

Estamos chegando aos 400. E agora?

Lucio Agra

A indiferença é o preço da eterna vigilância.

Marshall McLuhan. Meios quentes e frios¹

O que importa nesse mito [de Narciso] é o fato de que os homens logo se tornam fascinados por qualquer extensão de si mesmos em qualquer material que não seja o deles próprios.

Marshall McLuhan. O amante de 'gadgets' - Narciso como Narcose²

Prólogo

O velocímetro da minha bicicleta registra 1250 quilômetros rodados desde que decidi ir para o trabalho com ela. A decisão dependeu de dois fatores que se combinaram: a presença de uma ciclovia próxima da minha casa e um teste que determinou a escolha do veículo. Como quase todo mundo, eu tinha uma bicicleta comprada em supermercado que enferrujava na garagem do meu prédio. Ao limpá-la e lubrificá-la para uso, já pretendia fazer o percurso casa-trabalho buscando saber se me adaptaria à situação. Do resultado dessa experiência, feita em um fim de semana, sem movimento de carros, concluí que, com meu preparo físico e idade, não suportaria enfrentar

¹ McLuhan, M. *Os meios de comunicação como extensões do homem (Understanding media)*. Tr. br. Décio Piganatari. São Paulo: Cultrix, 1969, originalmente publicado em 1964.

² Ibidem

diariamente as subidas que me levariam às Perdizes e à PUC. Daí veio a decisão de investir em uma bicicleta elétrica, fruto de muita pesquisa e busca em vários fabricantes.

Há uma diversidade de opções, hoje, mas os fabricantes de bicicletas elétricas são ainda um empreendimento pequeno, que luta com a pesada taxaçoão graças ao baixo índice de componentes nacionais. A principal reivindicação do setor tem sido pela redução à zero do ICMS e de outros impostos cobrados aos fabricantes.

O que se lerá aqui, portanto, construiu-se a partir de um esforço de curiosidade e militância de alguém que não tinha o hábito de pedalar desde a adolescência e que percebeu, rapidamente, que a ciclovía tinha, como seu principal traço, a demarcação de uma área segura para o ciclista. E também, como se verá, da percepção de uma atividade natural, o ciclismo urbano, ausente das classes médias e presente, no entanto, até hoje, nas regiões mais pobres do País.

Essa militância também resultou do efeito surpreendente que se produziu em meu corpo a partir de dezembro de 2014, quando encerrei aquele semestre indo todos os dias de bicicleta para dar aulas. Um efeito que deve ter sido percebido também pelos alunos, pois fui tomado quase imediatamente por um vigor e uma disposição que eu não conseguia, a princípio, compreender.

Essa é uma sensação relatada por quase todos que passam a usar apenas a bicicleta para seus deslocamentos, em todas as faixas de idade. Ela é responsável por um certo ar quase infantil de alegria e entusiasmo que muitas vezes se vê nos depoimentos dessas pessoas.

Tenho para mim que grande parte disso talvez se deva à recuperação de uma prerrogativa perdida pelo cidadão no trato com as cidades de hoje. Eu diria que ela se resume na capacidade e na liberdade de poder se deslocar pelo tecido urbano sem que nada possa constranger o seu caminho. Frequentemente, pensamos as grandes cidades como infernos nos quais é preciso pagar um alto preço de desconforto e de tempo para fazer deslocamentos que com frequência parecem infundáveis. O ciclista, de modo geral, tem um ar um pouco despreocupado, um tanto “alegre” demais no meio dessa balbúrdia que é toda metrópole. Tento demonstrar, com esse texto, algumas das razões que o levam a estar contente, além daquela que se torna cristalina, desde que ele começou a pedalar: é possível ir para qualquer lugar sem nunca mais depender dos constritores que tornam nossos deslocamentos, nos grandes centros mundiais, tão penosos. É possível, mas não é fácil. Vejamos porque.

Os “amantes de gadgets”

Marshall McLuhan dizia que o motorista moderno, no seu carro particular, é um “amputado voluntário”. Embora possa soar um pouco forte demais, a ideia da amputação foi repetida diversas vezes por ele, como forma de tornar mais clara a subtração do esforço despendido pelo corpo humano cada vez que este, usando seu cérebro, produzia extensões de si. Trata-se do bem conhecido conjunto de considerações expostas no seu *Understanding Media – os meios de comunicação como extensões do homem*. O capítulo 4 leva o título de “O amante de gadgets – Narciso como Narcose”, o que muito antigamente chamaríamos de “trocadilho infame”³.

Baseia-se McLuhan, nesse capítulo, na pesquisa médica de Hans Selye e Adolphe Jonas que, na ocasião de escritura de *Understanding Media*, “sustentam que todas as extensões de nós mesmos, na doença ou na saúde, não são senão tentativas de manter o equilíbrio. Encaram essa extensão como ‘auto-amputação’”⁴. Entre os exemplos que o autor dá para essa situação estão expressões como “não caber em si de contente” ou “estar fora de si” ou ainda “falta-lhe um parafuso”. McLuhan entendeu que o que Selye e Jonas pensavam como um mecanismo de compensações psicológicas poderia ser visto como uma teoria que explicava porque extensões como a roda substituíam, nesse caso, o esforço dos pés; eram prolongamentos que constituíam “uma espécie de autoamputação”:

Assim o estímulo para uma nova invenção é a pressão exercida pela aceleração do ritmo e do aumento da carga. No caso da roda como extensão do pé, por exemplo, a pressão das novas cargas resultantes da aceleração das trocas por meios escritos e monetários criou as condições para a extensão ou ‘amputação’ daquela função corporal.⁵

Dessa forma, McLuhan acaba por explicitar a diminuição evidente das funções vitais da caminhada em sociedades nas quais o carro se torna o principal meio de transporte. Talvez a crueldade e o horror dessa evidência tenham sido em parte sustentados pela procissão de mutilados em cadeiras

3 McLuhan, porém, tratou o trocadilho com muita seriedade, assim como a maioria dos artistas modernos e a psicanálise.

4 McLuhan, M. *Os meios de comunicação...*, op. cit., p. 60.

5 Idem

de roda, efeito das guerras estadunidenses da segunda metade do século 20 (como, principalmente, a do Vietnã), assim como ocorrera antes, no pós-I Guerra, na Alemanha. Conquanto discutível como explicação psiquiátrica, a imagem é forte o suficiente para advertir a construção do corpo autocomplacente do americano médio motorizado que se espalhou mundo afora. Ainda na mesma página, o professor canadense assinala: “O sistema nervoso somente suporta uma tal amplificação [a roda como extensão do pé] através do embotamento ou do bloqueio da percepção”⁶.

