

INTRODUÇÃO

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

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

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

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

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

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

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

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

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