogo constantes com o estado, a produção de dados sobre a mobilidade na cidade e a articulação com outras entidades da Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza e com o *Bike Anjo* – projeto que consiste em ensinar e dar apoio a outras pessoas a andar de bicicleta e adotá-la como forma de transporte na cidade – evidenciam as diferentes perspectivas e formas de atuação política com vistas à “transformação da cidade” e da forma como os cidadãos percebem os espaços públicos e

usufruem deles encetadas pelos ciclistas urbanos.

3.6 Escola *Bike Anjo* (EBA) Fortaleza: um espaço de aprendizado e socialização

O projeto *Bike Anjo* foi criado por um grupo de ciclistas urbanos da cidade de São Paulo num contexto de eclosão e constituição de diversos grupos e coletivos relacionados ao ciclismo urbano e que, em sua maioria – como em Fortaleza –, foram surgindo da aproximação inicial dos ciclistas em torno da Massa Crítica da cidade.

Imagem 18 – Logotipo do projeto *Bike Anjo*



Fonte: *Bike Anjo* (2010).

O projeto consiste basicamente em ajudar outras pessoas a adotar a bicicleta como forma de deslocamento na cidade. De acordo com descrição no *site* do projeto, a qual exponho adiante com um trecho grifado por mim:

Bike Anjos são ciclistas experientes e apaixonados pelo seu meio de transporte, que ajudam pessoas que querem aprender a andar de bicicleta na cidade com mais segurança. Podemos dar assistência em melhores trajetos para se fazer, acompanhar o ciclista iniciante em suas primeiras pedaladas e ensinar manutenção básica e medidas de segurança no trânsito. E o melhor: o ‘serviço’ é oferecido gratuitamente. Isso mesmo, de graça! Mas por quê? Porque *acreditamos em uma cidade melhor, com um trânsito mais seguro para as pessoas, por meio da educação e orientação* e, mais do que isso, porque nós também já fomos iniciantes e sabemos como é começar a pedalar na cidade⁷⁹.

Apresento a seguir uma narrativa de uma de minhas participações na Escola *Bike Anjo* (EBA) realizada na Praça Luíza Távora, num domingo de manhã. Essa narrativa é interessante tanto por evidenciar alguns aspectos da forma como se desenrola o evento como por ser um momento emblemático do meu processo de imersão e compreensão do campo e de aproximação com meus interlocutores.

⁷⁹ Disponível em: <www.bikeanjo.org>. Acesso em: 10 maio 2015.

Na noite anterior, havia sido realizado o evento considerado o mais importante do Mês da Mobilidade 2014⁸⁰: uma “roda de conversa” – realizada no auditório da Livraria Cultura – com a presença de três cicloativistas de amplitude nacional: João Paulo Amaral (ou “J.P.”), um dos criadores do *Bike Anjo*; Zé Lobo, um dos integrantes da ONG “Transporte Ativo”, uma das maiores produtoras de informações e dados sobre o ciclismo no Brasil; e Renata Falzoni, que trabalha como jornalista do canal esportivo ESPN e é uma das precursoras do grupo *Night Bike*, na década de 1980 em São Paulo, e do movimento cicloativista no Brasil, em momento posterior ao da criação do *Night Bike*.

No dia seguinte, o segundo domingo do mês, data fixa para a realização da EBA, acordei por volta de 8h30, depois de uma noite mal dormida – após as apresentações, ainda fomos confraternizar com os convidados em uma *pizzaria* –, preparei-me rapidamente para ir para a Praça Luíza Távora, no bairro Aldeota, local onde sempre ocorre a Escola *Bike Anjo*. Nesse domingo em especial, a EBA contaria com a presença de João Paulo Amaral, um dos idealizadores e precursores do projeto.

Logo que cheguei, ainda me aproximando do local onde se concentra o evento – abaixo de um toldo e em frente a uma ampla área utilizada para ensinar as primeiras pedaladas aos interessados –, percebi que havia muito mais pessoas do que o habitual, e isso considerando que a EBA é a atividade regular que mais reúne pessoas no calendário do cicloativismo na cidade, com um número de instrutores que gravita em torno de uma dezena e com aproximadamente 50 pessoas dispostas a aprender a pedalar a cada mês.

Até então, minha chegada e participação na EBA eram sempre meio sutis; eu chegava e ficava conversando e me enturmado com uma pessoa aqui outra ali, participando de rodas de conversas e observando. Além disso, ajudava com pequenas coisas, como encher um pneu ou fazer um pequeno reparo em uma bicicleta, já que estou longe de ser um virtuose da mecânica. Nesse dia em especial, algo completamente diferente se desenrolou. Eu já notava um grande movimento observando de longe o toldo sob o qual ficam a maioria das pessoas que não estão ensinando ou aprendendo a pedalar; logo que me aproximei e cumprimentei algumas pessoas, percebi que não era apenas por conta da presença de João Paulo: havia sobretudo uma quantidade incomum de pessoas a serem “atendidas”.

Celso – um dos *bike anjos* mais antigos do evento e que à época também ocupava a presidência da Ciclovida, aproximou-se de mim suado e ofegante – retornando do amplo

⁸⁰ Evento realizado pela Ciclovida, em parceria com ONGs e outros movimentos, destinado à discussão sobre a mobilidade urbana e o cicloativismo. Nele, realiza-se uma série de atividades, como palestras, oficinas, minicursos, mostra de vídeos, rotas turísticas de bicicleta pela cidade etc.

espaço onde cumpria seu papel de “anjo”, ou instrutor, perguntou-me se eu poderia ensinar alguém; à medida que falava, já me passava um colete laranja de identificação que ele usava como instrutor da Escola *Bike Anjo*.

Eu não esperava por essa “convocação” e, em meio às ruidosas conversas de quem apenas olhava, esperava atendimento ou organizava as listas de espera, peguei o colete e perguntei a quem atenderia. Ao me ser apontada uma menininha de uns cinco ou seis anos de idade, perguntei se Celso tinha alguma dica para me dar, tendo em vista que seria a primeira vez que eu ensinaria alguém a andar de bicicleta; ele respondeu que eu me preocupasse principalmente em ensiná-la a sair na bicicleta – pedalando com a perna do lado proeminente – e a frear antes de tentar pôr os pés no chão para parar, ou seja, as etapas mais elementares para o aprendizado. Essas instruções podem soar óbvias para quem já domina a técnica e possui experiência com a bicicleta, mas são de fundamental importância para o processo de aprendizado. Refleti por um momento e cheguei à conclusão de que essas técnicas e movimentos estão tão interiorizados em mim, são tão automáticos que eu mesmo nunca tinha me dado conta dessas etapas iniciais, apesar de realizar esses movimentos todos os dias.

Após ouvidos os rápidos conselhos de Celso, vesti o colete laranja – o que deu um toque final a esse repentino e apressado rito de passagem –, cumprimentei a garotinha e seus pais e a conduzi um pouco mais para frente, ao sol, na área utilizada para ensinar os neófitos, em uma área ampla e com piso liso, o que minimiza os danos de eventuais quedas e provavelmente tranquiliza um pouco quem vai aprender.

Imagem 19 – Espaço utilizado para a realização da EBA, Praça Luíza Távora ou Praça do Ceart



Fonte: *Bike Anjo* Fortaleza (2014).

Legenda: Ao fundo, o toldo onde se concentram os instrutores e onde está o material necessário para a realização do evento: cartazes, ferramentas e, é claro, as bicicletas.

Passei mais de 20 minutos ensinando a jovem aspirante a ciclista. Apesar do sol já um pouco forte, ela mostrava disposição em aprender e, aos poucos, Maria Beatriz – esse era seu nome – foi perdendo a timidez e ficando mais à vontade comigo. Após mais alguns minutos, ao nos aproximarmos da sombra onde seus pais estavam, eu mesmo sugeri mais uma volta diante da pergunta deles à filha se inquirindo se ela queria ir embora; sugestão acatada com um rápido aceno de cabeça. Beatriz não parecia discordar de mim. Na realidade, eu estava gostando tanto quanto ela, mas não saberia dizer se por me sentir mais próximo e integrado a meus interlocutores – contribuindo diretamente, participando mais e observando menos –, ou se por estar ensinando aquela garotinha a pedalar, observando seu interesse e dedicação, enquanto eu mesmo aprendia, empiricamente, algo que já havia escutado em conversas entre os ciclistas: o prazer – quase inerente – que se sente na realização das atividades da Escola *Bike Anjo*. Um voluntário do *Bike Anjo* Fortaleza fala a respeito desse “prazer”:

Depois de mais uma volta, deixei Beatriz com seus pais, satisfeito em perceber seu progresso em menos de 30 minutos e indo descansar um pouco à sombra e beber água. Nem 10 minutos se passaram, enquanto eu conversava à sombra com um ciclista conhecido, uma das garotas que organizavam a lista de espera dos atendimentos aproximou-se e me perguntou se eu podia atender a mais alguém. Apenas nesse momento, percebi claramente a “jogada” de Celso: ele havia me transformado num *bike anjo* em 30 segundos. Apesar de ter grande experiência com a bicicleta, eu só ficava ali observando. Algumas vezes – em momentos fora da EBA – eu já havia presenciado conversas nas quais a necessidade de mobilizar as pessoas “que ficam mais olhando” havia sido mencionada. Isso foi exatamente o que ele fez, abrindo uma porta – e me empurrando para dentro – que eu provavelmente teria demorado mais tempo em abrir.

Após esse novo chamado, vivenciei minha segunda experiência como *bike anjo* da manhã e da vida. Não me lembro agora o nome da pessoa a quem atendi: era um homem de mais de 30 anos, alto, grande e barbado, o extremo oposto da pequena Beatriz. Cumprimentei-o, pegamos uma bicicleta que estava disponível – eu nem sabia de quem era – e nos encaminhamos para o centro da praça.

O *Bike Anjo* é um projeto em que ciclistas urbanos experientes ensinam gratuitamente as pessoas que querem aprender a usar a bicicleta. Os voluntários ensinam desde o ato básico de aprender a se equilibrar e pedalar, para crianças, jovens e adultos – atividade que acontece durante a EBA –, como também realizam acompanhamentos dos iniciantes em suas primeiras pedaladas nas ruas, ajudam a escolher rotas mais tranquilas para quem já sabe pedalar, mas não se sente seguro em andar no espaço do trânsito, passam conceitos e estratégias de segurança e

comportamento no trânsito e ensinam o básico da utilização da bicicleta e sua manutenção.

O *Bike Anjo* nacionalmente tem uma atuação de promoção do uso da bicicleta em diversos níveis: dá palestras e cursos em empresas; realiza atividades em escolas e já ministrou, inclusive, cursos de formação para motoristas de ônibus. A Escola *Bike Anjo* (EBA) – que sempre é realizada numa praça ou local público das cidades onde suas “filiais” são articuladas – é o evento de maior visibilidade do projeto *Bike Anjo*, momento em que se ensina aos interessados que não sabem pedalar os primeiros passos. Os atendimentos individuais são outra faceta do projeto: esses atendimentos são realizados com pessoas que já sabem pedalar e que buscam adotar a bicicleta como forma de deslocamento na cidade. As pessoas interessadas no serviço fazem uma requisição no *site*⁸¹ do projeto, que repassa as solicitações aos *bike anjos* cadastrados na rede. Quem possui disponibilidade se responsabiliza pelo atendimento e entra em contato direto com o solicitante. A ideia do projeto, ou rede, *Bike Anjo* é exatamente a de fazer a ponte entre ciclistas experientes e interessados em começar a pedalar pela cidade. Nas palavras de João Paulo Amaral (2014), durante sua apresentação no Mês da Mobilidade 2014 de Fortaleza:

Nesse contexto, nasce o *Bike Anjo*. Com a chamada muito clara: ‘Quer começar a pedalar? Chame um *bike anjo*’. Ele nasceu basicamente na bicicletada de São Paulo para conectar quem já pedalava com quem tinha vontade de aprender a pedalar. Então era uma ponte muito simples que a gente percebia de pegar quem estava interessado nesse movimento todo que estava acontecendo, que não aguentava mais o trânsito de São Paulo. Isso é um efeito que acontece naturalmente, inclusive estudos técnicos sobre mobilidade e urbanismo dizem que, independente da estrutura, independente de qual incentivo for dado, conforme o caos que você chega na cidade, de congestionamento, o uso da bicicleta começa a aumentar. Não foi ciclovia, ciclofaixa de lazer ou bicicleta compartilhada, foi o caos que trouxe a maioria das pessoas para pedalar [...] E o *Bike Anjo* foi um empurrãozinho para fazer essas pessoas chegarem com mais conforto: a gente pega em casa, leva para o trabalho, mostra o melhor caminho, como é melhor fazer.

O projeto *Bike Anjo*, dessa forma, cumpre o papel de atração e socialização com o universo do ciclismo urbano; os iniciantes aprendem não só a pedalar, mas a se portar, a lidar com o trânsito e também, a partir do contato face a face com ciclistas experientes, entram em contato com diversos discursos, estratégias e representações relacionados ao ciclismo urbano. Nesse sentido, a EBA, que reúne diversos ciclistas num mesmo local, não é espaço de socialização apenas para neófitos, mas é também espaço de socialização e sociabilidade entre ciclistas urbanos com os mais diversos graus de experiência e “tempo de pedal”. O *Bike Anjo* busca mesmo “romper paradigmas” com relação à mobilidade, mostrando que é possível, eficiente e agradável adotar a bicicleta como forma de locomoção na cidade.