É certamente esse bloqueio que torna o cidadão comum motorizado das grandes cidades um ser humano embrutecido (para usar uma expressão que Vandana Shiva fez muito bem em repor em circulação) e estamos, agora, a confirmar algumas das mais lancinantes metáforas daquele pensador do “meio” como “mensagem”⁷.

A teoria dos meios como extensões, em McLuhan, diz respeito a todas as tecnologias, cada uma se tornando o conteúdo da próxima. O modelo é claramente evolutivo. De acordo com essa visão, é possível sustentar que a transferência de nossas memórias para o computador - com a consequente aceleração do tempo que disso resulta - poderia ocasionar a destruição de nossa capacidade mnemônica. Bem, os fatos demonstraram que se deu o oposto e que vivemos, hoje, uma crise de excesso de memória. Se seguissemos McLuhan, estaríamos confundindo o repositório humano de experiências com o banco de dados. Este aspirava à condição daquele, mas isso ainda não lhe foi possível. Não são todas as profecias do genial canadense que chegaram a se concretizar.

Contemporaneamente, entendemos que as extensões nem sempre representam substituições de um esforço. Mas na era industrial, da linha de montagem, de onde vem a colagem que é o automóvel (e de cuja condição ele ainda não se desfez), a substituição do esforço é a medida do êxito. Depois das marchas, o carro automático; depois do volante, a direção hidráulica; a poltrona (o trono!) no lugar do banco do condutor; o som envolvente no lugar do rádio; a proteção total e climatizada, redução de ruídos na cabine (que se torna semelhante a uma nave espacial).

6 McLuhan, M. *Os meios de comunicação...*, op. cit., p. 60.

7 Ver McLuhan, M. e Fiore, Q. *O meio são as Massagens – um inventário de efeitos*. Tr. br. Julio Silveira. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 1969 (nova edição publicada pela Ímã em 2011).

Trabalha-se para adquirir o “merecido conforto”, mas este finda por converte-se numa espiral de luxo, cujo alvo final parece ser o desaparecimento da percepção do ato de dirigir. O motorista não é mais o condutor, ele é conduzido. As últimas inovações, como o piloto automático, tornado item de série, reconduzem o perplexo motorista à condição de passageiro, o que começa a provocar um desequilíbrio da relação de exclusividade antes proposta pelo veículo individual. Passageiros como os que viajam num trem na Europa, por exemplo, na Primeira Classe dos trens de alta velocidade, TGVs e ICEs, são pessoas que não querem “dirigir” e geralmente detestam “voar”⁸. Mas querem ser velozes e eficientes, logo o trem resolve totalmente seu propósito.

A “noiva mecânica”

A segunda parte de *Understanding Media* é dedicada à análise específica dos meios. O rádio, a televisão, a história em quadrinhos, cada um recebe seu título. Depois de comentar a fotografia, chamando-a de “bordel sem paredes”, McLuhan qualifica o automóvel, no capítulo 22, de “noiva mecânica”. Nome tão sugestivo que chegou a ser o título de outro livro seu que antecederia este (*A noiva mecânica - o folclore do homem industrial*, 1951; *Understanding...* é de 1964). A edição brasileira, apresentada e traduzida por Décio Pignatari, viria num contexto de transformações sociais importantes na história brasileira, atravessando, justamente, o auge das questões mais agudas daquela década, nos anos de 1968-69.

Sob o arbítrio que se seguiria, foram tomadas as medidas que faltavam para abrir espaço aos “amputados voluntários”, cuja vasta fortuna se iniciaria já no fim dos anos 1950, com a política desenvolvimentista de JK trocando o modelo do transporte público pelo individual, fazendo a progressiva substituição dos modos de transporte baseados na eletrificação e na condução massiva (trens e bondes) ou na multiplicação do esforço corporal (bicicleta e outros) pelos motorizados e de combustíveis fósseis (carros, ônibus e caminhões). Os metrô, que fazem sua *entrée* nos anos 70, e na

⁸ Esse é outro aspecto que entra em conflito com a visão de McLuhan, para quem o avião e os circuitos elétricos estraçalhavam as formas de associação humana tradicionais, em função da velocidade. Se isso é verdadeiro por um lado, McLuhan, por outro, não levou em consideração a grande quantidade de pessoas para quem o avião se tornou um incômodo.

mesma São Paulo onde proliferam as vias expressas, são aceitos porque representam a modernização tecnológica tão sonhada pelo mesmo desenvolvimentismo militarizado que construiria as outras grandes vias, da Ponte Rio-Niterói à Transamazônica. Trata-se, portanto, de um projeto que, *pari passu* aos desenvolvimentos da Petrobrás e suas subsidiárias, da Eletrobrás e da então promissora Nuclebrás, apontavam para o sonho de um País autossuficiente energeticamente. A medida da prosperidade passa a ser, então, o carro. O carro é o bem de consumo que, junto com o telefone adquirido no “plano de expansão”, a geladeira e a televisão, caucionam o sonho do núcleo familiar estável de classe média, proprietário do bem supremo: a casa própria. Casa própria e carro do ano, emprego público (na Caixa, no BB ou na Embratel) constituíam o ápice da realização. Filhos formados, casados e “encaminhados na vida”.

