

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao final de nossa empreitada, de levantar as representações e práticas em torno do estímulo ao uso da bicicleta como alternativa à (i)mobilidade urbana promovida pelo veículo auto-motor, constatamos que mais dúvidas se abrem do que respostas se colocam. Mesmo assim gostaríamos de pontuar algumas considerações que podem, ou não, nos levar a outras trajetórias futuras.

Em primeiro lugar, consideramos fato interessante que alguns pontos presentes nas análises críticas à sociedade automobilizada, compiladas por nós no primeiro capítulo, apareçam em algum grau nos discursos de movimentos que, cada qual à sua maneira, com diferentes intensidades, entoam a bicicleta como alternativa de transporte. É relevante o simples fato de que em uma sociedade do automóvel, em que estar na “bolha”¹⁰⁷ aparece quase como um produto natural, que se mostra como um dos mais importantes ícones da sociedade do consumo, símbolo do “sucesso” nesta determinada sociedade, pessoas neguem-se a cultuá-lo. E mais ainda quando se aproximam da observação de Gorz (2005, p. 82) de que não devemos nunca colocar isoladamente o problema do transporte, mas articulá-lo com a *vida* em seu sentido mais pleno na *cidade*.

Lançamos aqui uma hipótese, a de que Lefebvre, em certo sentido, continua vivo através de diversos movimentos sociais. Não estamos querendo dizer que o arcabouço teórico que ele formulou ainda é válido para a interpretação da realidade, pois isto para nós já estava claro, mas que seu diálogo com os movimentos culturais dos anos sessenta (notadamente com o situacionismo) e antes disto, com figuras influentes da cena cultural européia¹⁰⁸, ainda estão presentes em práticas políticas do presente. Pelo menos, podemos observar traços de sua crítica naqueles que fazem do questionamento da vida cotidiana sua prática

¹⁰⁷ Referência ao sujeito automobilizado que aparece em alguns sítios virtuais vinculados a estes movimentos.

¹⁰⁸ Ver Jappe (1999, p. 99-109).

política corrente. Não que ele seja diretamente referenciado, mas muito de sua crítica à vida cotidiana, aparenta ter permanecido através das mutações que os movimentos sociais desenvolveram. Importante lembrar que esta é apenas uma impressão de quem interpretou um pouco de sua teoria e observou um pouco de mobilização contra-cultural.

Outro fato que consideramos relevante destacar aqui é de como esse debate que enfrentamos parece circular ao redor das classes médias¹⁰⁹. Não apenas as políticas públicas para o setor parecem ser gestadas para essa camada, como também a própria crítica ao automóvel aparenta ser uma crítica intra-classe. Não fizemos um levantamento socioeconômico dos entrevistados para fazer uma afirmação como esta, mas pelo teor do debate muitas vezes esta questão aparece. Ter acesso freqüente à Internet, ler e traduzir materiais do inglês, consideramos que denota um pouco isso. O próprio grupo que intitulamos Anarco-Vegano não foge a esta dimensão do debate. Nesse grupo chegamos a conversar com pessoas – que vieram da baixada e do subúrbio da zona norte – que não aparentam ter uma condição material, individual ou familiar para que possamos enquadrá-las nesse campo social, entretanto a sua própria forma de vida contra-cultural é, em um certo sentido, “contra-classe-média”¹¹⁰. Deixamos claro aqui o fato de não se tratar de um juízo de valor, isto para nós não desmerece a sua postura.

Reconhecemos que faltou em nossa análise abordar, com mais dedicação, como as camadas populares se apropriam da bicicleta como estratégia de locomoção, e como estas se relacionam com o concebido pelo Estado e pela “moda da bicicleta” das classes médias. Tínhamos um pouco desta pretensão quando formulamos o projeto desta dissertação. É claro que sabíamos que em função da miríade de formas pelas quais as

¹⁰⁹ Segundo a interpretação de Kosminsk e Andrade (1996p. 55) acerca da obra *De L'Etat de Lefebvre*: “a elite (intelectual e cultural) saída das classes médias não pode ser ignorada. Ela contesta o modo de vida burguês propondo outras maneiras de viver. Mas não é capaz de subverter a sociedade existente sem o apoio da base operária; não faz mais do que mudar as representações da vida”. No final de nosso trabalho nos deparamos com esta dimensão da obra de Lefebvre, lamentavelmente sem o tempo necessário para ir direto a ele. Esta deverá fazer parte de uma empreitada futura.