Em entrevista à revista *Super Interessante* (2013, p. 31, grifo meu), para uma edição

81 Disponível em: <www.bikeanjo.org>. Acesso em: 27 ago. 2015.

especial sobre bicicletas e ciclismo, Carlos Aranha – um dos fundadores da Escola *Bike Anjo* – explica como surgiu a ideia do projeto, tocando ainda em temas e percepções centrais no universo do ciclismo urbano e ilustrando essa “mudança de paradigmas” a partir da prática urbana do ciclismo:

*O Trânsito do dia a dia estava devorando meu tempo, minha saúde, minha disposição e minha paciência. Vendi meu carro e mudei meus hábitos*⁸². Agora bicicleta é meu meio de transporte. Faço *tudo* pedalando – trabalho, estudo, encontro amigos e faço compras. Hoje sei exatamente quanto tempo vou levar para ir a qualquer lugar da cidade, porque quase nunca tenho que me preocupar com o trânsito. Além disso, gasto muito menos dinheiro. E ainda tem todo o prazer de pedalar! É difícil definir em palavras... Pedalando, você tem liberdade de ver alguma coisa acontecendo, ou cruzar com alguém na rua e poder parar a qualquer momento, sem precisar procurar vaga para estacionar. *Vive-se a cidade. Dá para enxergá-la mais de perto, conhecer de verdade os caminhos, nossas ruas, nossos bairros.* Tudo com o incomparável ventinho no rosto. Às vezes, quando está chovendo muito em São Paulo, meus colegas de trabalho ficam preocupados comigo voltando de bicicleta para casa. *É curiosa a inversão de valores que vivemos:* eu chego encharcado (porque optei por não usar a capa) feliz, renovado e em 20 minutos. Eles chegam sequinhos, mas cansados, estressados, enfurecidos e com três horas perdidas no trânsito. Vale a pena? *Foi por causa dessas experiências que criei o Bike Anjo.* Muita gente gosta de ter uma bicicleta. Mas pedalar na cidade, no meio da rua, como parte do trânsito, não parece algo tão simples assim. *O projeto surgiu para mostrar que, ao contrário do que somos educados a pensar, é sim possível experimentar um novo estilo de vida.* No Bike Anjo, ciclistas urbanos experientes ajudam o iniciante a definir os melhores caminhos e o acompanham em suas primeiras pedaladas pela cidade. Tudo voluntariamente. *O objetivo do projeto é transformar nosso espaço urbano em um lugar harmônico.*

A EBA não busca simplesmente ensinar a andar de bicicleta, mas também propagar a “cultura do ciclismo urbano”, um “estilo de vida”, nas palavras de Aranha – através de uma multiplicação de adeptos –, para transformar a própria cidade e as relações entre os cidadãos. Em sua apresentação no Mês da Mobilidade, João Paulo Amaral deixou clara essa perspectiva quando falou do local de realização de uma das EBAs da cidade de São Paulo. A praça escolhida para a promoção do evento era um local estigmatizado como perigoso e violento e evitado por diversas pessoas. Ele apresentou então fotos da realização da EBA, com crianças sorrindo e uma infinidade de pessoas na praça dando suas primeiras pedaladas sobre a bicicleta, enfatizando a possibilidade de ressignificação e “reconquista” dos espaços urbanos a partir tanto do ativismo pró-bicicleta como da própria prática cotidiana – na maioria das vezes, individual – de se locomover pela cidade utilizando o modal.

O *Bike Anjo* existe há aproximadamente sete anos e já está presente em mais de 200 cidades e em todas as capitais do Brasil. Atualmente, está sendo expandido para outros países, como a Austrália. Em boa parte dessas cidades, há datas e locais específicos nos quais as

82 É interessante notar a associação do carro como um “estilo de vida”. A bicicleta, ela também, impulsionaria um estilo de vida ou “hábitos” diversos.

atividades são realizadas: geralmente, em alguma praça ou lugar aberto e amplo que seja adequado para a empreitada de ensinar alguém a pedalar – com os inevitáveis tombos que acompanham o processo. Ainda é possível acionar o *Bike Anjo* pela internet: no *site* “nacional”, há os *links* dos EBAs da maioria das cidades. O interessado entra no endereço eletrônico do *Bike Anjo* e é colocado em contato com um ciclista experiente de sua região, que irá passar conceitos e informações, além de combinar dia e horário mais adequados para fazer o acompanhamento nas ruas. Ainda no *site*, ciclistas urbanos podem se voluntariar para fazer esse tipo de atendimento por todo o Brasil.

A EBA – como deve ter ficado claro – não é um espaço de ciclismo para lazer, apesar de esse aspecto poder estar presente, mas um ambiente de socialização e de incentivo prático para que mais pessoas adotem a bicicleta como meio de circulação prioritário na cidade. Se nem todos os neófitos acabam por tornar-se ciclistas urbanos, a atividade serve ainda para construir uma imagem amigável dos ciclistas, de forma a “conscientizar” e “educar” as pessoas a serem mais cordiais no trânsito, já que boa parte dos iniciantes adultos são motoristas cotidianos. Está quase sempre presente nesses eventos do ciclismo urbano na cidade uma perspectiva de publicização do ciclismo com a noção de construção de uma imagem “amigável” do ciclista, fazendo com que seja percebido pelos demais cidadãos cada vez mais na condição de um ator – passível de respeito – “legítimo” do trânsito e da cidade.

De certa forma, a estrutura desse “grupo”, ou projeto, é descentralizada, sendo basicamente possível a qualquer um estabelecer uma “célula” do *Bike Anjo* em seu município, bastando um rápido contato e inscrição via internet, o que ainda insere o indivíduo numa lista virtual através da qual são enviados tanto o material básico do *Bike Anjo* – dicas e manuais de como ensinar outras pessoas, de como escolher um local adequado para a realização do evento, etc. – como informativos e convites relativos aos eventos e discussões de âmbito nacional do cicloativismo.

3.6.1 Bike Anjo em Fortaleza

Em Fortaleza, o *Bike Anjo* – e conseqüentemente a EBA – data do início de 2013, aproximadamente a mesma época em que começaram a reorganizar as bicicletadas da Massa Crítica na cidade. O projeto é articulado, em boa parte, mas não unicamente, pelos mesmos indivíduos que iniciaram a Massa Crítica Fortaleza, os quais depois convergiram para a Associação dos Ciclistas Urbanos, a Ciclovida. A EBA – de sua primeira edição em 2013 até o começo de 2015 – era realizada exclusivamente no segundo domingo de cada mês, entre 8h e

12h da manhã, na Praça Luíza Távora, no bairro Aldeota, bairro de classe média da cidade. No princípio de 2015, contudo, alguns voluntários decidiram realizar também uma EBA nas imediações do estádio “Castelão”, numa região mais periférica da cidade. Cerca de cinco edições já foram realizadas nesse local desde então. As datas – que possuem mais maleabilidade por conta de outros eventos que acontecem no estádio – geralmente são marcadas no terceiro final de semana de cada mês.

A EBA é o evento regular do circuito do cicloativismo que consegue aglutinar mais pessoas em Fortaleza. Quem chega a essa praça durante o evento de longe poderá avistar uma série de bicicletas circulando pelo espaço e muitas pessoas – com ajudantes ao lado – aprendendo a se equilibrar e a pedalar nas bicicletas. Apesar do elevado número de crianças, que não chegam a ser maioria, as quais são trazidas por seus pais para aprender a pedalar, sempre há a presença de pessoas de todas as idades, mulheres e homens. Presenciei o processo de aprendizado de uma senhora que aparentava ter entre seus 60 e 70 anos e nunca havia pedalado em sua vida: a satisfação e a gratidão para com os *bike* anjos – ou simplesmente “anjos”, como são chamados os que ensinam – eram evidentes; ainda hoje, há mais de um ano, ela continua a ir aos encontros, sempre aprimorando sua técnica.

Atualmente a EBA reúne aproximadamente 60 pessoas em cada edição, entre ciclistas mais experientes, cerca de 10, e os interessados em começar. As atividades realizadas nessas manhãs de domingo não se limitam ao aprendizado por parte dos novatos. A EBA é ainda espaço de sociabilidade, para onde confluem os ciclistas a fim de entrar em contato e compartilhar seus códigos e perspectivas do universo do ciclismo urbano. Muitos se reúnem para trocar informações e conhecimento sobre mecânica de bicicletas, manutenção, custo-benefício de peças, experimentar as bicicletas uns dos outros⁸³ – eu mesmo andei em bicicletas muito diferentes da minha – e “jogar conversa fora”. A EBA é um momento de descontração, diversão e socialização, ao passo que possui uma evidente carga política, já que visa a trazer mais pessoas para o universo do ciclismo urbano para transformação da relação individual e coletiva com a cidade. Um dos voluntários falou sobre sua relação com o evento:

Desde o início, eu participei; já conhecia o pessoal, participava dos eventos. Eu achei legal a ideia de ajudar as pessoas que tinham vontade de andar de bicicleta e não

83 Há uma infinidade de modelos de bicicletas utilizadas pelos ciclistas urbanos: cada modelo específico evidencia uma certa demanda por parte do ciclista e “acusa” uma relação com a bicicleta. Assim, tanto neófitos como ciclistas mais experientes podem experimentar andar em bicicletas de diferentes modelos e buscar perceber qual é a ideal para si mesmo. Numa bicicleta, basicamente há três coisas a serem levadas em conta: velocidade, conforto e durabilidade. O ciclista terá de fazer um equilíbrio, de acordo com suas próprias demandas, de o que é mais importante para ele. Velocidade e conforto são duas variáveis inversamente proporcionais: quanto mais uma aumenta, mais a outra tende a diminuir.

sabiam a quem recorrer; às vezes, a pessoa procurava a gente querendo saber e não tinha nem para onde encaminhar. Agora já tem toda uma estrutura que o pessoal já sabe, já direciona os interessados para a EBA, que é exatamente o que o pessoal faz; aí, além de ajudar outras pessoas, é um evento onde todo mundo é voluntário; o evento é organizado sem custos, tanto para quem vai aprender como para quem vai ensinar; é no espaço público, que é o espaço de todos. Então é só ocupar e utilizar o espaço. Então todos esses aspectos me atraem: a informalidade, o uso do espaço público, a gratuidade do serviço, sem envolvimento de dinheiro, afora que é muito prazeroso para mim estar lá, encontrar a galera, bater papo na praça, almoçar junto depois, tomar uma cervejinha. (Ciclista 3: homem, 33 anos, estudante de pós-graduação/autônomo).

A união de atividades alegres e divertidas, aliada a uma carga política e a uma perspectiva de transformar o espaço urbano e as relações entre os cidadãos, é uma característica marcante do ciclismo urbano e do cicloativismo em geral, configurando-se realmente como um convite para que se vivencie no presente, a partir da prática, a mudança que se procura empreender na cidade – o serviço gratuito, não monetarizado, e o grande encontro na praça pública denunciam essa ideia. Parafraseando a famosa frase “seja você a mudança que quer ver no mundo”, pode-se dizer que a perspectiva aqui seria mais ou menos esta: “Vivencie hoje a mudança que você quer na cidade”.

A transformação da cidade – a partir de diferentes vias – é a tônica não só do *Bike Anjo*, mas das entidades apresentadas neste capítulo. Cada um desses grupos – nos quais circulam majoritariamente as mesmas pessoas –, à sua maneira, busca transformar não apenas a forma como seus participantes usufruem da cidade e a percebem. A perspectiva aqui é que, com base em um gesto aparentemente tão simplório – como adotar a bicicleta como forma de transporte –, é possível transformar a cidade para todas as pessoas, tornando os espaços de circulação menos perigosos e a cidade um lugar menos poluído, barulhento e hostil. Quando esses indivíduos andam de bicicleta, esse gesto é percebido como proveitoso para todos os outros cidadãos, mesmo para aqueles que nunca subiram em uma bicicleta na vida. A frase “Respeite, um carro a menos”, que é comum em eventos e protestos relacionados ao ciclismo urbano, deixa entrever a ideia de melhorar as condições de vida e usufruto da cidade por intermédio do uso e da promoção da bicicleta como forma de transporte. Finalizo este capítulo com a fala de um dos criadores do *Bike Anjo*, durante o Mês da Mobilidade 2014:

A bicicleta é uma ferramenta de transformação social, sim. Ela não é só solução para a mobilidade; é solução para a mobilidade, para a saúde pública e principalmente para repensar a cidade. Você está fazendo cidadania quando você incentiva o uso da bicicleta. *Isso aqui não é uma minoria, um movimento de uma minoria que só quer falar de bicicleta, é um movimento por uma cidade melhor.* (AMARAL, 2014, grifo meu).

4 “NÃO FOI ACIDENTE”: REFLEXÕES SOBRE AS NOÇÕES DE “SEGURANÇA”, “RESPONSABILIDADE” E “ACIDENTES” NO TRÂNSITO

Neste capítulo, farei uma reflexão sobre as representações, discursos e estratégias relacionadas às percepções sobre perigo, segurança, insegurança e sobre a ideia de “acidente” de trânsito”, que é alvo de um investimento e recolocação simbólica por parte dos cicloativistas.