Do ponto de vista do transporte, relegados à condução pública ou “coletivo” estavam os “funcionários” do sonho pequeno burguês: os empregados de baixa extração, em grande parte moradores das periferias e das favelas. Os que cozinham, lavam, passam, servem a comida nas casas e nos restaurantes. Estes nem podiam sonhar em ter um carro (o mercado de usados era praticamente inexistente). Deslocavam-se a pé, de ônibus e de bicicleta. O trem reduz-se ao suburbano, para que fique clara a sua conexão com o mundo da pobreza. Já nos anos 60 entendia-se, nos grandes centros brasileiros, que os bondes eram “lentos e obsoletos”. Foram, a princípio, substituídos pelos ônibus elétricos, que existiram na empresa pública de transportes no Recife, no Rio, e resistiram bravamente na CMTC paulistana até os anos 1980. Na última década do século 20, prefeitos paulistanos identificados com a lógica de aceleração do tráfego acabaram por exterminar quase todas as linhas, ficando apenas uma meia dúzia que hoje ainda sobrevive. O recado era claro: a Mercedes Benz, a Volvo e os fabricantes de carrocerias (principalmente Marcopolo e Ciferal) não estavam dispostos a deixar na cidade o vestígio do que conseguiram erradicar nas ligações entre os estados brasileiros. O transporte ferroviário, dessa forma, fora destituído a golpes contínuos. Sobrevivera na Fepasa e outras companhias estaduais, mas recebe o golpe de morte definitivo durante o Governo Collor, o mesmo que acusara os veículos brasileiros de serem “carroças” e, numa falsa abertura ao mercado, produziu um concorrente ideal para justificar mudanças no paradigma das montadoras, mantido intocado desde a ditadura.

Precisando enfrentar a “concorrência” da russa Lada (!), a Autolatina (a Ambev do carro) se desmembrou, e começaram a surgir, timidamente,

os importados e os nacionais um pouco mais “sofisticados”. Antes da ajuda com a moeda estável do real, somente um remanescente da antiga ordem é ressuscitado: o Fusca, para agradar ao vice, enviado ao poder após a queda do “caçador de marajás”.

São velhas histórias, parte da contemporaneidade política e econômica brasileira, nossos anos de formação. Durante esse tempo, o trem fez a sua cerimônia de adeus para meia dúzia de aficionados, a bicicleta se tornou um dos elementos do “espartaquismo esportivo” que nos assolou com vôleis, basquetes e tudo o mais. Andar a pé é um tormento e de ônibus, o sinal inequívoco de que o cidadão ainda não tirou o “pé da lama”.

McLuhan em “A noiva mecânica” faz uma curiosa oposição entre a roda e a eletricidade, argumentando que a primeira desliza em caminhos pré-determinados e tende a desaparecer dando lugar às direções múltiplas propiciadas pelos circuitos elétricos. Esse é um dos pontos em que a lente visionária do estudioso canadense chama atenção: “Se o motorista, tecnológica e economicamente, é muito superior ao cavaleiro armado, pode muito bem dar-se que as mudanças elétricas na tecnologia venham a desmontá-lo, restituindo-o à escala pedestre.”⁹

McLuhan previa um mundo futuro no qual as pessoas fariam compras automaticamente “através da televisão”, um mundo no qual se tornaria irrelevante o uso do carro, transformando-se este, por sua vez, no mesmo que o cavalo, um meio de transporte para lazer. É preciso esclarecer, ademais, que, na passagem acima, “elétrico” poderia ser entendido como o que atualmente entendemos como “eletrônico” como representação do mundo informacional. E a menção ao cavaleiro, muito embora nos pareça uma metáfora tão presente hoje, justifica-se por um capítulo anterior, aliás dedicado à roda, à bicicleta e ao avião¹⁰, no qual essas três “mídias” são sucessivamente relacionadas ao estudo de Lynn White sobre os “estribos”. Aparecido no século VIII, esse tipo de lugar de comando está em todos os veículos de roda. Ao mesmo tempo, e no mesmo capítulo, outras analogias lancinantes são feitas: o alinhamento especializado das rodas no trem, no aparato cinematográfico e na bicicleta que, junto com o velocípede, são frutos do “alinhamento das rodas em *tandem*”

9 McLuhan, M. *Os meios de comunicação...*, op. cit., p. 247.

10 *Ibidem*, p. 205 e ss.

A bicicleta elevou a roda ao plano do equilíbrio aerodinâmico, e criou o aeroplano de maneira não tão indireta. Não foi por acidente que os irmãos Wright eram mecânicos de bicicleta, ou que os primeiros aeroplanos pareciam bicicletas. As transformações da tecnologia têm o caráter da evolução orgânica porque todas as tecnologias são extensões de nosso ser físico.¹¹

Ele sempre oscilará entre a afirmação evolucionista e organicista (“A resposta à energia e à velocidade crescente de nossos corpos prolongados gera sempre novas extensões”¹²) e a constatação das perdas que isso representa (“Lewis Mumford sustenta que o automóvel transformou a dona de casa suburbana em motorista de tempo integral”¹³). Essa ambiguidade constante dá sabor ao texto e calibra os argumentos, para que, ao final, ele possa dizer que o futuro do automóvel “não pertence à área dos transportes” e que o carro não veio para ficar (NB: a data do livro é 1964), porque “na era da eletricidade a própria roda é obsoleta”.

Tudo isso parece muito confuso em um contexto atual, em que o motorista se porta como “cavaleiro armado” e os carros - e bicicletas - elétricos são a grande novidade. Segundo McLuhan, é a TV, com sua visão integrativa, em rede, trazendo consigo uma noção de simultaneidade, que condena o carro (a linha de montagem, por suposto) a seu fim. Mas a mídia, de modo geral, incluída aí a TV (de sinal aberto ou “fechado”), é o grande anunciante do carro (uma vez que os cigarros perderam essa prerrogativa). Faz alguns anos, a Alemanha pretendia eliminar a propaganda automobilística na sua mídia, mas o projeto deu para trás, sobretudo com a Chanceler Angela Merkel comparecendo e prestigiando eventos da BMW.