¹¹⁰ Também imaginamos que a partir do momento em que essa crítica nasce na Europa do pós-guerra, em certo contexto de “abundância” é um pouco natural que sejam no seio destas classes médias que esta crítica possa ter alguma assimilação.

classes populares utilizam a bicicleta, seria muito difícil, para não dizer impossível, ter um quadro completo; mas acreditávamos que conseguiríamos, elegendo um ponto de concentração de ciclistas¹¹¹, captar um pouco desta visão por intermédio de entrevistas. Até chegamos a tentar essa estratégia, mas depois de uma sequência de entrevistas, literalmente corridas, nas quais entrevistávamos ciclistas entre amarrar a bicicleta e correr para não perder a condução, percebemos que não estávamos obtendo muito êxito, ao menos para o prazo de execução desta pesquisa.

Lamentavelmente não conseguimos estabelecer uma estratégia de contato que possibilitasse que essa parcela desse grupo social abrisse diálogo conosco. Mais do que tempo, que também faltou, reconhecemos que fomos um pouco ingênuos nessa abordagem. Algumas respostas denotam preocupações. Um entrevistado, quando perguntado se considerava que estava faltando algo para que utilizasse a bicicleta com mais tranquilidade, ele respondeu que *“o que tem perturbado a gente de vez em quando, é porque que de vez em quando o pessoal [da prefeitura] vem querer tirar as bicicletas daqui (...) a gente vem de lá de dentro não tem onde pendurar a bicicleta (...)”*¹¹². Uma resposta como esta indica, na nossa opinião, que estas pessoas irão tender a ser reticentes a responder

¹¹¹ Havíamos eleito um ponto de concentração de usuários de bicicleta. A passarela 05 da Avenida Brasil, em frente da Vila do João. Neste local era comum ver diversas bicicletas de modelos simples amarradas ao gradil da passarela, o que, na nossa opinião, evidenciava que estas pessoas utilizam esse veículo independente de qualquer política pública direta para o setor. Tal ponto de ônibus era um ponto de “retenção” do tráfego dessa importante avenida. Ao longo do nosso trabalho, a prefeitura fez uma obra no local para separar a parada de parte das linhas da pista lateral, “remodelando” esse espaço. Durante nossa investida de campo pudemos perceber que os poucos paraciclos (estruturas para amarrar a bicicleta) que foram instalados, eram, de longe, insuficientes para atender a demanda. Ficavam praticamente invisíveis frente ao “mar de magrelas” a sua volta.

¹¹² Identificamos também em nosso trabalho de campo um serviço informal de guarda de bicicletas. Uma pessoa separou um espaço na calçada, na qual colocou estrados de cama, trançados com mais algumas tábuas, onde era possível prender as rodas das bicicletas. Vale ressaltar que em favelas é comum as calçadas terem outros usos mais privados, enquanto a rua assume propriamente o papel de passeio público. A pessoa em questão, nos informou que ficava tomando conta das bicicletas de quatro da manhã até as nove da noite. *“Só não pode é a bicicleta dormir aqui”* (conversa informal com esta pessoa). Pelo serviço eram cobrados dez reais por mês ou um real por diária. Talvez o temor de nosso entrevistado tivesse correlação com a repressão a esse serviço.

perguntas à quem eles não conhecem. Identificar-nos como estudante de uma universidade, que está fazendo uma pesquisa não basta.

Como último comentário, sem obviamente finalizar, gostaríamos de citar alguns destes traços de crítica da vida cotidiana. Existe uma manifestação global, nos moldes da Massa Crítica, intitulada *World Naked Bike Ride*¹¹³, a qual visa chamar a atenção para a fragilidade do corpo humano frente ao trânsito. No Brasil ficou conhecido como “pedalada pelada” e já ocorreram duas edições em São Paulo¹¹⁴. Embora seja uma ação direta, sem um centro específico de comando, costuma circular pela Internet uma convocatória da “Coordinadora de Colectivos Ciclonudistas de Aragón”¹¹⁵. Partindo de Zaragoza na Espanha, talvez quem sabe, inspirados por seus avós terminam o texto de 2006, com a seguinte palavra de ordem:

“!!Calle y Libertad!!”¹¹⁶

¹¹³ Ver: <http://worldnakedbikeride.org>. em 7 de fevereiro de 2010.

¹¹⁴ Ver: www.bicicletada.org/saopaulo.

¹¹⁵ Ver: <http://www.ciclonudista.net>.

¹¹⁶ Retirado de: <http://www.ciclonudista.net/cc2006.htm>, em 7 de fevereiro de 2010.