No dia 27 de março de 2015 – última sexta-feira do mês –, ocorreu mais uma bicicletada da Massa Crítica em Fortaleza. Nessa edição especialmente – e, até onde me lembro, pela primeira vez –, o evento se revestiu de um duplo caráter especial: a bicicletada teria como um de seus “objetivos” o apoio aos ciclistas urbanos e cicloativistas de São Paulo: as obras para construção de cerca de 400 quilômetros de estrutura cicloviária prometidas pela prefeitura da cidade, com prazo de entrega até o final de 2016, haviam sido embargadas pelo Ministério Público do Estado de São Paulo.

As obras foram suspensas, e a pedalada da Massa Crítica tomou ainda mais o aspecto de um “cicloato”, de um protesto, em diversas cidades do Brasil e, pelo que ouvi, do mundo. A articulação foi feita pela internet – ferramenta essencial de comunicação; os diversos grupos de cicloativistas do Brasil aparentemente estão solidificando sua rede de ativismo, possibilitando a realização de atividades e protestos de forma coordenada e conjunta.

Além de a bicicletada sair às ruas da cidade em apoio aos ciclistas paulistanos, ao seu final, haveria ainda a comemoração do aniversário de dois anos de fundação da Ciclovida – provavelmente em algum barzinho ou restaurante ainda a ser escolhido pelos participantes. Apesar das tensões e conflitos que ocasionalmente ocorrem entre a Massa Crítica e a Ciclovida, a realização de atividades conjuntas evidencia a proximidade que ainda há entre os dois grupos – por possuírem objetivos (a promoção e a defesa por condições melhores para o deslocamento urbano sobre bicicletas) e muitos participantes em comum.

Confiança nos atrasos que costumam ocorrer, cheguei cerca de 20 minutos depois do horário marcado. Quando passava pela Avenida Domingos Olímpio, indo em direção ao local de saída marcado – a “Praça do Ciclista”, em frente à Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC) –, avistei um grande grupo, com cerca de 50 pessoas, parado em um semáforo. Inicialmente, sem prestar muita atenção, pensei se tratar de um grupo de passeio; quando estava ao lado do grupo, percebi, por alguns rostos familiares, que de fato era a Massa Crítica, com dimensões que nem eu nem qualquer outro ciclista já havia visto em Fortaleza.

Atravessei a rua empurrando minha bicicleta e me uni ao grupo. Encontrei alguns conhecidos e fui cumprimentando a todos enquanto observava – com certa surpresa – a Massa.

Perguntei para um desconhecido que estava ao meu lado qual seria a rota realizada, já que eu não estava presente na praça à hora da saída – momento da tomada coletiva de decisão sobre o percurso –, e fui informado que estávamos indo à Praia de Iracema.

Enquanto pedalava, ia conversando com algumas pessoas que eu não via há algum tempo. Palavras de ordem foram entoadas, como: “Ei, motorista, respeite o ciclista!”; “Mais adrenalina, menos gasolina!”; e “Pedalo todo dia, cadê a ciclovia?”. Em outras bicicletadas, esses gritos de ordem também aconteciam, porém com muito menos intensidade devido à quantidade de pessoas, que comumente não passa de 20. O elevado número de participantes dava potência ao coro, aumentando a curiosidade de quem observava a grande aglomeração de ciclistas. Seguimos pedalando, conversando e entoando as palavras de ordem.

Nossa primeira parada foi num evento realizado pela Prefeitura Municipal de Fortaleza, no qual o Prefeito Roberto Cláudio participava de uma solenidade de (re)inauguração de uma praça próxima ao Bar do Mincharia, numa parte do calçadão da praia – área nobre da cidade. Os ciclistas foram chegando e ocuparam rapidamente toda a largura e boa parte da extensão da rua ao lado do evento, atraindo alguns olhares assustados. A Massa se postou a poucos metros do pequeno palanque no qual o prefeito discursava; nesse momento, mais uma vez palavras de ordem foram puxadas – dessa vez, com força redobrada –, tornando o discurso de inauguração inaudível; a postura de confronto era evidente: as vozes dos ciclistas reunidos na rua, ainda montados em suas bicicletas, sobrepunham-se à voz de Roberto Cláudio.

A fala do prefeito foi interrompida e muitos presentes no evento de inauguração observavam assustados sem compreender o que de fato ocorria – alguns começaram a ir embora. Roberto Cláudio desceu de seu palanque e aproximou-se do grupo de ciclistas parado na rua, trazendo consigo um séquito de seguranças, jornalistas, luzes e câmeras. Com microfone em mãos, proferiu um discurso genérico sobre os avanços da prefeitura e de como o prazo para a realização do Plano Diretor Ciclovitário Integrado (PDCI) estava sendo cumprido – prazo esse de 15 anos.

Seu discurso não pareceu inspirar muita confiança nos ciclistas. Após a fala do prefeito, um assessor passou rapidamente o microfone para que uma mulher dentre os ciclistas – que eu nunca havia visto em bicicletadas das quais participei –, paramentada com roupas especiais típicas da prática esportiva do ciclismo, figura que destoava do grupo e que acusava uma filiação em grupos de passeio, fizesse seu pronunciamento. A mulher, que – depois eu saberia – participava da Massa Crítica pela primeira vez, cometeu um terrível erro, confirmando sua posição de neófito: pronunciou-se em nome da Massa Crítica, erro capital num grupo que prega pela horizontalidade e pela não representação. Além desse deslize inicial, em sua fala,

passou a elogiar a prefeitura e o prefeito muito polidamente. Enquanto ela falava, o desconforto de muitos que estavam na pedalada era evidente, fazendo com que se questionassem: “Quem é essa mulher?”. Alguns gritos de ordem começaram a ser entoados, como “A Massa não tem líder!” ou “Ninguém me representa!”, contudo sem tanta força. Todos pareciam surpresos com o que acontecia. Após a fala dessa pessoa, gritos de “Vamos! Vamos embora, pessoal!” começaram a surgir da multidão, e a Massa retirou-se tão abruptamente como chegou: como “ninguém fala pela Massa Crítica”, não houve qualquer fala de ressalva quanto ao discurso anterior, apesar do evidente incômodo de muitos participantes da bicicletada pelo ocorrido.

Encaminhamo-nos em direção à estátua de Iracema, ponto turístico que é cartão-postal de Fortaleza: em cada cidade em que a bicicletada estivesse apoiando, os cicloativistas de São Paulo deveriam mandar uma foto dos participantes em um ponto turístico da cidade para que o apoio fosse divulgado na internet. Durante nosso curto trajeto até a estátua – distância de uns poucos quarteirões –, algumas senhoras que estavam no evento e que já adentravam em seu carro buscaram incentivar o grupo de ciclistas com as seguintes palavras: “Vocês têm é que lutar por ciclovias mesmo, senão ficam vocês aí andando no meio da rua, né?”. O “incentivo” foi como uma “facada” nos ouvidos de quem estava próximo: na visão da inocente senhora, as bicicletas não devem estar na rua. Esse entendimento provavelmente parte da associação que se faz do uso da bicicleta com o lazer ou com a prática esportiva: muitas pessoas desconhecem ou parecem ter dificuldade em enxergá-la como um meio de transporte. Fazer com que a bicicleta seja percebida como meio de transporte pelos diversos atores do trânsito é um ponto central no cicloativismo de Fortaleza. Ao comentar o ocorrido com um ciclista próximo, sua resposta foi: “Isso mostra o quanto ainda temos que fazer”.

Chegamos à estátua de Iracema e a minha impressão era a de que o grupo ainda estava crescendo, vários ciclistas continuavam a chegar e a se unir à Massa Crítica. Nesse momento, tive certeza: essa era, sem dúvida, a maior Massa Crítica da história da cidade – fato que não surpreendeu apenas a mim. Reunimo-nos em frente à estátua, espalhados pelo calçadão, para bater as fotos; ficamos cerca de 20 minutos por ali, conversando, muitos sobre a “infeliz” declaração dada pela ciclista ao prefeito minutos antes. Após esse tempo, as pessoas começaram a se organizar para rumar de volta à Praça do Ciclista. Demorou um pouco até que todos pegassem suas *bikes* e as colocassem na rua de novo.

Quando começamos a sair, todos pareciam muito animados, especialmente as pessoas que costumam participar da Massa Crítica regularmente, que estavam positivamente surpreendidas pelo elevado número de participantes. Fomos pedalando e entoando palavras de ordem para a última parte do evento, que seria a comemoração dos dois anos da Ciclovias em

algum bar ou restaurante ainda não definido. Essa comemoração jamais aconteceria.

Cerca de 20 minutos depois – já eram quase 10 horas da noite –, enquanto pedalávamos por uma avenida, a Avenida Barão de Studart, reunidos – já éramos então cerca de 60 ciclistas somando-se os que se uniram ao grupo durante a bicicletada –, um motorista de ônibus passou com seu veículo perigosamente perto do grupo, que pedalava ocupando toda a largura da faixa da direita. O condutor do veículo, ao desviar de um galho de árvore que se pronunciava para a pista, colocou o ônibus para cima do pelotão de ciclistas, acertando em cheio um deles: eu. Recebi uma forte pancada nas costas e fui arremessado rapidamente contra o asfalto. Enquanto rolava pelo chão, pude ouvir os gritos de outros ciclistas e o motor do ônibus acelerado com ímpeto pelo motorista, que já anunciava sua fuga. Fiquei estirado no chão, e alguns ciclistas passaram a seguir o motorista, que não só fugia em alta velocidade como ainda jogava o ônibus por cima de seus perseguidores.

Após vários quarteirões de perseguição, o ônibus foi parado em outra avenida, bicicletas foram colocadas em frente ao ônibus e a polícia foi chamada. Alguém mais exaltado jogou uma pedra em um dos vidros do ônibus antes de ele parar. A polícia foi chamada e foram todos para a delegacia: testemunhas e o motorista do ônibus.

Eu já havia experienciado outras colisões no trânsito, mas nenhuma havia colocado tão evidentemente minha vida em risco. Fiquei estirado no asfalto sentindo fortes dores nas costas e decidi não tentar me levantar, temendo ser uma lesão mais séria. Rapidamente, outros ciclistas fizeram uma barreira com bicicletas entre mim e o resto da pista e ligaram pedindo uma ambulância. Alguns curiosos paravam seus carros para observar e fazer comentários – geralmente acerca de como andar de bicicleta é perigoso –, outros ofereciam ajuda: preferi esperar imóvel pela ambulância. Alguém sugeriu chamar a mídia para fazer uma reportagem, ao que fui enfaticamente contra.

Depois de algum tempo – algo entre 20 e 40 minutos –, a ambulância chegou, fui imobilizado e levado até um hospital. Após alguns exames e radiografias, fui informado de que não havia nenhuma fratura em minha coluna ou bacia. Diante disso, retiraram todo o aparato que me deixava imobilizado; enquanto recebia medicação, uma senhora que havia se aproximado para conversar e saber o que havia acontecido comigo me disse que eu havia “forçado a barra”, já que “Fortaleza não é uma cidade feita para andar de bicicleta”: não seria o único comentário do tipo que eu e outros ciclistas ouviríamos durante essa noite acerca do ocorrido.

Ainda no local do atropelamento – antes de recebermos a notícia de que o motorista do ônibus havia sido parado mais adiante –, policiais fizeram comentários, como: “Mas ele não

estava na ciclofaixa” e “Ele não estava de capacete”. Os ciclistas não são percebidos pela grande maioria dos agentes estatais e dos atores do trânsito como parte do trânsito. O usuário da bicicleta como meio de transporte sofre mesmo um processo de “criminalização” e de culpabilização. Não houve uma só pessoa com quem eu tenha falado durante toda a noite, médicos, enfermeiros, curiosos, outros pacientes do hospital, que tenha se surpreendido pelo fato de o motorista ter desrespeitado a distância legal de 1,5 metro ao ultrapassar um ciclista, atropelá-lo, omitido socorro e fugido do local da colisão: todos estavam mais focados no fato de “andar de bicicleta ser perigoso”, no fato de eu “não estar utilizando capacete” – o que não é obrigatório e não teria feito a menor diferença nesse caso – e “não estar andando em uma ciclofaixa” – o que também não é obrigatório (nem mesmo em vias onde há esse tipo de estrutura) e nem mesmo possível, já que na avenida onde eu estava não existe nenhuma estrutura ou sinalização para ciclistas, o que também não impede sua circulação.

Essa tendência de “culpabilizar” o usuário da bicicleta diante de colisões no trânsito não foi exclusividade desse dia. Antes desse fato, e mesmo depois, eu tive contato com relatos do mesmo tipo de tratamento: o ciclista parece ser percebido muitas vezes como um “intruso” no contexto do trânsito. Mesmo alguns ciclistas parecem compartilhar dessa visão que essencializa a ideia de “perigo” no trânsito e tende a perceber o usuário da bicicleta como responsável pelas colisões, já que escolheu utilizar um meio de transporte “perigoso”.