Insiste ainda McLuhan, nesse misto de previsão e protoargumento contra o mundo carrocêntrico: “Confundir o carro com símbolo de *status*, só porque dele se exige que seja tudo menos um carro, é confundir o significado integral desse derradeiro produto da era mecânica que ora vai cedendo a sua força à tecnologia elétrica.”¹⁴ Ao mesmo tempo, e na mesma página, McLuhan diz que o moderno “cavaleiro democrático” transforma-se, com sua armadura-cavalo, em um “míssil errático” nas “selvas de asfalto, cobrindo de asfalto

11 McLuhan, M. *Os meios de comunicação...*, op. cit., p. 208.

12 Ibidem, p. 209.

13 Ibidem, p. 206

14 Ibidem, p. 253.

e concreto 60.000 km² de áreas verdes e agradáveis”¹⁵, e acrescenta: “O carro tornou-se a carapaça, a concha protetora e agressiva do homem urbano e suburbano”¹⁶. Diante dessas considerações, talvez seja possível dizer que um dos melhores advogados dos “modos ativos” de transporte, aqueles impulsionados pela força humana – mesmo quando com o auxílio da elétrica – é o mesmo teórico que construiu a narrativa da sociedade das massas motorizadas. É ele quem conclui assim o capítulo 22 de *Understanding Media*: “Numa palavra, o carro remodelou todos os espaços que unem e separam os homens, e assim continuará a fazer por mais uma década – quando manifestar-se-ão os sucessores eletrônicos do automóvel”¹⁷.

O regime militar, entretanto, tendo à frente o seu principal meio de propaganda, a TV em rede nacional, alardeou, nos anos 1970, a maior ponte do mundo (Rio-Niterói), pela qual, a princípio, só passavam automóveis. Quando, mais de 20 anos depois, o governo carioca de Leonel Brizola trouxe o pedessista Jaime Lerner (o PDS era o partido sucessor da Arena, a situação na ditadura, mesmo partido de Maluf) para prover uma solução para os transportes no Rio de Janeiro, à maneira do aplaudidíssimo sistema que implantara em Curitiba, o engenheiro sulista espantou-se ao descobrir que pelo Túnel Rebouças, uma dessas obras extraordinárias do regime, só passavam carros. Assim é que se ressuscitou a falida Ciferal, empresa entregue por Brizola à administração de seus trabalhadores cooperativados, que passou a fabricar um tipo de ônibus conhecido como “Padron”, que estreou circulando na linha que ligava Niterói à Zona Sul carioca. O Padron foi o precursor de uma transformação nos ônibus que se espalhou País afora, e também fez parte dos elementos que formaram a crônica de preconceito e *apartheid* social decorrente da chegada, na Zona Sul, nos fins de semana, de levas de moradores das regiões pobres da cidade para se divertirem na praia, felizmente ainda gratuita¹⁸.

15 McLuhan, M. *Os meios de comunicação...* op. cit., p. 253.

16 Ibidem, p. 254.

17 Idem.

18 A praia gratuita não é comum no mundo todo mas permanece assim no Rio. O programa Documento Especial, produzido em fins dos anos 80 e começo dos 90, na extinta TV Manchete, dedicou um interessantíssimo episódio a essa questão (“Os pobres vão à praia”) e a outros derivados do detrato com o transporte popular como o “surfe ferroviário”. Há um canal no YouTube onde se pode encontrar todos esses programas completos

Na verdade, o que se produziu foi a uniformização do transporte público em torno do ônibus. O trem de passageiros e a bicicleta se tornaram a mais acabada representação da pobreza, o que justificou o sucateamento do primeiro e a decadência da segunda, transformada em objeto de desejo das crianças e paralisada enquanto meio de transporte adulto. A prática de associar tudo ao esporte deu à bicicleta, no Brasil, uma conotação que fez com que o produto se universalizasse pela baixa qualidade, tornando-se disponível em qualquer supermercado na mesma proporção em que meramente mimetizava outro que, muito caro, só seria acessível aos aficionados e praticantes do ciclismo. Uma das inovações recentes da argumentação a favor do ciclismo urbano é justamente aquela que demonstra que, para se usar uma bicicleta nas grandes cidades, não é preciso trajar-se como um ciclista de competição. É o que o documento *De bicicleta para o trabalho*¹⁹, produzido pela Associação Transporte Ativo, demonstra, e que pode ser constatado na própria experiência de enfrentamento cotidiano da cidade²⁰.

A bicicleta no Brasil

Durante os anos de 2014-15 operou-se uma transformação considerável em diversas capitais brasileiras, nas quais o problema da circulação de automóveis e transporte público tornou-se insuportável. Para os efeitos desse texto, não pretendo abordar o problema trazido pelos movimentos ligados ao *Tarifa Zero* e o quanto essa mobilização traz consigo o desgaste produzido por um modelo de transporte resultante de uma estratégia montada por empresários mafiosos que, ao perceber as oportunidades, e valendo-se da inépcia e dos interesses políticos de

19 De bicicleta para o trabalho: *O que você precisa saber, o que a empresa pode fazer*. Manual produzido por Transporte Ativo e Associação Mountain Bike BH. Tradução e adaptação de Vinícius Mundim Zucheratto e Denir Mendes Miranda (a edição original em inglês foi publicada em 2002). Disponível em: <http://www.ta.org.br/educativos/DOCS/De_bicicleta_para_o_trabalho.pdf>

20 No exato momento em que escrevo esse texto recebo uma mensagem de um amigo dos Estados Unidos que me transmite uma matéria segundo a qual "a mais feia cidade do estado do Oregon", Portland, parece ser a mais dedicada à prática do ciclismo para o trabalho. Disponível em: <http://www.citylab.com/commute/2015/09/portland-ranks-first-in-the-us-for-biking-to-work/406045/?utm_source=atfb>.

sucessivos governos, lograram construir sistemas ineficientes, poluentes, insanos e lucrativos.

