

Bicicletas, ordem e progresso

Denir Mendes Miranda

Representante Regional da
Associação Transporte Ativo no DF



Serão fracassadas quaisquer tentativas de trazer para o Brasil experiências européias em favor das bicicletas.

Pouco mais do que chorar sobre o teclado é o que nos resta ao ver filmes no Youtube com as bicicletas de Amsterdam, ler notícias sobre o pedágio urbano de Londres, e baixar o "Zoning for Bicycle Parking" de New York. No Brasil nada disso funciona nem vai funcionar tão cedo.

O Brasil é marcado pela gritante desigualdade social. De certo modo, é uma sociedade quebrada em duas, antagônicas. Existem mecanismos sociais que atenuam esta fissura, como o carnaval e o futebol, e as festas cívicas e religiosas, e não chegamos (ainda) a ter duas classes que se odeiam, mas de fato o Brasil são dois brasis que se repelem e não se misturam¹, como água e óleo.

A grande diferença que há entre o Brasil e aqueles países é o papel social do indivíduo. Lá, onde as revoluções fundaram o estado social do direito e as democracias ocidentais, o individualismo é o fundamento da cidadania. Isto significa que o Estado existe a partir de um "contrato" entre iguais. Ser indivíduo é um fato positivo, nivelador e igualitário. A cidadania se exerce nos espaços públicos (=rua), onde são todos iguais. Aqui, devido a condições históricas e um cultura de poder que se perpetua desde o período colonial, ser indivíduo é algo ruim. De fato, somos indivíduos CONTRA o Estado - não é à toa que os brasileiros buscam toda e qualquer forma de burlar a lei, ou de fazer a lei valer "diferente" para ele.²

De acordo com Roberto Damatta, somos uma sociedade *relacional*, fundamentada em um sistema de estratificação. Antes de ser um contrato entre iguais num conjunto de individualidades, o que tem valor social entre nós são os laços afetivos, de cumpadrio e de amizade; não importa o que eu sou, mas quem eu conheço. O famoso "sabe com quem está falando" é a melhor tradução de tudo isto. Se eu conheço alguém próximo do poder, a lei não vale para mim. Ou, repetindo a fábula dos porcos: no Brasil uns são mais cidadãos que outros. Aqui a cidadania se constrói dentro de casa, da família, da teia de amigos e conhecidos.

1 Ao comentar a recente inauguração de duas estações, uma pessoa conhecida disse: "Com este metrô, agora Brasília (=Plano Piloto) vai ficar mais cheia de bandido". A declaração insensata exprime o fato de que a ineficiência do transporte coletivo é uma forma de segregar pobres e ricos. É uma higienização social baseada no uso do automóvel: a mobilidade da classe média é garantida pelo Estado (vias duplicadas, viadutos, etc), enquanto pouco ou nada faz para melhorar o transporte para pobres "e bandidos", que ficam confinados em regiões cada vez mais distantes e sem transporte adequado.

2 "No Brasil, o individualismo é criado com esforço, como algo negativo e contra as leis que definem e emanam da totalidade. Nos Estados Unidos, o individualismo é positivo e o esforço tem sido para criar a unidade ou a union: a totalidade. (...) No fundo, vivemos numa sociedade onde existe uma espécie de combate entre o mundo público das leis universais e do mercado; e o universo privado da família, dos compadres, parentes e amigos." DAMATTA, Roberto. **A casa e a rua**. 1985, pág. 64-72.

A rua é um espaço onde teoricamente imperam as leis impessoais que tiram de nós a proteção familiar. A rua é o espaço do medo, onde não somos ninguém, porque perdemos nossa teia de relação social. A rua aqui não é um espaço de encontro, mas de confronto.³

E o que tem isto a ver com bicicletas?? Um tudo.