Ainda durante a mesma noite, outra ciclista que participava da bicicletada foi atropelada enquanto pedalava em uma ciclofaixa em seu caminho para casa. Um carro avançou sobre a via exclusiva e acertou a ciclista, que não teve ferimentos sérios.

Logo após os fatos narrados acima, diversos ciclistas se reuniram – na madrugada do mesmo dia –, planejaram um protesto para quatro dias depois e lançaram um manifesto produzido coletivamente na página da Massa Crítica Fortaleza na rede social *Facebook*, o qual apresento adiante com alguns grifos de minha autoria:

Manifesto Respeite o Ciclista

Durante a Bicicletada Massa Crítica do dia 27/03/2015, um ciclista foi atropelado por um ônibus na Av. Barão de Studart, mesmo estando em um grupo de 60 ciclistas. O motorista não foi prudente ao ultrapassar, atropelou o ciclista, se negou a prestar socorro e fugiu por 10 quarteirões, jogando ainda o ônibus contra ciclistas que tentaram pará-lo. Por pouco, uma tragédia maior não aconteceu. Outra ciclista foi atropelada ao voltar para casa, após a bicicletada, enquanto pedalava na ciclofaixa da Rua Carlos Vasconcelos. Tudo isso, somado aos desrespeitos diários e aos rotineiros acidentes envolvendo ciclistas na cidade, nos faz refletir a respeito de como a educação no trânsito está sendo tratada em nossa cidade. Muitos motoristas não respeitam a distância mínima de 1,5 metro ao ultrapassar e não dão preferência nos cruzamentos, fechando a passagem e colocando a vida do ciclista em risco. Apesar do Código Brasileiro de Trânsito ser bem claro e garantir legalmente formas seguras de se trafegar de bicicleta, a falta de fiscalização e, principalmente, de educação tornam

andar de bicicleta na cidade um desafio. A grande maioria dos motoristas recebem a habilitação para conduzir um veículo automotor, mas vão para o trânsito sem saber que a bicicleta tem direito a ocupar a faixa e que para ultrapassar o ciclista deve-se mudar de faixa ao invés de espremê-lo contra a calçada ou meio-fio. As grandes empresas e cooperativas de transporte público não treinam adequadamente seus funcionários e nem são obrigadas a isso, e o resultado é que vemos cada vez mais motoristas ‘profissionais’ colocarem em risco a vida de ciclistas. Diariamente, motos e carros trafegam e estacionam nas ciclofaixas existentes sem que ocorra uma fiscalização constante. Vários locais públicos e também locais privados abertos ao público proíbem a circulação de bicicleta, mas não oferecem lugar adequado para guardar as mesmas, mesmo havendo uma lei municipal que exige a construção de bicicletários ou paraciclos nestes locais. *A Prefeitura de Fortaleza, a AMC, a ETUFOR e o Sindiônibus são completamente omissos e coniventes com o que acontece diariamente nas ruas, sendo os maiores responsáveis por esses acidentes e desrespeitos.* A bicicleta é uma importante alternativa na solução para os problemas de mobilidade urbana em cidades do mundo inteiro e um dos meios de transporte mais seguros que existe, mas que não recebe hoje respeito mínimo para que ciclistas trafeguem com segurança. *O maior problema enfrentado hoje é a má conduta dos motoristas. Não precisamos que a cidade inteira pedale, precisamos que os que pedalam tenham o direito de pedalar com segurança.* Para que isso aconteça, é imprescindível a existência de treinamentos periódicos com conteúdo teórico e prático para motoristas profissionais, é preciso que existam agentes da AMC de bicicleta fiscalizando e multando infrações que desrespeitem os ciclistas e que essas infrações sejam consideradas graves ou gravíssimas, que a bicicleta esteja sempre presente nas provas práticas e teóricas para aquisição da CNH [Carteira Nacional de Habilitação], que se façam massivas campanhas de respeito ao ciclista, e que os ciclistas tenham meios eficientes para denunciar desrespeitos e exigir seus direitos. A Massa Crítica é um movimento popular, sem representantes e sem vínculos partidários. É composta por qualquer pessoa que tenha interesse em propagar a bicicleta como meio de transporte⁸⁴.

A “culpabilização do ciclista” é um tema amplamente discutido no universo do cicloativismo – não apenas na cidade de Fortaleza. Há uma tentativa expressa de modificar esse tipo de visão e de relação com as colisões no trânsito: um “acidente” é um fato que supostamente não possui culpados ou responsáveis – “acidente é quando cai um raio em cima de alguém”, certa vez ouvi de um ciclista.

Diante dos atropelamentos, os cicloativistas alencarinos, contudo, identificaram e nomearam prontamente os que consideraram os grandes responsáveis por tais atos: os órgãos de gestão do trânsito e da mobilidade urbana na cidade e a própria prefeitura municipal.

4.1 Colisões e mortes no trânsito no Brasil

Aproximadamente, 1,2 milhões de pessoas morrem a cada ano em “acidentes de trânsito” (AT) por todo o mundo, sendo 90% em países de baixa e média renda. No Brasil, o número de pessoas mortas ou gravemente feridas é em média 150 mil por ano⁸⁵. Ao final de 1998,

⁸⁴ Disponível em: <<https://www.facebook.com/MassaCriticaFortaleza?fref=ts>>. Acesso em: 29 mar. 2015.

⁸⁵ Para essa contextualização dos dados sobre o trânsito no Brasil, vali-me, em grande parte, da obra *Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados*, uma análise das estatísticas sobre

30.890 pessoas perderam a vida em AT (BACCHIERI; BARROS, 2011). Consoante dados do Observatório de Segurança Viária (2014), no período entre 2001 e 2012, o número de colisões com feridos no trânsito aumentou 48,7%, enquanto a população cresceu apenas 17%.

Os estudos do Observatório de Segurança Viária (2014) apontam ainda que as colisões no trânsito (ou “acidentes”) são a principal causa de morte de jovens entre 15 e 29 anos; por dia, 3.400 pessoas perdem a vida durante o simples ato de se deslocar pelas vias e espaços públicos mundo afora. Metade de todos os óbitos no mundo envolvem motociclistas (23%), pedestres (22%) e ciclistas (5%).

A cidade de Fortaleza é – dentre as capitais do país – a que apresenta a segunda maior taxa de mortalidade no trânsito: 27,1 óbitos a cada 100 mil habitantes. Para se ter uma ideia, a cidade de São Paulo, que possui a maior frota de veículos do Brasil, apresenta taxa de 11,8 mortos no trânsito a cada 100 mil habitantes. O estado do Ceará tem um gasto anual de quase 1 bilhão de reais decorrentes de mortes ou ferimentos no contexto do trânsito, conforme estudo feito pelo Observatório de Segurança Viária (2014). Esses dados mostram que o simples fato de sair à rua pode se tornar um problema para os moradores das grandes cidades do Brasil. Milhares de pessoas morrem todos os anos no país porque ousaram sair de suas casas.

Em boa parte dessas pesquisas, a ideia de “perigo” é creditada sobretudo aos adeptos dos modais em que o usuário fica fisicamente mais vulnerável. Então atribuem o “perigo” no trânsito ao modal da vítima, do ferido, e não do causador da colisão. É nesse sentido que os usuários de motocicletas são hegemonicamente percebidos como o grupo que sofre o maior risco no trânsito. Não tive contato com uma pesquisa sequer que apresentasse dados sobre os modais envolvidos nas colisões, os dados são, de certa forma, descontextualizados e levam em conta somente a “vítima”.

Assim, por exemplo, o atropelamento que sofri entraria nas estatísticas simplesmente como “acidente” (ou atropelamento) envolvendo ciclistas – sem qualquer referência ao fato de um motorista de ônibus ter sido o atropelador. O resultado é que a bicicleta surgiria como um veículo perigoso, já que diversas pessoas são atropeladas ou mortas de bicicleta, e o ônibus como veículo extremamente seguro, já que apenas 3% dos feridos em colisões de trânsito são usuários do transporte público (OBSERVATÓRIO DE SEGURANÇA VIÁRIA, 2014).

No universo do cicloativismo, entretanto, a violência no trânsito, as colisões e

trânsito desde a implementação do novo Código Brasileiro de Trânsito até o ano de 2010. Tal obra é interessante para os fins desta pesquisa, pois os autores fizeram uma grande revisão e recopilação de números de bancos de dados de diversas instituições, trazendo dados revistos e atualizados.

mesmo os dados estatísticos são interpretados de um outro ponto de vista: Quem coloca a vida de quem em risco? Que modal oferece perigo aos outros cidadãos? Um cicloativista resumiu bem essa perspectiva em sua fala:

Mesmo se você tiver uma sociedade que só use bicicleta, colisões ainda podem acontecer. Então, se você vê aqui um monte de gente desrespeitando lei de trânsito dentro do carro, na Holanda, você vê um monte de gente infringindo lei em cima da bicicleta. A diferença é que, quando ‘dá errado’ lá na Holanda, os danos não são tão graves como costumam ser no Brasil. *Então a ‘culpa’ é do ‘irresponsável’, mas a culpa também é da forma como nós organizamos nosso deslocamento, onde cada pequeno erro tende a ter sérias consequências. A gente escolheu e tem escolhido aqui no Brasil que nossos deslocamentos sejam os mais perigosos possíveis [...].* Então a gente naturalizou demais a presença do carro nas nossas zonas urbanas, e as velocidades estratosféricas: 60 km/h é demais! Se você pensar em escala humana, isso é um absurdo! [...] Você não vê, por exemplo, uma lei que diga que os carros devem ter uma parte acolchoada na frente, porque, se você vai atingir alguém, está correndo o risco com a alta velocidade, então coloca uma parte mais acolchoada para, numa eventualidade, não ser tão grave assim. Não tem isso! A proteção é interna, para proteger o motorista, aí colocam *airbag*, cinto de segurança, etc. Mas, externamente, não tem, *então você naturaliza esse objeto que causa um risco tremendo às pessoas.* (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).

Há uma clara inversão simbólica com relação à forma como as colisões são tratadas.

“Perigoso”, nessa perspectiva, não seria se deslocar – numa evidente posição de vulnerabilidade – sobre uma bicicleta, seria deslocar-se em veículos pesados e que atingem, com o aval dos órgãos públicos, velocidades extremamente perigosas para quem não está protegido pela “armadura” de um veículo como o carro.

Para os órgãos de trânsito e para as pesquisas estatísticas sobre colisões, estas são percebidas como um “desvio”, como uma “fatalidade”, um “acidente”; para os cicloativistas, as colisões não são um “mero acaso”, são fruto de uma política de estímulo e naturalização do veículo motorizado, das altas velocidades no contexto do trânsito, da falta de fiscalização – especialmente sobre infrações que colocam a vida dos ciclistas em risco – e de campanhas educativas que informem aos atores cotidianos do trânsito como se portar.

Há toda uma propaganda que é feita e não se concretiza. Não só a propaganda da tevê; quando você está na rua e tem uma placa de trânsito dizendo 60 km/h, ela está dizendo: ‘Olha, aqui nessa via você pode se deslocar a 60 km/h tranquilamente’. [...] Primeiro, o motorista não PODE mesmo, já que provavelmente vão ter outros carros na frente dele e vai ter que frear, não vai andar a 60 sempre; e, segundo, ele *também não pode, ou não deveria poder, porque 60 km/h é uma política irresponsável que a gente tem nas nossas cidades.* (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).

A partir dessa visão – de que os veículos motorizados são os mais perigosos no trânsito, por seu tamanho e pelas altas velocidades que atingem – e de que o próprio estado, de maneira geral, omite-se em tomar medidas e aplicar leis – que já existem – que garantam a segurança dos ciclistas urbanos, os cicloativistas elegeram os “culpados” pelos atropelamentos:

os “omissos” agentes e entidades responsáveis pela gestão do trânsito e do transporte público em Fortaleza.

Uma nova manifestação foi prontamente convocada pela página da Massa Crítica Fortaleza para quatro dias depois dos atropelamentos:

Massa Crítica de REVOLTA contra os atropelamentos do dia 27

Na última sexta, nossos lutadores foram às ruas em solidariedade a São Paulo, na Massa Crítica mais volumosa de sua história em Fortaleza. Na luta por mais respeito ao ciclista, dois companheiros foram atropelados. Um deles por um motorista criminoso de ônibus, que jogou o veículo para cima de diversos ciclistas. O ciclista foi levado pela ambulância ao hospital e passa bem. O motorista fugiu, porém diversos ciclistas conseguiram alcançá-lo, forçar a parada do veículo e chamar a polícia, que o conduziu à delegacia. A outra ciclista foi atingida na ciclofaixa ao sair da Massa em direção a sua casa. A motorista do carro jogou o veículo para cima da ciclista ao fazer uma conversão irresponsável. Em ambos os casos, os ciclistas foram duplamente vítimas: do fato em si e da criminalização decorrente de uma sociedade opressora que marginaliza o usuário de um veículo tão barato e democrático. Diversas pessoas, incluindo a polícia militar, buscaram ao máximo culpabilizar os ciclistas, dizendo coisas absurdas como ‘ele não estava na ciclovia’. Estamos revoltados com os atropelamentos e em especial com a Prefeitura de Fortaleza, responsável por todos esses fatos e muitos mais devido à sua teimada omissão em realizar campanhas educativas, além de treinamento adequado de motoristas de ônibus. Nesta terça, sairemos às ruas novamente, até que nossas vozes sejam ouvidas. *SOU CICLISTA E A RUA TAMBÉM É MINHA!* (grifo meu)⁸⁶.