Até os anos 1970, o que hoje chamamos de “modais” formava-se em torno de uma diversidade caótica de opções: barcas, bondes, “lotações”, bicicletas, táxis, carros particulares (os minoritários), ônibus elétricos e trens. Houve um momento, entre os anos 1950 e 60 que, nas principais capitais brasileiras, todas essas formas de transporte conviviam. Desses, como disse, eram minoritários o carro particular e o “lotação”²¹, um coletivo pequeno e veloz que ainda existe na maior parte das cidades latino-americanas, mas não no Brasil. Os atuais proprietários dos trustes de ônibus, cujas estratégias de “sobrevivência” são sofisticadas e complexas, formando um negócio dos mais rentáveis que existem, são provenientes de alguns pequenos proprietários de táxis e lotações que cresceram na brecha produzida pelo fim do transporte coletivo elétrico (bondes e ônibus), pela estigmatização do trem como transporte de pobres (fim do trem de passageiros intercidades e consolidação do modelo trem urbano de massas e de baixa qualidade) e pelo crescimento exponencial da indústria automobilística iniciado após a implantação das fábricas no Brasil com incentivos inacreditáveis. Digo que a questão da tarifa não é meu interesse aqui pois ela desloca a ênfase da falência do sistema para o mecanismo disciplinar-econômico que ele sustenta (catracas, tarifas, acessos reduzidos, ausência de regularidade, horários etc.). Nem basta dizer que a mesma situação se verifica no metrô, apenas de modo diferente. Entretanto, passa também a ser alvo da reivindicação, no mesmo momento em que, tardiamente, começa a se desenhar o acordo para a implantação do bilhete único, a versão do que já se passa na maior parte das metrópoles do mundo, a intermodalidade entendida de forma natural, o bilhete mensal ou por períodos etc. Essa é uma estratégia possível e, politicamente, tem todos os desdobramentos que conhecemos - dos melhores aos piores.

O estudo sobre o uso de modos ativos, por outro lado, tem trazido dados surpreendentes: para começar, descobriu-se ilusória a ideia de que não houvesse um esforço, há muitos anos, no sentido de atender às advertências com as quais McLuhan já fazia coro. Nas grandes cidades brasileiras - e

21 Não confundir a antiga lotação com outras opções de transporte formal ou informal como vans e (micro) ônibus fretados. O uso, nesse caso, do termo “lotação” demonstra como aquele modo de transporte deixou uma memória forte.

particularmente em São Paulo -, acumularam-se estudos que buscavam soluções e ofereciam caminhos que coibissem a autoamputação, responsável por um cidadão encapsulado e que se comunica com o mundo pela buzina.

É possível, por exemplo, examinar um estudo longo de 54 páginas, produzido por Maria Ermelina Malatesta, com o título *A história dos estudos de bicicletas na CET*, elaborado durante a gestão anterior da Prefeitura de São Paulo. Logo no início da pesquisa, lê-se:

Em algumas ocasiões foram registradas tentativas de encorajar o uso da bicicleta como modalidade de transporte por parte da administração pública paulistana. No início dos anos oitenta, a partir de programas promovidos pelo GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes / Ministério dos Transportes, foram divulgadas a vários municípios ações necessárias para estímulo ao uso da bicicleta como modalidade de transporte em função da crise do petróleo e das bem sucedidas experiências européias. Entretanto na ocasião esta diretriz não teve a repercussão desejada e nem continuidade. Posteriormente, já nos anos noventa, a legislação municipal instituiu a obrigatoriedade de construir cicloviárias nas novas avenidas. Também nesta ocasião foram criadas 6 cicloviárias, totalizando quase 32 Km em quatro parques municipais, porém foram ações isoladas sem uma coordenação geral vinculada a um programa específico.²²

Os primeiros planos cicloviários, portanto, datam de 30 anos atrás, e respondiam por uma pequena conexão entre o Parque Ibirapuera e a Cidade Universitária. Nota-se que a justificativa para tal escolha deve-se, em grande parte, a uma concepção da bicicleta como esporte, já que os dois pontos representam, um formalmente e outro de maneira informal, locais de lazer da cidade. Em 1990, já estava em curso legislação específica (Lei Municipal n. 10.907 de 18/12/90 com regulamentação através do Decreto n. 34.854 de 3/2/95) que obrigava a demarcação de faixas exclusivas para bicicletas na construção de novas avenidas na cidade. De certo modo, é essa lei que dá subsídio à implantação que hoje se realiza, tirando-a da situação de letra morta. Em 1994, a CET elaborou um plano de cicloviárias de 110 km (repare-se nas

22 Malatesta, M. E. B. *A história dos estudos de bicicletas na CET*. São Paulo: Companhia de Engenharia de Tráfego, 2012 (Boletim Técnico, 50), p. 11. Disponível em: <<http://cet-sp.com.br/media/135472/btcet50.pdf>>.

extensões mencionadas para outras cidades brasileiras adiante). As atuais vias das avenidas Sumaré e Faria Lima decorrem dessa sugestão. Em 1996, uma pesquisa demonstrou, a despeito da configuração geral dada ao veículo, que ele crescia. Um dos dados da pesquisa: “Os resultados das pesquisas de opinião realizada em março de 92 junto aos usuários de transporte coletivo informaram que 40% usavam bicicleta e destes, a maioria utilizava para lazer (40,4%) e 14,4% já utilizava a bicicleta como transporte.”²³

Praticamente dez anos depois, a prefeitura elabora um plano cicloviário para fazer parte da

[...] iniciativa do Ar Limpo para a América Latina e definiu a elaboração de um projeto de minimização de emissões de gases efeito estufa em conjunto com instituições do Governo do Estado de São Paulo e da Sociedade Civil. Uma das ações se daria por intervenções no setor de transportes, tendo em vista que as emissões de gases veiculares constituíam-se uma das principais fontes poluidoras. A partir destas decisões foi formulado o Programa de Melhoria do Transporte e da Qualidade do Ar em São Paulo, cuja formalização ocorreu em junho de 2005. Os recursos para a implementação deste programa eram provenientes do GEF - Global Environment Facility, administrado pelo Banco Mundial. Dentre as várias ações previstas por este programa estava incluído o incentivo ao uso da bicicleta como modo de transporte integrado, como sistema alimentador dos sistemas estruturais de transporte público.²⁴

O que restou dessa iniciativa foram os bicicletários instalados nas estações de Metrô da cidade. Outra decorrência foi a criação de um GT da Bicicleta, inicialmente também ligado à Secretaria do Verde e Meio Ambiente, que acabou sendo abrigado na Secretaria Municipal dos Transportes, onde finalmente desfrutou da coordenação política necessária à sua implantação.