Primeiro, submergidos numa sociedade relacional, os brasileiros são muito mais tolhidos pelas pressões grupais. Se na Holanda um executivo pode ir de bicicleta, porque lá ele é um indivíduo e um cidadão IGUAL aos outros, ao carteiro ou padeiro, aqui a desigualdade social e os laços de relacionamento forçam e limitam as escolhas do executivo e de todos. Mesmo que queiram pedalar para o trabalho, a pressão social não deixa - a pressão real que os outros fazem, com ressalvas e observações negativas, mas sobretudo a pressão interiorizada e introjetada: o que é pressão social contra a bicicleta vira barreira psicológica para cada pessoa.



http://www.ski-epic.com/amsterdam_bicycles/index.html

A indústria automotiva foi trazida ao Brasil como promessa de desenvolvimento e riqueza. Veio também como instrumento de aniquilamento da velha burguesia rural. Contra os barões do café vieram os automóveis, e contra um modo de vida português/europeu - em decadência no início do século XX - acenaram com o *american way of life*. Para o país, fabricar carros trazia as benesses do capitalismo e do progresso. Para as pessoas, ter um carro era o sinal de riqueza, modernidade e ascensão social mais óbvio de ser percebido pela sociedade e amigos grã-finos dos Automóvel Clubs que se espalharam pelo país a partir da década de 20.

Claro que esta cultura do automóvel hierarquizador, ao mesmo tempo fonte e sinal de prestígio social, esta cultura é muito forte ainda, e tende a aumentar à medida que o fosso da desigualdade social aumenta. Pois num país onde não há escola, saúde e moradia decentes, o automóvel restou a única forma de "mobilidade social" disponível. Ao conseguir comprar um carro em 60 prestações, a pessoa automaticamente "muda de classe". O automóvel tornou-se passaporte para a cidadania. Carrega a casa das pessoas para a rua. O automóvel é uma extensão da casa, onde os brasileiros sentem-se protegidos dos perigos da rua e do risco de tornar-se ninguém. Tempos atrás a propaganda de um carro mostrou isto bem: dentro do carro, paz e segurança; ao baixar os vidros, caos, confusão e medo.

Outra característica bem brasileira: tudo que exige algum esforço físico é uma

³ "Em todo caso, se a casa se distingue esse espaço de calma, repouso, recuperação e hospitalidade, enfim, de tudo aquilo que se soma e define a nossa idéia de "amor", "carinho" e "calor humano", a rua é um espaço definido precisamente ao inverso. Terra que pertence ao "governo" ou ao "povo" e que está sempre repleta de fluidez e movimento. A rua é um local perigoso." DAMATTA, pág. 48.

atividade vil, desprezível⁴. Ecos de nossa herança escravocrata, quando trabalho ou atividade física eram atribuições de escravos. Este fantasma da escravidão faz com que os brasileiros sejam mais ávidos pelo uso da máquina que livra o homem das dores e penas dos esforços diários⁵. Vem daí o preconceito de que caminhar e pedalar não são coisas dignas para "pessoas de certa classe e posses"; ou, de outro modo, que "bicicleta é coisa de pobre" já que exige esforço físico próprio para atingir o objetivo. Para muitos brasileiros das classes mais abastadas, andar de bicicleta nas ruas é tão vil quanto ser açoitado nos troncos.



<http://novahistorianet.blogspot.com/>

A situação da mulher é singular e espelha tanto aquela sofreguidão pela ascensão social quanto esta aversão ao esforço físico. Por décadas elas foram submetidas a condições sociais subalternas, inferiores, eram dominadas e submissas ao trabalho de manutenção do lar. Mais do que isto, eram proibidas de sair à rua, exceto em raras situações, como ir à missa. Nestas ocasiões, damas e senhorinhas não caminhavam, mas eram carregadas em

liteiras, com cortinas que as protegiam de serem vistas "na rua".

Assim, o carro funciona ambigualmente para as mulheres brasileiras como a válvula de escape que a sociedade não lhes dá de outros modos. No volante de um carro ela é "igual" aos homens⁶ e está liberta do trabalho escravo de ser dona de casa - embora, de fato, nada disto seja verdade e ela continua sendo submetida aos mesmos tipos de discriminações e jornadas duplas. Ao mesmo tempo, os automóveis são liteiras modernas, com seus vidros de película que deixam as mulheres *passarem* pelas ruas sem efetivamente *estarem* na rua.

Como o carnaval e o futebol, **o carro tornou-se um mecanismo social de atenuação das disparidades sociais**. É um símbolo de status vendido como símbolo de nivelamento social e liberdade, capaz de assegurar a sensação de pertencimento a uma coletividade imaginariamente igualitária. Contudo, ao mesmo tempo fomenta e reafirma as diferenças sociais, pois seu consumo exige certo nível de renda (além disto, mesmo com a massificação do consumo, há carros "populares" e carros "de estilo" e carrões "de luxo").