Essa bicicletada extra foi diferente de outras já realizadas: não aconteceu na última sexta-feira do mês e, assim como na edição na qual fui atropelado, tinha um objetivo muito específico: no caso, protestar contra os atropelamentos que haviam acontecido – na visão dos ciclistas – devido à omissão dos órgãos públicos quando se trata do uso da bicicleta como meio de transporte. Outra diferença considerável é que, nessa “Massa Crítica da revolta contra os atropelamentos”, já havia uma rota preestabelecida para a realização do evento: os ciclistas passariam pelas sedes da Autarquia Municipal de Trânsito e Cidadania (AMC), da Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor), do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Ceará (Sindiônibus) e do Paço Municipal – sede simbólica da prefeitura municipal. Durante a concentração dos ciclistas na Praça do Ciclista, em frente à AMC, a ideia da rota foi exposta aos presentes, que ratificaram o caminho escolhido: a bicicletada passaria pelas sedes das principais entidades que tratam do trânsito na cidade, eleitas culpadas pelos “desrespeitos cotidianos” sofridos pelos ciclistas.

Inicialmente eu tinha dúvidas sobre a quantidade de pessoas que de fato apareceriam para o ato – ou “cicloato”, como alguns chamam –, já que historicamente as bicicletadas não vinham agregando mais do que 20 pessoas, além de esse evento ter sido criado

⁸⁶ Disponível em: <<https://www.facebook.com/MassaCriticaFortaleza?fref=ts>>. Acesso em: 29 mar. 2015.

de última hora, com apenas três dias para a divulgação.

Quando cheguei à Praça do Ciclista, por volta de 7 horas da noite, já havia cerca de 20 pessoas reunidas para o evento, número que me surpreendeu. Alguns pintavam cartazes e placas com frases como “Eu não mereço ser atropelada” e “Respeite o ciclista”, fazendo referência direta à culpabilização do ciclista diante de colisões no trânsito; outros conversavam em pequenos grupos ou em duplas, e alguns faziam pinturas de imagens de bicicletas e palavras de ordem pela praça e arredores da AMC.

Imagem 20 – Massa Crítica da Revolta



Fonte: Saboia (2015).

Em um período de 30 minutos, a quantidade de ciclistas presentes quase dobrou, e algumas pessoas começaram a falar em nos organizarmos para sair. Nesse momento, surgiu uma primeira dificuldade: seria preciso explicar a estrutura do grupo para os neófitos, a fim de evitar certos problemas como a “infeliz” fala da mulher diante do Prefeito Roberto Cláudio. Quem falaria aos neófitos se o grupo não possui líderes? Um dos participantes mais antigos da Massa na cidade pediu a palavra para explicar o que é a Massa Crítica – um movimento horizontal, descentralizado e sem líderes – e o motivo da realização daquela bicicletada extra.

Ainda durante a roda de conversa, outro integrante pediu a palavra para levantar um assunto polêmico e delicado: algumas pessoas estavam fotografando e filmando a concentração na praça: a preocupação do ciclista que pediu a voz era com relação ao anonimato, já que ações ilegais – como pintar ou pichar os muros – seriam realizadas. Declarou que se sentia preocupado e intimidado pela possível divulgação das fotos e pediu que não fossem tiradas fotos nem realizadas filmagens que pudessem identificar as pessoas.

A Massa Crítica Fortaleza, como apresentado anteriormente, desenvolveu o caráter de realizar ações diretas nos espaços da cidade; essas ações, porém, são efetivadas, na grande maioria

das vezes, em outros dias e horários que não o da tradicional pedalada da última sexta-feira do mês e contam com um número de participantes reduzido, algo entre cinco e dez pessoas. Essa bicicletada extra – aberta e publicamente divulgada via internet –, seria concomitante à realização das ações diretas, o que ocasionou essas tensões.

Há sempre a preocupação dos participantes das ações de fazer um registro, através de filmagens e fotos, para posteriormente divulgá-lo. Nesses registros, contudo, sempre se evita a identificação dos participantes, seja por medo de represálias por parte do poder público, seja pela ideia de não “personalizar” a Massa, identificando as ações a determinadas pessoas. Entretanto, era a primeira vez que ações seriam realizadas com um número tão grande de pessoas presentes.

4.2 Explicar ação direta!

Muitos não pareciam incomodados com os registros, enquanto outros – especialmente os ciclistas que de fato consumavam algumas ações diretas – se mostravam desconfortáveis. Alguém apelou para o “bom senso”, pedindo que não fossem tiradas fotos das pessoas enquanto estivessem fazendo alguma ação – como pintar um muro –, e alguns poucos declararam que não gostariam de aparecer em nenhuma das fotos e filmagens. Após o desconforto gerado pela discussão – que teria repercussão dentro do grupo nos dias posteriores –, fomos para a frente da AMC, onde foi realizado um “*Die in*” e escritas frases no asfalto, na entrada da autarquia, como “Campanha educativa já”, principal pauta do movimento neste ano.

Imagem 21 – Massa Crítica da Revolta – *Die in* em frente à AMC



Fonte: Massa Crítica Fortaleza (2015).

Palavras de ordem também foram pintadas na calçada da entrada da entidade e em alguns muros laterais. Vez por outra, algum agente de trânsito que chegava ou saía do prédio observava de longe a aglomeração de ciclistas, mas ninguém veio falar conosco.

Quando partimos de fato para pedalar, eram aproximadamente 9 horas da noite; fomos em direção ao Sindiônibus. Os participantes da bicicletada estavam munidos de cartazes, apitos e de uma caixa de som, que foi tocando músicas no decorrer da pedalada, tornando o evento mais animado. Fomos pedalando devagar e conversando. Palavras de ordem eram puxadas e chamavam a atenção das pessoas nas ruas; algumas falavam palavras de apoio, outras faziam chacota, e, às vezes, um motorista impaciente passava ao lado do grupo buzinando, ato que era replicado com uma estrondosa vaia. Isso me fez pensar no empoderamento da pedalada coletiva: a buzina é constantemente utilizada para assustar e intimidar o ciclista, como aconteceu nessa pedalada; contudo, 60 pessoas gritando em unísono geram um efeito maior e, sem dúvida, dão a sensação, mesmo que temporária, de empoderamento e de conquista da rua, que se mostra tantas vezes hostil ao ciclista.

Assim, a bicicletada funciona também como um ritual de empoderamento e de reafirmação do direito dos ciclistas de utilizar as vias – através de uma pedalada coletiva – assim como o usuário de qualquer outro modal de transporte. Esse sentido ficou ainda mais evidente nessa bicicletada, pois foi como uma resposta à “hostilidade” que as ruas, por vezes, oferecem aos ciclistas. Diante dos atropelamentos, os ciclistas reafirmaram sua ocupação e presença nas ruas, fazendo ainda um percurso pelas sedes das entidades “responsáveis”, mostrando que sua presença se dá – e continuará ocorrendo – através de uma participação política; nesse caso, mediante um repertório de confronto político direto.

Chegamos então em frente ao Sindiônibus. Os ciclistas que faziam pinturas e atividades do gênero começaram a se municiar de latas de tinta, *sprays* e rolos para pintura, além de várias cópias do manifesto, que eram coladas nas redondezas do prédio. Foram pintados corpos – como os que se pintam no chão para a realização de perícias criminais – no asfalto exatamente na entrada do estacionamento do prédio – de modo que, ao entrar, os carros passariam exatamente por cima das pinturas – juntamente à frase “Respeite o ciclista”.

Imagem 22 – Massa Crítica da Revolta – Pinturas na entrada do Sindiônibus



Fonte: Massa Crítica Fortaleza (2015).

A ação – que já foi realizada em outros lugares da cidade, inclusive lugares onde de fato pessoas morreram atropeladas – visa a impactar quem está no trânsito e fazê-los refletir sobre a violência e as mortes que acontecem. Ao lado das silhuetas, há as inscrições “avô” e “pai”, que evidenciam uma perspectiva de personalizar as mortes no trânsito: em vez de simplesmente “mortos no trânsito”, “um pai que morreu no trânsito”, por exemplo. Essa estratégia está intimamente ligada à concepção dos cicloativistas de “humanizar” o trânsito, de “retomar” os espaços da cidade para as “pessoas”.

Em outros momentos, cicloativistas – sobretudo filiados à Ciclovida, associação que estabelece um diálogo mais formal com os agentes estatais e outras entidades – já haviam tentado fazer com que as empresas de ônibus oferecessem cursos para seus motoristas com a temática específica do ciclista no contexto do trânsito. O que até então não havia gerado qualquer resultado⁸⁷.

Pintar os corpos no asfalto da entrada dessas entidades passa uma mensagem ainda mais direta: para o grupo, esses órgãos são os responsáveis pelos mortos e feridos no trânsito da cidade, é como se simbolicamente levassem os corpos para os culpados. A inscrição “Sindiônibus assassino”, pintada no muro da entidade, não deixa dúvidas.

⁸⁷ A pressão dos grupos de cicloativismo, contudo, parece começar lentamente a surtir efeito: uma empresa de ônibus de Fortaleza realizou uma atividade com alguns de seus motoristas para que experienciassem por um dia como é estar sobre duas rodas quando um ônibus passa ao lado. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2015/05/motoristas-de-onibus-experimentam-vida-de-ciclistas-por-um-dia.html>>. Acesso em: 6 jun. 2015.

Imagem 23 – Massa Crítica da Revolta – Manifestação em frente ao Sindiônibus



Fonte: Massa Crítica Fortaleza (2015).

Durante nossa estada em frente à sede da entidade, muitos curiosos, inclusive motoristas de ônibus, paravam para observar o que estava acontecendo – cópias do manifesto eram distribuídas aos curiosos. Mais uma vez, não houve qualquer conflito entre os ciclistas que protestavam e os representantes da entidade. Depois de alguns minutos de nossa presença, um segurança saiu do prédio e caminhou em direção aos manifestantes. Foi até a entrada, cerrou os portões e retornou para dentro sem dizer absolutamente nada.

Após cerca de 20 minutos, começaram a surgir as primeiras convocações para seguirmos adiante: alguns pareciam preocupados com a possível vinda da polícia ao local, o que poderia gerar transtornos aos participantes e atrasar o restante do protesto. Em função disso, partimos novamente, aos gritos de “Vamos, pessoal!”, “Bora, galera!”. Fomos então para a Etufor, onde o mesmo procedimento se repetiu: vários indivíduos ficaram pintando corpos e bicicletas no asfalto, exatamente na entrada da entidade. Outros pintavam frases diversas conhecidas no universo do cicloativismo, como a imagem de uma bicicleta com a frase “Um carro a menos”. No asfalto em frente a uma parada de ônibus, alguém pintou “R\$ 2,40 é um assalto! Vá de *Bike!*”.

Percebendo a grande concentração de ciclistas parados, a música e as pinturas sendo feitas, algumas pessoas das redondezas se aproximaram para conversar: um senhor, morador da região, falou palavras de incentivo; uma jovem saiu de casa e atravessou a rua perguntando do que se tratava a “manifestação” e pedindo também uma cópia do manifesto, o qual era afixado nas paredes. Foi também realizado um *Die in* no local, e diversos ciclistas se estenderam no asfalto ao lado de suas bicicletas, simbolizando os mortos e atropelados no trânsito. Mais uma vez, os seguranças do prédio apenas observavam de longe.

A essa altura, muitas pessoas já começavam a ir embora. Eram então quase 11 horas da noite. Quando o grupo se uniu novamente, alguns anunciaram que iriam para casa. Como ainda havia ciclistas dispostos a ir à última parada, prosseguimos – um grupo de cerca de 15 membros – em direção ao Paço Municipal.

As ruas já estavam bem vazias devido ao horário, especialmente na região do centro da cidade. Fomos pedalando tranquilamente. Assim que chegamos, rapidamente começaram a ser pintados os corpos e as frases no chão, bem na entrada do Paço. A frase “Prefeitura omissa” foi pintada com tinta branca, em letras garrafais, e novamente várias cópias do manifesto – que explicava os motivos da ação – foram coladas nas paredes do prédio. Quando a ação estava quase encerrada, três guardas municipais saíram trotando de sua cabine; claramente pensavam, pelo barulho dos *sprays*, que as paredes do prédio estavam sendo pintadas. Ao perceberem que as pinturas estavam no chão, diminuíram o passo e foram observar o que havia escrito no papel. Após lerem as linhas iniciais, começaram a rasgar todos os papéis e a jogá-los no chão; um dos guardas ainda falou, em tom de ironia, que nada mudaria por conta daquilo e que os ciclistas poderiam conseguir uma reunião com o prefeito em vez de fazer o que faziam. Ele não sabia que aquela era a Massa Crítica e que a Massa não senta em mesas de negociação: aquela era a forma de diálogo e de comunicação do grupo com o estado e com os demais cidadãos, aquela era a sua forma de fazer “política”. O que os guardas municipais perceberam provavelmente como baderna ou “vandalismo” era, para os integrantes do coletivo, uma ação política direta e sem mediações, sua forma por excelência de fazer “política”.