O que esse breve histórico nos revela, a partir da maior cidade da América Latina, é que não é de hoje que a bicicleta vem sendo apresentada como a possível alternativa para desenvolver um outro padrão cidadão. Com a Lei da Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587 de 2012), o que se passava e se passa em São Paulo vem a ser parte de uma rede de legislação federal. Entretanto, durante trinta anos, a bicicleta fabricada no Brasil declinou violentamente

23 Malatesta, M. E. B. A história dos estudos de bicicletas..., op. cit., p. 37.

24 Ibidem, p. 38.

em quantidade e qualidade, em contraste com a massiva invasão das motonetas e motocicletas, já em sua quarta ou quinta geração (movimento iniciado lá por meados dos anos 1970 também²⁵).

Desse modo, a bicicleta viveu o paradoxo de permanecer sendo o mais invisível e ao mesmo tempo o mais presente meio de transporte dos brasileiros desfavorecidos.

Um estudo recente, produzido pelo *pool* Aliança Bike, Bicicleta para todos, Bike Anjo e União de Ciclistas do Brasil (UCB) fornece alguns elementos para que possamos compreender, para além das discussões de teor político-partidário, o que significa o atual impulso mundial em direção a transportes não motorizados ou de motorizações “alternativas”²⁶. As capitais brasileiras elencadas no levantamento são dez, tidas como aquelas onde avança consideravelmente o uso da bicicleta para deslocamentos urbanos. Dentre elas, estão previsíveis Rio, São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba ou Recife. Mas também algumas que surpreendem, como Aracaju, Florianópolis, Brasília e Manaus.

A primeira constatação do estudo é que a bicicleta é o veículo mais popular no Brasil. Há muito mais usuários do que se pensa e não se trata de usuários eventuais ou por esporte. Há também a constatação de que os deslocamentos são muito mais extensos do que se imagina.

A própria existência de uma diversificada gama de usuários acabou por gerar um fenômeno que se adensou no decorrer dos últimos anos, e que

25 Há filmes no YouTube feitos em São Paulo nos anos 1960 e 70. Na década de 60, o que impressiona é a quase ausência de semáforos e o trânsito do centro totalmente caótico, com pedestres e carros se trançando pelas ruas. Nos anos 1970 e 80, no mesmo site, há curiosidades como um técnico da Honda que vem do Japão inspecionar a instalação de uma das poucas lojas do então crescente comércio motociclístico e aproveita para fazer umas tomadas da cidade em Super 8.

26 Ver Soares, A. G. et al. (org.). *A bicicleta no Brasil* 2015. São Paulo: D. Guth, 2015. No início da implantação das ciclovias em São Paulo havia um certo preconceito da “massa crítica” – os ciclistas que já pedalavam na cidade antes das vias segregadas e, em sua maior parte, lutavam por elas – em relação às bicicletas elétricas. Ainda neste primeiro semestre de 2015 a Prefeitura anunciou isenção de IPVA para carros elétricos, num sinal claro de que a questão fundamental é a diminuição das formas poluentes dos veículos tradicionais (emissão de gases, ruído). Aos poucos, a reação adversa à “tração” elétrica se modificou. Na verdade, são poucos as bicicletas e triciclos tracionados a eletricidade. O mecanismo previsto no Código Nacional de Trânsito é aquele que emprega o sistema “pedelec”: o motor não substitui o esforço, mas o auxilia. Ele não funciona sem a pedalada e não deve possuir acelerador. A velocidade máxima permitida é 25 km. Veículos de duas ou três rodas acima dessa especificação ingressam na faixa dos motociclos e motonetas.

se costuma denominar “cicloativismo”. São, na sua maioria, ONGs e outros modos de organização da sociedade civil.

O cicloativismo é um sistema de ideias que reconhece e investe na atividade, no protagonismo, na participação política em favor da inclusão da bicicleta com segurança e conforto no sistema de mobilidade urbana. Seus adeptos não compõem um bloco uniforme, mas suas diferentes abordagens e concepções, através de diversos canais de relacionamento e de debate, levam ao amadurecimento do conjunto, através da amarração de compromissos e a qualificação de métodos²⁷

Essa definição é suficiente para demonstrar que o princípio ordenador da “militância” cicloativista é pautado pela diversidade e pela reivindicação da cidadania como participação. É claro que não é esse propriamente o aspecto que se torna visível, numa abordagem “de fora”. As cidades onde tradicionalmente se desenvolveu a prática ciclista (na Europa, Amsterdam, Copenhagen e Estocolmo e, de forma não tão conhecida, Berlim, Londres e ainda mais recentemente Paris ou Barcelona) são geralmente tomadas como exemplo sem nenhuma consideração sobre o papel da bicicleta em todo o Sudeste asiático, na China, em diversas cidades africanas e em várias Sul-Americanas, das quais os melhores exemplos são Bogotá e Buenos Aires. A polêmica em torno do desenho e da cor das ciclofaixas em São Paulo e da própria noção de criar um sistema munido de faixas e vias específicas poderia não ter acontecido, se houvesse a mínima atenção a cidades muito próximas como Santos (não incluída nessa publicação). Os argumentos nesse sentido foram todos derrubados com a simples comparação com outras cidades ao redor do mundo. Mas eles demonstram o quanto a própria percepção sobre a bicicleta se ateu, no caso de São Paulo, principalmente, a uma combinação de provincianismo e disputa política.