⁴ "O trabalho mental, que não suja as mãos e não fatiga o corpo, pode constituir, com efeito, ocupação em todos os sentidos digna de antigos senhores de escravos e seus herdeiros." HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil**, 1995, pág. 83.

⁵ ARENDT, Hannah. **A condição humana**, 1983, págs. 157-166.

⁶ no Brasil os "grandes, possantes e poderosos" SUVs são direcionados preferencialmente ao público feminino, fatia do mercado onde se registram os maiores crescimentos deste tipo de carro.

<http://g1.globo.com/Noticias/Carros/0,,MUL419549-9658,00-MODELOS+CROSS+E+ADVENTURE+SE+CONSOLIDAM+NO+BRASIL.html>

Contra esta desigualdade de classe e sexo, que marca o Brasil desde sua origem, deveria existir o Estado. Foi este um dos legados da Revolução Francesa, e fundamento das modernas democracias na Europa Ocidental e EUA. Mas, de novo, por aqui a lógica é inversa. O Estado foi estabelecido para garantir os benefícios dos "iguais". O Estado não existe para atacar as fontes da desigualdade e tornar "todos iguais perante a lei". O Estado é mantido pelos donos do poder para perpetuação de regalias e do próprio poder, é uma extensão da família.

Em Copenhague ou Dublin, o Estado intervém para garantir direitos iguais para ciclistas, mesmo contra o poder econômico do petróleo e dos automóveis. Mas políticos, burocratas e tecnocratas brasileiros não distinguem seu interesse particular do interesse coletivo. Reproduzem no Estado as relações familiares ou de cumpadrio que garantem e preservam prestígios, benesses e, com sua atitude de "pai", são os que mais alcançam popularidade. Num estado paternalista, ciclistas são filhos bastardos dos governantes. Fica óbvio que políticos e funcionários públicos, além de serem domesticados pela extensa cadeia produtiva dependente do automóvel (montadoras, revendedoras, postos de combustíveis, oficinas, etc) são eles próprios motoristas e donos de carros, e defendem os interesses de sua classe, dos seus "iguais", os "amigos" motoristas. Governantes e burocratas usam carro diariamente, vivenciam a falta de vagas, as ruas congestionadas. Mas não pensam no futuro da cidade, no meio ambiente, no dinheiro público que é jogado no bueiro; tem como objetivos únicos a fluidez dos carros e a expansão da malha rodoviária, reivindicações diárias dos cidadãos-motoristas, entre os quais eles próprios se incluem.

É este o motivo que explica porque políticas cicloviárias somente vão adiante em cidades brasileiras onde há ciclistas ou pessoas que gostam da bicicleta à frente dos órgãos de trânsito ou planejamento urbano.

Então, rumo a um futuro de cidades com menos carros, basta encontrar "amigos da bicicleta" à frente do poder. Resolvido o problema?? Não, pois há outra ponte caída à frente: o Estado brasileiro republicano é positivista⁷. Acredita-se que a instauração de uma ordem moral resultará necessariamente em progresso.

Explicando: basta existir uma lei (ordem moral), ou uma teoria racional, para que se resolva o problema (progresso). Ordem e progresso. Está na bandeira...



⁷ O golpe de estado que resultou na Proclamação da República foi engendrado por intelectuais influenciados pelo positivismo de Augusto Comte, para quem a **razão humana era vista como suficiente para eliminar todos os males**. "Ordem" significava organização da sociedade através das capacidades do ser humano. Por meio da *imposição* do conhecimento científico e racional a sociedade seria organizada. E uma vez organizada, o "progresso" viria. O positivismo foi forte até o Estado Novo de Getúlio Vargas, e sustentou, entre outras coisas, o processo de industrialização do país cuja ÚNICA base foi a indústria automobilística. A CSN e a Petrobras, por exemplo, vieram no pacote para suprir o mercado com aço e combustíveis. O positivismo ainda está vivo entre nós e, dando uma aura "racional" às decisões políticas, serve para mascarar o jogo de poder que perpetua as desigualdades.

Infelizmente, no geral a forma de agir dos "cicloativistas" reproduz o contexto sócio-cultural em que vivemos. Ou buscamos uma realidade idealista e idealizada, como se fosse a luta do bem contra o mal; ou tentamos fazer amizades e conhecer pessoas do Detran, da CET, Secretaria de Obras, para com isto tentar sensibilizá-las para o problema; ou acreditamos que bastam leis, muitas leis, de implantação de bicicletários, de construção de ciclovias, de uso de capacetes, de educação de trânsito nos currículos escolares!