Durante a conversa, outro guarda começou a tomar para si os equipamentos que estavam no chão e a levá-los para dentro do prédio, o que tornou a discussão mais acalorada e ocasionou um aumento da tensão. Alguns ciclistas se aproximaram, buscando argumentar com os guardas, enquanto outros chamavam para seguir caminho e ir embora dali, para evitar maiores problemas.

Seguimos animados sem saber para onde. Muitos riam da situação anterior e faziam piada. Foi sugerido que fôssemos a algum lugar em que pudéssemos comer e conversar mais tranquilamente, mas era quase meia-noite de uma terça-feira, e as opções pareciam escassas. Pedalamos até um posto de gasolina sugerido por alguém: alguns compraram cervejas, outros comiam ou bebiam água enquanto conversávamos descontraidamente sobre a longa e cansativa ação realizada, que, na opinião de todos os remanescentes, havia sido um sucesso; alguns se perguntavam sobre a possível repercussão na grande mídia, o que de fato aconteceu, dando ainda mais publicidade à ação e satisfação aos ciclistas.

Esse evento condensa e movimenta uma série de perspectivas, de códigos e de

visões de mundo compartilhada pelos ciclistas que participam da Massa Crítica. Ele pode mesmo ser interpretado como um ritual – assim como as bicicletadas regulares.

Lugares-eventos [...] condensam a vida ordinária porque, mesmo que marcados pelo simulacro [...], pelo distanciamento relativo que a encenação de um drama social exige, nos fornecem, pela concentração de *performances*, elementos para compreendermos a retórica ou o repertório cultural que está sendo acionado. (BORGES, 2003, p. 47).

Nesse evento específico, estavam especialmente evidenciadas a preocupação – vivenciada cotidianamente com maior ou menor intensidade pelos ciclistas urbanos – com as colisões de trânsito, a “omissão” do poder público, o “desrespeito” por parte de outros atores do trânsito e sobretudo uma re colocação da ideia de “acidente” no trânsito através da responsabilização pelos mortos e feridos cotidianamente nos espaços de circulação da cidade. Na óptica dos ciclistas, os responsáveis foram as entidades que tratam do trânsito e do transporte público em Fortaleza, o “poder público”.

Esse ritual é realizado no espaço público, possibilitando a publicização para os demais cidadãos, que se tornam “testemunhas” da crítica e “acusação” feitas pelos ciclistas. O fato de esse evento ter ocorrido no período da noite, horário com menor movimento nas ruas, deu-se tanto pela disponibilidade de horários dos participantes – que, em sua maioria, trabalha e/ou estuda durante o dia – como pelo repertório e as estratégias utilizadas pelo grupo: as ações diretas, não raro, ultrapassam a barreira da legalidade. Nesse sentido, a noite contribuiria para preservar o anonimato dos participantes, apesar de nem todos apresentarem essa preocupação. Se a realização do evento no período da noite reduz a amplitude da comunicação com os demais cidadãos, as pinturas realizadas em muros, nas calçadas e no asfalto dão um sentido de permanência à atividade, possibilitando sua apreciação posterior. A divulgação feita pelos próprios participantes, via internet, também cumpre esse papel de permanência e de publicização.

Nesse evento, está evidenciada principalmente a interação e a comunicação – não sem tensões – com o estado e as entidades responsáveis pelo trânsito na cidade. O “perigo” e a “insegurança” no trânsito são “combatidos” a partir de uma ação coletiva organizada, visando a pressionar diretamente os órgãos públicos. A própria disputa simbólica sobre a imputação da “responsabilidade” – se é individual, se é do estado, se “não há culpados”, se foi um “acidente” – está em jogo diante das colisões e mortes no trânsito.

A tensão entre a responsabilidade individual de cada ator do trânsito por sua própria segurança e a responsabilidade do estado em oferecer segurança aos cidadãos em seus usos das ruas surgem também nos discursos sobre a utilização ou não do capacete como equipamento de

proteção individual. Na escolha entre o uso ou não do capacete, que não é obrigatório segundo a legislação de trânsito brasileira; surgem ainda discursos permeados pelas noções de “segurança” e de “responsabilidade” diante do perigo de colisões no trânsito. Assim como na abordagem sobre os “acidentes” de trânsito, a responsabilidade individual é contraposta à responsabilidade do estado enquanto gestor do trânsito e ao perigo oferecido pelos diferentes modais de transporte.

Dentre os ciclistas com os quais tive contato direto durante minha pesquisa, não havia consenso sobre a utilização ou não do capacete. Essa é uma escolha individual. Muitos o utilizam pelo fato de sentirem que o acessório lhes garante mais proteção em caso de colisões; mas não somente: outro motivo comumente mencionado é que vários ciclistas se sentem mais “respeitados” no trânsito quando estão utilizando o capacete. O acessório não serve apenas para proteger a cabeça, sendo também utilizado como estratégia para ganho de “respeito” e “visibilidade” no trânsito.

Contudo, há uma preocupação em não focar as discussões sobre a segurança dos ciclistas no contexto do trânsito simplesmente no uso do capacete, já que isso, mais uma vez, colocaria apenas sobre os ciclistas a responsabilidade por sua segurança durante os deslocamentos.

Colocando o capacete nas pessoas, você não está trabalhando para melhorar. Se isso é uma militância política, está indo para o lado errado. Tem um monte de coisa que podia ser feita para aumentar a segurança e ninguém faz. Aí ficam com essa birra com capacete que deriva da sua visão de bicicleta como objeto de esporte. Esse tipo de discussão acaba tirando o foco da discussão da segurança no trânsito, os reais riscos, porque bicicleta não causa risco no trânsito. O capacete vem com essa ideia de que bicicleta é um veículo perigoso, as pessoas pensam e falam: ‘Ah, você vai andar de bicicleta, toma cuidado, hein’. Mas elas não falam isso quando alguém vai sair com o carro, e deveriam muito mais, né? Toda vez que você visse um amigo saindo com o carro, deveria falar: ‘Cuidado! Cuidado que você vai dirigir um veículo extremamente pesado e perigoso, anda numa velocidade extremamente alta num lugar cheio de pessoas, de crianças e de idosos!’ Então o uso do capacete acaba vindo de uma visão equivocada sobre o perigo da bicicleta. A bicicleta é um veículo extremamente inofensivo. Você deveria usar o capacete se tiver na prática esportiva ou se você está aprendendo a pedalar e tem medo de cair. Afora isso, todos os riscos que você enfrenta na bicicleta são causados por outros fatores. (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).

Mais uma vez, surge a discussão sobre que modais de transporte colocam a vida de outros cidadãos em risco. A bicicleta – que é muitas vezes percebida como veículo “perigoso” – é “inofensiva” para os demais cidadãos. Ainda de acordo com a fala do cicloativista, que é ilustrativa da discussão presente no universo do cicloativismo de forma geral, os perigos no trânsito são causados por outros fatores, os quais devem ser discutidos e modificados.

Há ainda uma crítica sobre a ideia de responsabilidade pela própria segurança no trânsito: os usuários de cada modal protegem-se sobretudo de potenciais colisões que possam lhes machucar, e não machucar o outro. Focar as discussões sobre a segurança dos ciclistas urbanos no uso do capacete é uma inversão do que deveria ocorrer no trânsito – na visão dos cicloativistas e de acordo com o CTB –, já que os usuários dos veículos maiores e, por consequência, mais perigosos, deveriam zelar pela segurança dos menores e mais vulneráveis.

Você não vê, por exemplo, uma lei que diga que os carros devem ter uma parte acolchoada na frente, porque, se você vai atingir alguém, já que está correndo o risco com a alta velocidade, então coloca uma parte mais acolchoada para, numa eventualidade, não ser tão grave assim. Não tem isso! A proteção é interna, para proteger o motorista, aí colocam airbag, cinto de segurança, etc. Mas, externamente, não tem, você naturaliza esse objeto que causa um risco tremendo às pessoas. (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).

Prosseguindo, o mesmo cicloativista faz uma analogia entre os ciclistas e os pedestres, buscando desfazer a visão da bicicleta como algo perigoso e o uso do capacete como ferramenta essencial para garantir a segurança dos ciclistas.

Se você for ver antigamente, nos deslocamentos urbanos, ninguém usava capacete. Claro que você tem motivos para usar o capacete, do mesmo jeito que você tem motivos para usar capacete quando você é pedestre. Tem muitos idosos que falecem dentro de casa porque escorregam e batem a cabeça, então existem vários motivos para os idosos usarem capacete dentro de casa. Existem mais motivos para um idoso usar capacete dentro de casa, muito mais, do que um ciclista urbano, em termos de risco. [...] Sem querer rivalizar, mas é importante conhecer a diferença: as pessoas percebem muito bem a diferença entre a ‘Fórmula 1’ e dirigir seu carro até o trabalho. Quando a pessoa fala: ‘Vou trabalhar de carro’, ninguém fala: ‘Olha, coloca o capacete!’ Não usa, né? Se ninguém andasse de carro na cidade, só em corridas, ia ter a mesma associação de que, quando vai andar – ou pilotar –, tem que pôr o capacete. Capacete, macacão, isso, aquilo: não tem nada a ver com ciclismo urbano. (Ciclista 2: homem, 28 anos, profissional liberal, grifo meu).

Por meio da ironia, o cicloativista toca em um ponto importante da noção sobre segurança diante da tendência a se pensar a segurança no trânsito a partir de uma noção de “responsabilidade individual”, que, se for levada ao extremo, passará a equipar também pedestres com equipamentos de proteção, já que são os usuários mais vulneráveis das ruas.

Esses ciclistas não querem apenas mais segurança para si, querem também mudar a forma como os atores do trânsito e os agentes estatais lidam com as próprias noções de “segurança”, “proteção” e “responsabilidade” no trânsito. Não estão em jogo apenas a conquista de espaço e a segurança para os ciclistas, há uma perspectiva de buscar modificar a própria forma como as pessoas se percebem na condição de atores do espaço público, transformando a cidade num lugar mais “amigável” e “agradável”.

A partir da ideia de que a cidade e seu fluxo de pessoas e veículos se mostram, por vezes, hostis não só ao ciclista, mas à maioria dos cidadãos, há uma perspectiva de “humanizar” e “pessoalizar” o trânsito e as relações que nele se desenrolam tanto por vias formais – como é o caso da Ciclovida – como por intermédio de outras atividades e estratégias apresentadas no decorrer deste trabalho, como as ações diretas da Massa Crítica e a ação dos *bike* anjos de contato direto com os cidadãos.

Há uma interessante estratégia no cicloativismo mundo afora, e em Fortaleza também, que diz respeito à própria mudança terminológica dos termos relacionados aos “acidentes” de trânsito, ou, mais especificamente, às “colisões”. No manifesto lançado pelo coletivo Massa Crítica, outra mudança estava também presente: em vez de se falar “Um ônibus atropelou”, o que passaria certa impessoalidade – e, mais uma vez, uma falta de “responsáveis” –, diz-se “Um motorista atropelou”. Falar apenas do veículo – “o carro”, “a bicicleta”, “a moto” – refletiria e estimularia uma noção de “impessoalização” e afastamento entre os cidadãos e a naturalização das colisões e mortes nos espaços de circulação da cidade. É nesse sentido que, perto das silhuetas de corpos pintados durante a manifestação diante dos atropelamentos, por vezes, eram escritos ao lado palavras como “pai”, “avô”, “filho”, visando claramente a sensibilizar os que virem a mensagem.

Ao lidar com temas presentes no cotidiano de boa parte dos ciclistas urbanos, os grupos de cicloativismo reafirmam uma valorização da rua como lugar de fruição – mesmo diante de uma certa hostilidade – e buscam torná-la um lugar menos perigoso e hostil não apenas para os ciclistas urbanos, mas para todos os cidadãos. Essa ideia de “fazer o bem à coletividade” e de um discurso de valorização da vida são centrais para se compreender o universo simbólico do cicloativismo e a ação dos cicloativistas em Fortaleza: a ideia é transformar a cidade, e essa “luta” pela transformação se dá a partir de diversas maneiras de se perceber e de se fazer “política”, com diferentes retóricas e estratégias.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste trabalho foi refletir sobre o fenômeno do ciclismo urbano como uma prática e apropriação dos espaços urbanos, partindo dos discursos, representações, narrativas e práticas dos próprios agentes em questão: indivíduos que adotaram a bicicleta como forma de deslocamento na cidade.

A partir da observação participante e da realização de sete entrevistas semiestruturadas, busquei compreender motivações e sentidos relacionados à escolha da bicicleta como meio de transporte numa grande metrópole, de como essa experiência é percebida pelos usuários do modal, e também refletir sobre as variadas práticas políticas coletivas relacionadas à defesa e ao estímulo do uso urbano da bicicleta.

Nos discursos dos ciclistas urbanos que gravitam em torno da Massa Crítica, da Ciclovida e do projeto *Bike Anjo* – os quais, em sua maioria, locomoviam-se anteriormente sobretudo de automóvel individual ou de ônibus (transporte público) –, a bicicleta é percebida como ferramenta de ganho de “autonomia” e como impulsionadora de uma nova relação e percepção espaço-temporal da cidade. O tempo despendido com os deslocamentos cotidianos deixa de ser percebido como “tempo perdido” e passa a ser considerado como um momento de fruição e de conhecimento da cidade. É nesse sentido que o “aumento na qualidade de vida” é um dos aspectos mais citados por uma infinidade de ciclistas urbanos quando falam de sua experiência cotidiana com a bicicleta.