Do ponto de vista institucional-legislativo, a bicicleta é um veículo entendido como os demais, com o mesmo direito à rua que os outros. O atual Código de Trânsito incorpora alguns dos melhores princípios usados mundialmente (o mais forte/pesado protege o mais fraco, a prioridade é sempre deste último; a bicicleta é entendida como meio de transporte comum; não há licença para bicicletas do mesmo modo que não há para cadeiras de roda

27 Soares, A. G. et al. (org.). *A bicicleta no Brasil* 2015, op. cit., p. 8.

ou pedestres, visto que todos esses modos são entendidos como ativos, isto é, não são “substituições do movimento”, como nos assinalara McLuhan). A legislação existente também desenvolve, desde o início da década, um vetor indicativo para as várias cidades brasileiras, no sentido de que elas promovam Planos de Mobilidade, isto é, planejamentos de curto, médio e longo prazo para que se humanizem, reduzindo a emissão de gases, priorizando o transporte não poluente e a escala humana, reduzindo o trânsito e a velocidade, buscando o horizonte de zerar acidentes de trânsito. Esse compromisso está proposto para todo o País, signatário que é de protocolos internacionais de redução de emissão de CO₂ e outros gases. No nível municipal, na última eleição para prefeito, os cicloativistas firmaram propósitos assinados, com todos os candidatos, nos quais eles se comprometiam a construir pelo menos 400 km de ciclovias na cidade.

O número tem sua justificativa, muito embora em face dos 17.000 km de vias da cidade, possa parecer pífio. Aracaju possui em torno de 182 km² e aproximadamente 620 mil habitantes, e tem uma frota de 160 mil automóveis. A cidade é uma das que tem uma das maiores taxas de crescimento de uso da bicicleta, entretanto conta com pouco mais de 59 km de vias. Ainda assim, é um dos casos mais citados, pois tem 64 bicicletários com 797 vagas²⁸. Há perspectivas de que a prefeitura chegue a construir 100 km de vias ou mais. São Paulo, em contraste, possui 11.253.503 habitantes, e, até o momento da pesquisa, contava com apenas 219,5 km de ciclovias, 3,3 km de ciclofaixas permanentes e 67,5 km de ciclorrotas, aumentadas em mais 120 km pelas ciclofaixas de lazer aos domingos e feriados. Nos extremos dessa estatística, não é muito difícil perceber o déficit de São Paulo. Porém, há outros casos como o de Belo Horizonte que, com 331,40 km² e 2.491.109 habitantes e uma frota de carros que é quase a metade desse número, e com clima predominantemente ameno (como o de São Paulo) e topografia menos acidentada, possui apenas 2,4 km de ciclovias para cada habitante. O total da cidade perfaz apenas 70 km e, como Fortaleza, é uma cidade na qual a luta pelo espaço da bicicleta é travada cotidianamente. Em Brasília, com um número semelhante de habitantes (2 milhões 852 mil, a quarta cidade brasileira mais populosa) e com 5.778 km², tendo a mesma realidade de frota motorizada com 72,3% de automóveis, há 400 km de ciclovias segregadas

²⁸ Soares, A. G. et al. (org.). *A bicicleta no Brasil* 2015, op. cit., p. 29.

(executadas até o final de 2014), o que implica uma proporcionalidade que sobe para 15,4 km por habitante. Considerando que a quilometragem média das viagens, de modo geral, fica em torno de 4 a 7 km, pode-se perceber que a capital federal é muito mais bem servida, e a mais tempo, do que São Paulo.

Outros dados surpreendem, novamente em contraste com a capital paulista: em Curitiba, cidade na qual, como se sabe, o uso da bicicleta é bastante disseminado, há 165 km de estrutura cicloviária (para 430,9 km²). A frota de veículos motorizados é a maior na proporção de habitantes (1 milhão 475 mil para 1 milhão 864 habitantes). E, no entanto, 80% desta malha cicloviária é compartilhada com pedestres (o que se passa em Berlim, Amsterdam, Santos e outras cidades). Já em Fortaleza, onde há um veículo motorizado para cada 2,64 habitantes, havia 75 km de ciclovias, dos quais 38 são ciclofaixas (números de janeiro de 2015). Segundo o estudo, somente as ciclofaixas tiveram implantação recente (a partir de 2013). Já as ciclovias possuem mais de 10 anos e nunca tiveram manutenção. Vale lembrar que 40,8 % dos ciclistas têm renda de até R\$700,00, numa cidade de 2 milhões e meio de habitantes. Com uma população ligeiramente menor, mas uma frota de carros proporcionalmente maior (1 veículo para cada 3 cidadãos), distribuídos em 11.401 km² e “ilhada” (sem acesso rodoviário, apenas fluvial e aéreo), Manaus é uma cidade sem bicicletários, com 6 km de ciclofaixas, 14 em obras nesse momento e uma perspectiva crescente. Segundo a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares, “Manaus concentra aproximadamente 20% da produção nacional, com 797.252 bicicletas produzidas em 2013”²⁹. Recife, por outro lado, com 1 milhão e meio de habitantes e 218 km², plana e quente, tem um número extraordinário de ciclistas. Mas não conta com mais do que 30,7 km de ciclovias e ciclofaixas. Entretanto, o cicloativismo é forte ali, como em Manaus e Fortaleza.

Com esses números, é fácil deduzir porque a bicicleta está associada ao transporte mais veloz - graças ao exagerado número de automóveis em espaços reduzidos, cuja frota em relação ao número de habitantes sempre aponta para uma proporção de quase 1 para 1 - e mais barato. Ao mesmo tempo, também, demonstram o quanto a cidade de São Paulo é concentradora do modelo carrocentrista e sua principal propagadora. Na ex-capital federal,

29 Soares, A. G. et al. (org.). *A bicicleta no Brasil* 2015, op. cit., p. 76.

Rio de Janeiro, os números também impressionam: são seis milhões e meio de habitantes, entretanto a frota de automóveis é menor (em torno de 1 milhão e oitocentos). Quente e plana, como Recife, o Rio dispõe de área maior (1.255 km²) e contava com surpreendentes 374 km de ciclovias em 2014. A estimativa da prefeitura é atingir 493 km até o final de 2015³⁰.