Mais do que uma forma de transporte economicamente acessível, a bicicleta é, para meus interlocutores, uma ferramenta de redescoberta e ressignificação da cidade: pode-se mesmo afirmar que, para esses indivíduos, uma nova cidade passa a ser vivida a partir da adoção da bicicleta como meio de transporte.

O coletivo Massa Crítica Fortaleza foi o ponto inicial de encontro de diversos ciclistas urbanos para uma primeira experiência de ação coletiva, de organização e de investimento político coletivo, com vistas a “dar voz aos ciclistas urbanos e constituí-los como agentes de transformação da cidade” não apenas a partir de sua prática cotidiana e individual do ciclismo, que já era percebida por muitos ciclistas – mesmo antes de seu contato com os grupos de cicloativismo –, mas por intermédio dessa prática, *per si*, potencialmente transformadora e “benéfica” para a cidade, evidenciando que há uma estreita ligação, para esses indivíduos, entre as atividades cotidianas e a ação política.

O próprio processo de minha pesquisa acompanhou o crescimento e o desenvolvimento da rede do cicloativismo na cidade, o surgimento de novos grupos e entidades

– com diferentes repertórios e formas de “fazer política” – e a complexificação da relação entre eles, os quais, se inicialmente eram compostos exatamente pelas mesmas pessoas, parecem progressivamente se autonomizar e agregar em torno de si indivíduos específicos. A eclosão de conflitos e dissensões parece evidenciar que essa complexificação de fato tende à autonomização, o que fez com que hoje esses grupos, indubitavelmente, sejam mais independentes entre si do que o eram no princípio da minha coleta de dados.

Os múltiplos repertórios políticos de cada um desses “momentos” do cicloativismo em Fortaleza parecem ser também um fator que contribui para atrair cada vez mais participantes, uma vez que, apesar dos eventuais conflitos, boa parte dos ciclistas percebe essa heterogeneidade de maneira positiva, já que amplia o leque de possibilidades de ação e de comunicação com o poder público e com os demais cidadãos, contribuindo para uma maior evidenciação do fenômeno do ciclismo urbano.

O caráter de complementariedade entre os diferentes grupos é um aspecto apontado por diversos ciclistas. As ações, muitas vezes, anônimas e diretas nas ruas – que fazem o papel de comunicação com os cidadãos através de marcas e escritas no espaço e de pressão aos órgãos estatais – da Massa Crítica, a participação e diálogo constantes com o estado, a produção de dados sobre a mobilidade na cidade e a articulação com outras entidades da Associação dos Ciclistas Urbanos de Fortaleza e com o *Bike Anjo* – que consiste em ensinar e dar apoio a outras pessoas a andar de bicicleta e adotá-la como forma de transporte na cidade – evidenciam as diferentes perspectivas e formas de atuação política – a partir do uso da bicicleta para deslocamentos urbanos – com vistas à transformação da cidade e da forma como os cidadãos percebem os espaços públicos e usufruem deles.

O que esta pesquisa apontou é que, com base em uma forma específica de apropriação e uso do espaço urbano – ou um contra-uso –, emerge também uma visão específica sobre os espaços e as temporalidades da cidade. No caso dos ciclistas urbanos, o que é muito característico é que vem à tona – tanto mais a prática é contínua – cada vez mais uma perspectiva de se “(re)aproximar” da cidade (do espaço público, dos outros cidadãos, do inesperado, dos encontros casuais) e de torná-la um lugar “melhor” através da bicicleta – tanto de seu uso individual como de sua inserção nas políticas públicas de gestão dos espaços urbanos.

Ainda em meus primeiros meses de pesquisa, um dos meus interlocutores – que participou ativamente da constituição desses coletivos – me disse que o objetivo central da ação desses grupos e de suas mobilizações era colocar a bicicleta na pauta da cidade: “A nossa pauta é entrar na pauta”; após mais de dois anos passados, esse parece não ser mais o problema. A

bicicleta – como alternativa de deslocamento – entrou definitivamente nas pautas da grande mídia e das políticas públicas de gestão dos espaços urbanos: nem sempre, é verdade, com a abordagem que gostariam os cicloativistas.

No contexto de uma grande metrópole como Fortaleza, onde os espaços públicos são destinados cada vez mais à circulação acelerada e à passagem de veículos e pessoas, a bicicleta surge como um contra-uso e como um símbolo da transformação que os cicloativistas buscam empreender na cidade: transformação física e sobretudo simbólica das relações e das formas de se perceber e gerir os espaços públicos e o acesso dos cidadãos a eles.

É interessante notar que, a partir da ação política organizada dos ciclistas urbanos e das ações do poder público que contemplam a bicicleta como forma de deslocamento, esse modal vai aos poucos se tornando uma forma de uso e apropriação legítima dos espaços urbanos.

A emergência desses grupos é ilustrativa de um momento da cidade de Fortaleza – e de outras cidades mundo afora – no qual o acesso aos bens e serviços oferecidos por uma grande urbe é cada vez mais difícil, e os deslocamentos cada vez mais imprescindíveis. Ao estimular outros cidadãos a utilizarem a bicicleta como forma de deslocamento urbano e lutar pela inserção da bicicleta nas políticas públicas, esses indivíduos estão lutando por uma “democratização” e distribuição equitativa dos espaços públicos e pelo próprio direito à cidade.

REFERÊNCIAS

- AGIER, M. **Antropologia da cidade**: lugares, situações, movimentos. São Paulo: Terceiro Nome, 2011.
- AMARAL, J. P. **Roda de conversa na Livraria Cultura**. Fortaleza, 2014.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE FABRICANTES DE MOTOCICLETAS, CICLOMOTOR, MOTONETAS, BICICLETAS E SIMILARES. **O uso de bicicletas no Brasil**: Qual o melhor modelo de incentivo? São Paulo: Rosemberg Associados, abr. 2015.
- AUGÉ, M. **El viajero subterráneo**: un etnólogo en el metro. Barcelona: Gedisa, 2009a.
- AUGÉ, M. **Elogio de la bicicleta**. Barcelona: Gedisa, 2009b.
- AUGÉ, M. **Não lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. Campinas: Papius, 1994.
- BACCHIERI, G; BARROS, A. Acidentes de trânsito no Brasil de 1998 a 2010: muitas mudanças e poucos resultados. **Revista Saúde Pública**, São Paulo, v. 45, n. 5, p. 949-963, 2011.
- BARREIRA, I. Ação direta e simbologia das “jornadas de junho”: notas para uma sociologia das manifestações. **Contemporânea**, Santa Catarina, v. 4, n. 1, p. 145-164, jan./jun. 2014.
- BARREIRA, I. **Chuva de papéis**: símbolos e ritos das campanhas eleitorais no Brasil. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 1998.
- BARREIRA, I. Pulsações no coração da cidade: cenários de intervenção em centros urbanos contemporâneos. **Revista CRH**, Salvador, v. 23, n. 59, p. 255-266, 2010.
- BAUMAN, Z. **Confiança e medo na cidade**. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.
- BECKER, H. **Outsiders**: estudos de sociologia do desvio. Rio de Janeiro: Zahar, 2009
- BECKER, H. **Mundos da arte**. Lisboa: Horizonte, 2010.
- BORGES, A. **Tempo de Brasília**: etnografando lugares-eventos da política. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2003
- BOURDIEU, P. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.
- BOURDIEU, P. **Razões práticas**. Campinas: Papius, 1997.
- BRASIL. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Código de Trânsito Brasileiro. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 24 set. 1997. Seção 1, p. 21201.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana: revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Poder Executivo, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Seção 1, p. 1.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob**: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades, 2007. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>>. Acesso em: 28 ago. 2015.

BRAZ, D. Pedalo, logo existo – como a bicicleta pode transformar vidas. Em seis histórias. **Superinteressante**, São Paulo, edição especial, v. 317a, p. 31, abr. 2013.

BRUNO, A.; FARIAS, A. **Fortaleza**: uma breve história. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2015.

CALDEIRA, T. P. do Rio. **Cidade de muros**: crime, segregação e cidadania em São Paulo. 2. ed. São Paulo: 34: USP, 2008.

CARLI, M. D. O uso da bicicleta para além do esporte: mobilidade urbana nas cidades. In: CONGRESSO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO NA REGIÃO SUL, 13., 2012, Chapecó. **Anais...** Chapecó: Unochapecó, maio/jun. 2012. p. 1-9.

CASTELLS, M. **Redes de indignação e esperança**: movimentos sociais na era da internet. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

CASTRO, N. A. R. **O lugar do turismo na ciência geográfica**: contribuições teórico-metodológicas à ação educativa. 2006. 311 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.

CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**: artes de fazer. Petrópolis: Vozes, 1994. 1 v.

CRUZ, W. Ghost bikes. In: CRUZ, W. **Vá de Bike**: tornando o uso da bicicleta mais simples e seguro desde 2002. São Paulo, 2013. Disponível em: <adebike.org/2013/02/ghost-bikes/>. Acesso em: 27 ago. 2015.

DAMATTA, R. **A casa e a rua**: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DAMATTA, R. **Fé em Deus e pé na tábua**: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

DORNELLES, J. Antropologia e internet: quando o “campo” é a cidade e o computador é a “rede”. **Horizontes antropológicos**, Porto Alegre, v. 10, n. 21, p. 71-118, 2004.

DURKHEIM, É. **As formas elementares da vida religiosa**. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

- EVERS, T. Identidade: a face oculta dos novos movimentos sociais. **Novos estudos**, São Paulo, v. 1, n. 4, p. 11-23, abr. 1984.
- FORTALEZA. Secretaria Municipal de Infraestrutura. **Plano Diretor Cicloviário Integrado**. Fortaleza, 2014. Disponível em: <http://www.fortaleza.ce.gov.br/sites/default/files/apresentacao_diagnostico_preliminar_pdcf_fortaleza.pdf>. Acesso em: 12 ago. 2014.139
- FORTALEZA. Prefeitura Municipal de Fortaleza. **Plano Diretor de Fortaleza**. Fortaleza, 13 mar. 2009. Disponível em: <<http://www.fortaleza.ce.gov.br/sites/default/files/arquivos/diariosoficiais/2012/01/23012012%20-%2014718.pdf>>. Acesso em: 5 maio 2013.
- FREHSE, F. Usos da rua. In: LEITE, R. P.; FORTUNA, C. (Org.). **Plural de cidade: novos léxicos urbanos**. Coimbra: Almedina, 2009. p. 151-170.
- GEERTZ, C. **A interpretação das culturas**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1989.
- GEGNER, M. O brasileiro e o seu ego-carro: uma visão sociológica européia sobre o ato de dirigir em um “país do futuro”. **Revista risco**, [S.l.], n. 13, 75-82, jan. 2011.
- GONDIM, L. **O dragão do mar e a Fortaleza pós-moderna**. São Paulo: Annablume, 2007.
- HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. 11. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.
- HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Loyola, 2009.
- HARVEY, D. O direito à cidade. **Revista Piauí**, São Paulo, n. 82, p. 2-19, jul. 2013.
- HEALTH DEVELOPMENT AGENCY. **Making the case: improving health through transport**. Londres, 2005. Disponível em: <<http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/Saude1.pdf>>. Acesso em: 26 maio 2015.
- INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Sistema de Indicadores de Percepção Social: Mobilidade Urbana**. 2011. Disponível em: <www.ipea.gov.br/portal/images/.../SIPS/110124_sips_mobilidade.pdf>. Acesso em: 14 mar. 2015.
- LEITE, R. P. **Contra-usos da cidade**. São Paulo: Unicamp, 2007.
- LEITE, R. P. Espaços públicos na pós-modernidade. In: LEITE, R. P.; FORTUNA, C. (Org.). **Plural de cidade: novos léxicos urbanos**. Coimbra: Almedina, 2009. p. 187-204.
- LIBERATO, L. V. M. Bicicleta e tempo de contestação. **Revista xaman**, Finlândia, n. 1, 2004. Disponível em: <<http://www.inodesign.com.br/nejuc/bicicleta-e-tempo-de-contestacao/>>. Acesso em: 27 ago. 2015.
- LUDD, N. (Org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Bader, 2005.
- MACHADO, G. M. C. **De “carrinho” pela cidade: a prática do street skate em São Paulo**. 268 f. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Departamento de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.
- MAGNANI, J. C. De perto e de dentro: notas para uma etnografia urbana. **Revista brasileira de ciências sociais**, São Paulo, v. 17, n. 49, p. 12-29, 2002.

MAGNANI, J. C.; TORRES, L. L. (Org.). **Na metrópole**: textos de antropologia urbana. São Paulo: USP, 1996.140

MANFIOLETE, L. D.; AGUIAR, C. M. A bicicleta, o corpo e a hipermodernidade. **Lecturas, educación física e deportes**, Buenos Aires, v. 18, n. 180, p. 101-115, mayo 2013.

MELO, V. A.; SCHETINO, A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Estudos feministas**, Florianópolis, v. 17, n. 1, p. 111-134, jan./abr. 2009.

MELUCCI, A. Um objetivo para os movimentos sociais? **Lua nova**, São Paulo, n. 17, p. 49-66, jun. 1989.

OBSERVATÓRIO NACIONAL DE SEGURANÇA VIÁRIA. **Retrato da segurança viária no Brasil**. Ambev, Brasília, DF, 2014. Disponível em: <<http://onsv.org.br/portaldados/downloads/retrato2014.pdf>>. Acesso em: 7 mar. 2015.

OLIVEIRA JÚNIOR, J. A.; ALMEIDA, T. A.; PAULA, F. S. M. Acidentes de trânsito do transporte não motorizado por bicicleta na cidade de Fortaleza. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO, 16., 2007, Maceió. **Anais...** São Paulo: ANTP, p. 1-7. Disponível em: <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcm/Document/2013/01/21/F2997E8F-3A01-4CEF-B4C7-C2C3ECDADDFC.pdf>. Acesso em: 27 ago. 2015.

O POVO. Mês da mobilidade de Fortaleza acontece em setembro. **O Povo**, Fortaleza, Caderno Consciência, 25 ago. 2014. Disponível em: <www.opovo.com.br/app/fortaleza/2014/08/25/noticiafortaleza,3303612/mes-da-mobilidade-de-fortaleza-acontece-durante-o-mes-de-setembro.shtml>. Acesso em: 28 ago. 2015.

PATRÍCIO, L. **Minha garagem é uma sala de estar**. Curitiba: Inverso, 2013.

RIBEIRO, G. L. Política cibercultural: ativismo político a distância na comunidade transnacional imaginada-virtual. In: ALVAREZ, S. E.; DAGNINO, E.; ESCOBAR, A. (Org.). **Cultura e política nos movimentos sociais latino-americanos**. Belo Horizonte: UFMG, 2000. p. 465-533.

RIBEIRO, L. C.; RODRIGUES, J. M. Da crise da mobilidade ao apagão urbano. **Observatório das Metrôpoles**, Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <http://observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1686%3Ada-crise-da-mobilidade-ao-apagao-urbano&catid=34%3Aartigos&Itemid=124&lang=pt>. Acesso em: 22 maio 2015.

SIMMEL, G. A metrópole e a vida do espírito. In: FORTUNA, C. (Org.). **Cidade, cultura e globalização**. Celta: Oeiras, 2001. p. 31-43.

SLATER, D. Repensando as espacialidades dos movimentos sociais: questões de fronteiras, cultura e política em tempos globais. In: ALVAREZ, S.; DAGNINO, E.; ESCOBAR, A. (Org.). **Cultura e política nos movimentos sociais latino-americanos**. Belo Horizonte: UFMG, 2000. p. 503-533.

SOUZA, de S. et al. **Fortaleza, a gestão da cidade**: uma história político-administrativa. Fortaleza: Cultural de Fortaleza, 1995.

TARROW, S. **O poder em movimento**: movimentos sociais e confronto político. Petrópolis: Vozes, 2009.

VELHO, G. **Individualismo e cultura**: notas para uma antropologia da sociedade contemporânea. Rio de Janeiro: Zahar, 1987.

VERONESE, A. M. **Motoboys de Porto Alegre**: convivendo com os riscos do acidente de trânsito. 2004. 137 f. Dissertação (Mestrado em Enfermagem) – Escola de Enfermagem, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2004.

WACQUANT, L. **Corpo e alma**: notas etnográficas de um aprendiz de boxe. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

WEBER, M. **Conceitos e categorias de cidade**. Rio de Janeiro: Guanabara, 1987.

WIKIPEDIA, Verbete: **Massa Crítica**. 2013. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Massa_Critica>. Acesso em: 1º jun. 2013.

WIRTH, L. O urbanismo como modo de vida. In: FORTUNA, C. (Org.). **Cidade, cultura e globalização**: ensaios de sociologia. Oeiras: Celta. p. 45-65.

ZOPPI-FONTANA, M. C. A cidade se mexe: da bicicleta ao cycle chic. **Cadernos de estudos lingüísticos**, v. 53, n. 2, p. 179-196, jul./dez. 2011.

REFERÊNCIAS IMAGENS

MATTES. **Celerífero com cabeça de dragão ou réptil**. Dresden, 2007. Altura: 600 pixels. Largura: 797 pixels. 84,9 Kb. Formato: JPG. Disponível em: <http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Einfache_Draisine_mit_Tierkopf.JPG> **Acesso em: 13 jun. 2013.**

POWDER. **Dresina ou Laufmaschine, da década de 1820. Arquétipo da bicicleta**. Heidelberg, 2008. Altura: 1,500 pixels. Largura: 2.000 pixels. 1,16Mb. Formato: JPEG. Disponível em: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/8/8d/Draisine_or_Laufmaschine%2C_around_1820._Archetype_of_the_Bicycle._Pic_01.jpg> **Acesso em: 13 de jun. 2013**

GAZETA DO POVO. **Club de Ciclistas de Curitiba, 1895**. Curitiba, 1985. Altura: 580 Pixels. Largura: 469 pixels. 81Kb. Formato: JPEG. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ficheiro:Club_Bicicletas_de_Curitiba_1895.jpg> **Acesso em: 13 de jun. 2013.**

2CAN. **Bicicleta Elétrica – Antec Mare 2000**. Países Baixos, 2008. Altura: 600 pixels. Largura: 800 pixels. 283 Kb. Formato: JPEG. Disponível em: <<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:AntecMare.JPG#filehistory>> **Acesso em: 13 de jun. 2013.**

MASAKAN. **Bicicleta Bromptom dobrável**. Indonésia, 2014. Altura: 550 pixels. Largura: 750 pixels. 86 Kb. Formato: JPEG. Disponível em: <<http://t4sepedaku.blogspot.com/2012/06/brompton-sepeda-lipat-review.html>> **Acesso em: 5 de mai. 2014.**

RICARDO, Tchê. **Bicicleta Urbana**. São Paulo, 2013. Altura: 720 pixels. Largura: 720 pixels. 79,3 kb. Formato: JPG. Disponível em: <<http://movimentoconviva.com.br/papo-conviva-com-ricardo-tche-correa>> **Acesso em: 4 de mai. 2014.**

DEPARTAMENTO DE TRÂNSITO DE MUNIQUE. **Espaço ocupado por cada modal – modificada**. Munique, 2001. Altura: 359 pixels. Largura: 540 pixels. Formato: JPG. 98.1kb Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/galeria-fotos/60/campanhas-educativas-para-mobilidade-urbana.html?print=s>> **Acesso em: 10 jun. 2013.**

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. **Uma das imagens mais conhecidas da Massa Crítica em todo o mundo**. Fortaleza, 2013. Altura: 266 pixels. Largura: 720 pixels. Formato: JPG. 76kb. Disponível em: <<https://www.facebook.com/MassaCriticaFortaleza/photos/a.534502086575355.145607.534313223260908/679031655455730/?type=3&theater>> **Acesso em: out. 2013.**

ESTAR URBANO. **Vaga viva Beira Mar – Aniversário da Ciclovida**. Fortaleza, 2014. Altura: 540 pixels. Largura: 720 pixels. Formato: JPG. 72kb. Disponível em: <<https://www.facebook.com/CiclovidaFortaleza/photos/a.616289411799313.1073741840.346918988736358/616253805136207/?type=3&theater>> **Acesso em: 17 de abr. 2014.**

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. **Ghost bike instalada durante a Massa Crítica de novembro de 2014**. Fortaleza, 2014. Altura: 404 pixels. Largura: 720 pixels. Formato: JPG.

48kb. Disponível em:

<www.facebook.com/photo.phpfbid=996964923654250&set=o.101416790017541&type=3&permPage=1> **Acesso em: 29 abr. 2015.**

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. **Die in em frente à Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor).** Fortaleza, 2015. Altura: 540 pixels. Largura: 520 pixels. Formato: JPG.

76kb. Disponível em:

em:<https://www.facebook.com/MassaCriticaFortaleza/photos/a.534823563209874.145717.534313223260908/1111563652202526/?type=3&src=https%3A%2F%2Fscontent-gru.xx.fbcdn.net%2Fphotos-xaf1%2Fv%2Ft1.0-9%2F11102894_1111563652202526_475861072663765588_n.jpg%3Foh%3De6f8e6cd3c1e0ee23f3bc1e08a812f36%26oe%3D55DFCE3&size=720%2C540&fbid=1111563652202526>

Acesso em: 1º de mai. 2015.

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. **Confecção da ciclofaixa cidadã na rua Ana Bilhar.**

Fortaleza, 2013. Altura: 469 pixels. Largura: 812 pixels. Formato: JPG. 70.7 kb. Disponível em:

<<http://vadebike.org/wp-content/uploads/2013/08/Ciclofaixa-Ana-Bilhar-Fortaleza-Imagem-Massa-Critica-Reproducao.jpg>> **Acesso em: 1º de mai. 2015.**

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. **Faixa de pedestres pintada na Praça Portugal.** Fortaleza, 2015. Altura: 640 pixels. Largura: 640 pixels. Formato: JPG. 115kb. Disponível em:

<http://cnews.com.br/content/images/sites/cnews/1239734_650043835043125_8927709169805992903_n.jpg&imgrefurl=http://cnews.com.br/cnews/noticias/64193/movimento_pro-praca_portugal_pinta_faixa_de_pedestre> **Acesso em: 4 de mai. 2015.**

XPOSUREPHOTOS.COM. **Naked bike ride da cidade de Londres, em 2012.** Londres, 2012.

Altura: 226 pixels. Largura: 208 pixels. Formato: JPG. 20kb. Disponível em:

<https://metrouk2.files.wordpress.com/2012/06/article-1339406619599-13895fd4000005dc-396781_568x417.jpg?quality=80&strip=all> **Acesso em: 15 jun. 2013.**

FÓRUM DIREITOS URBANOS. **Sinalização para pedestres instalada pelo Fórum Direitos Urbanos de Fortaleza durante o Mês da Mobilidade.** FORTALEZA, 2014. Altura: 720 pixels.

Largura: 540 pixels. Formato: JPG. 72.9kb. Disponível em:

<<https://www.facebook.com/CiclovidaFortaleza/photos/pb.346918988736358.-2207520000.1431438198./794952153933037/?type=3&permPage=1.>> **Acesso em 2 de dez. 2014.**

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. **Ciclovía da avenida Osório de Paiva, área sul de Fortaleza.** Fortaleza, 2013. Altura: 291 pixels. Largura: 438 pixels. Formato: JPG. 25.9kb.

Disponível em:

<<https://www.facebook.com/photo.phpfbid=1528059844115349&set=oa.397528470406370&type=3&theater.>> **Acesso em: 15 de jun. 2013.**

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. **Ciclovía da avenida Mister Hull.** Fortaleza, 2013. Altura: 640kb. Largura: 960kb. Formato: JPG. 98.1kb. Disponível em:

<<https://www.facebook.com/photo.phpfbid=1528059760782024&set=oa.397528293739721&type=3&theater.>> **Acesso em: 15 de jun 2013.**

BIKE ANJO. Logotipo do projeto Bike Anjo. São Paulo, 2010. Altura 370 pixels. Largura: 720 pixels. Formato: JPG. 18.4kb. Disponível em: <<https://www.bikeanjo.org>> **Acesso em: 3 de out 2013.**

BIKE ANJO FORTALEZA. **Espaço utilizado para a realização da EBA, Praça Luíza Távora ou Praça do Ceart.** Fortaleza, 2014. Altura: 540 pixels. Largura: 720 pixels. Formato: JPG. 77.6 kb. Disponível em: <<https://www.facebook.com/bikeanjofortaleza/photos/pb.>> **Acesso em: 12 de dez. 2014.**

SABOIA, Tiago. **Massa Crítica da Revolta.** Fortaleza, 2015. Altura: 720 pixels. Largura: 640 pixels. Formato: JPG. 50.3 kb. Acervo pessoal.

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. **Massa Crítica da Revolta – Die in em frente à AMC.** Fortaleza, 2015. Altura: 540kb. Largura: 720 kb. Formato: JPG. 64,5 kb. Disponível em: <<https://www.facebook.com/MassaCriticaFortaleza/photos/a.534823563209874.145717.534313223260908/1111559908869567/?type=3&theater>> **Acesso em: 3 de abr. 2015.**

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. **Massa Crítica da Revolta – Pinturas na entrada do Sindiônibus.** Fortaleza, 2015. Altura: 540 pixels. Largura: 720 pixels. Formato: JPG. Disponível em: <<https://www.facebook.com/MassaCriticaFortaleza/photos/a.534823563209874.145717.534313223260908/1111563425535882/?type=3&theater>> **Acesso em: 3 de abr. 2015.**

MASSA CRÍTICA FORTALEZA. **Massa Crítica da Revolta – Manifestação em frente ao Sindiônibus.** Fortaleza, 2015. Altura: 539kb. Largura: 960kb. Formato: JPG. 77kb. Disponível em: <<https://www.facebook.com/MassaCriticaFortaleza/photos/a.534823563209874.145717.534313223260908/1111573175534907/?type=3&theater>> **Acesso em: 3 de abr. 2015**