A CET (Companhia de Engenharia de Tráfego) de São Paulo mantém um mapa atualizado no Google com o que chama de “Infraestrutura Ciclovitária Permanente de São Paulo”. A última totalização, na época de escritura desse texto, é de 358,5 km de infraestrutura. Nesse momento, sob torrencial fogo da mídia que, por interesse político, diariamente encontra pequenos problemas - quando não simplesmente os produz -, a prefeitura vem concluindo as consultas públicas para a execução dos últimos 150 km, que incluirão, como já foi divulgado, ciclovias em vias de grande porte como a Consolação. Ao contrário dos clichês alardeados pela mídia e pelos interesses de oposição, que mal disfarçam o *lobby* das montadoras, há um planejamento rigoroso na implantação ciclovitária na cidade. O aprendizado e a experiência fizeram com que esse planejamento se traduzisse em uma opção de implantação que ora se torna evidente. Seguindo os projetos mencionados acima, a CET e a Secretaria de Transportes optaram pela solução econômica de atender aos projetos de ciclovias segregadas em trechos específicos (recuperando e atualizando a rede das avenidas Sumaré e Faria Lima e implantando as novas como a das avenidas Paulista/Bernardino de Campos), ao mesmo tempo em que produziu uma rede mais extensa com pintura de faixas sobre o piso. Segundo o superintendente da CET, Ronaldo Tonobohn, mesmo essa pintura obedeceu a etapas ditadas pela experiência e pelo contato com um piso degradado e carregado de camadas sucessivas de asfalto. Evidentemente, o custo aumenta à medida que se vai da pintura a frio até o concreto pigmentado.

A mídia e a questão dos Transportes, ou contra quem lutam os cicloativistas

Dos 324 canais de TV existentes no País, mais de 200 são propriedade de políticos. Essa não é uma situação nova, mas ajuda a entender que, mesmo havendo políticas públicas e desenhos nacionais coordenados, não é

30 Soares, A. G. et al. (org.). *A bicicleta no Brasil* 2015, op. cit., p. 97.

perceptível a transformação em curso. Ou, ao menos, não pelos canais costumeiros de informação. As empresas que vêm se associando aos processos de implantação do padrão ciclovitário, mesmo quando são de grande porte como o Itaú, permanecem sem cobertura. Uma estatística do Bike Sampa, por exemplo, a maior rede de bicicletas de aluguel automático na cidade, com implantação no Rio, São Paulo e Belo Horizonte e apoio do Itaú, revela que 70% das viagens são para deslocamentos de um ponto a outro. Em Salvador, cidade não mencionada no estudo *A bicicleta no Brasil*, a atual implantação conseguiu a proeza de liberar o Plano Inclinado e o Elevador Lacerda para transporte das bicicletas. Infelizmente, se não há um esforço e dispêndio com campanhas de divulgação, nenhum desses acontecimentos vira notícia. Mas esse é um dado da imprensa brasileira desde os anos 1960.

Estamos bem distantes dos tempos dos bondes e dos trens. Os primeiros foram estigmatizados, ainda naqueles anos, como lentos e produtores de grandes prejuízos e, extintos, foram retirados rapidamente das principais capitais. Os bondes que trafegavam ainda em 66/67 em São Paulo, circulavam até poucos anos em Praga, na República Tcheca. Os mesmos bondes.

A década de 1960 marcou o fim de uma das primeiras estradas de ferro do Brasil, operada com alta tecnologia quando de sua inauguração: a Rio-Petrópolis. Até os anos 1970, ainda era possível encontrar, abandonados em seu antigo leito, vários dos detritos da ferrovia: peças de louça de fiação elétrica, fios e até trilhos. Uma nova estrada, uma rodovia, desenhada também a partir de um alto padrão (com leito de placas de concreto), foi a novidade que desbancou a antiga cremalheira. O desmonte do trem teve leveza. A penada definitiva foi dada no Governo Collor com a extinção da RFFSA.

A perseguição aos bondes e ônibus elétricos produziu uma mentalidade. Algumas das buzinas que ainda levamos hoje pelas costas, por parte dos motoristas que assim julgam nos advertir, devem vir desse velho hábito, constatável em outras capitais que destruíram seus fluxos mais lentos (como a Cidade do México, onde o uso da buzina é quase enlouquecedor).

As ciclovias, por seu turno, representam muito mais do que faixas pintadas ou vias segregadas. Elas clamam, com a sua chegada, para a importante constatação de que a velocidade não resolveu o problema do transporte. A demanda dos que usam os modos ativos confronta a massificação (via metrô ou ônibus triarticulados) que pretende atender à demanda de deslocamentos da população mais pobre, afinal, a maioria.

Naturalmente, a perspectiva de hegemonia dos valores simbólicos é uma barreira difícil: o medo da identificação com a pobreza, a diminuição dos

benefícios imediatos do luxo na cápsula, as alegações de segurança etc. E essa barreira tem sido enfrentada pelo cicloativismo com uma militância pacífica, descentralizada, que desvia do imperativo econômico pela afirmação da escala humana no transporte dos cidadãos em suas cidades.

[outras publicações relevantes³¹]

* Lucio Agra (Recife, PE, 1960) vive e trabalha em São Paulo. Performer, poeta, professor, atua artisticamente no Brasil e no exterior há vários anos (França, Canadá, USA, Montevideo, Colômbia, México). Seu livro mais recente é *Monstrutivismo - reta e curva das vanguardas* (Perspectiva, 2010). Conclui *Performance: corpo em expansão*, novo livro sobre a performance no contemporâneo. (<http://contemporaryperformance.org/profile/LucioAgra>)

31 McLuhan, S. e Staines, D. (org.). (2005) *McLuhan por McLuhan – conferências e entrevistas*. Tr. br. Antonio de Paula Danesi. São Paulo: Ediouro, 2005. || *Manual de Sinalização Urbana do Espaço Cicloviário – critérios de projeto*. vol. 13. São Paulo: Cia. de Engenharia de Tráfego – CET-SP, dez. 2014. Disponível em: <http://cetsp.com.br/media/392076/msuvoh3_espacocicloviario.pdf> || *Plano de Mobilidade da Prefeitura de SP*. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/>> || Tatto, J. A. *Mobilidade urbana em São Paulo – aplicação de soluções imediatas e eficazes*. Dissertação (Mestrado em Ciências, área de concentração: Sistemas de Potência) - Escola Politécnica, Universidade de São paulo, 2015.