Uma solução idealizada, como a luta de classes, por exemplo, não resolve enquanto não apresentarmos uma alternativa histórica para fazer frente ao capitalismo mundial movido a petróleo e automóveis. Muito menos no caso de um país-marionete, estrela do capitalismo periférico, cuja economia é sustentada e viciada pela indústria do automóvel.

"Amigos da bicicleta" no poder não resolve, pois basta mudar o prefeito, ou o governador, para o "amigo" sumir do mapa - ou ser sumido do mapa.

Miríades de leis não resolvem, pois leis não mudam a realidade. No Distrito Federal uma lei obriga ciclovias em toda obra viária nova ou duplicação. Nunca foi cumprida.

O jeito de agir dos cicloativistas brasileiros é, em geral, uma mescla de positivismo com bacharelismo⁸ e aversão ao trabalho físico, à sombra carente de um Estado paternalista. A "luta cicloativista" se resume a cicloprotesto, exigir dos governos que façam alguma coisa ou cumpram o que prometeram. Como bebês chorões ou adolescentes revoltados pela ausência do "pai". As ações e manifestações têm focado apenas o governo (em todos os níveis), não os ciclistas como agentes sociais, tampouco a iniciativa privada, muito menos a indústria de bicicletas. **Não se faz nada pelas crianças, as únicas que vão poder mudar tudo isto de verdade.**

Entre os usuários da bicicleta percebe-se, igualmente, a reafirmação das desigualdades sociais. O uso do termo *bike* é o sintoma mais claro disto. E *bicicleteiro* como termo pejorativo. A linguagem é o primeiro canal de manifestação das ideologias aparentes e ocultas. Depois que o modismo californiano chegou ao Brasil, o objeto-bicicleta foi apropriado pela classe média, para lazer e diversão - muitas vezes para extravasar, longe do asfalto, a tensão das cidades dos automóveis. Bicicleta passou a ser "bike". Novamente o *american way of life* como sinal de modernidade, de evolução tecnológica - que é a diferença básica entre as bicicletas de transporte e as *mountain bikes*...

Este é o Brasil: desigual, preconceituoso, estratificado, positivista. Qual a alternativa para as bicicletas, aqui? Não há uma resposta única. Aliás, não há resposta ainda. Ela precisa ser construída a partir das contradições sociais que enfrentamos. Em vez de tentar copiar a Europa, precisamos identificar o que temos de bom e de ruim como brasileiros, e a partir disto construir discursos e ações, modificando a realidade.

⁸ termo usado por Sergio Buarque de Holanda (Raízes do Brasil, cap. 6) para se referir a uma certa aversão ao trabalho, que também gera uma aversão à realidade construída, e uma sobrevalorização do mundo idealizado. Tendemos a belas discussões teóricas e retóricas, com belos discursos, mas pouco ou nada fazemos para mudar a realidade na prática, pois trabalhar é escravo, desumano, quase não-humano

Algumas linhas possíveis de ação:

- dentro do substrato da ética relacional, ser interlocutores entre Estado e ciclistas – mas descartar os métodos personalistas da cultura brasileira, onde, na relação com o poder e os poderosos, impera as vaidades e a defesa de interesses pessoais de “fama e fortuna”;
- para isto, criar canais eficientes de comunicação entre as ONGs/grupos e uma base social efetivamente participativa;
- não falar em nome dos ciclistas se não houver fundamentos ou bases empíricas para isto;
- criar laços e manter "amigos da bicicleta" dentro da prefeitura, independente do prefeito e secretários de plantão; a bicicleta deve se impor não como moeda de troca política, mas pelo seu valor intrínseco; a bicicleta – como conceito revolucionário – é maior do que todos nós;
- ser forte o suficiente para não pender para a política partidária, e saber lutar por uma política de Estado, continuada, e não uma política de governos: não importa o prefeito ser do PSTU, do PT, PMDB ou DEM, devemos sempre buscar janelas de diálogo com o poder.
- não perder tempo e energia com leis, discursos e discussões no mundo virtual da internet. O bacharelismo e o positivismo são péssimos e NÃO mudam a realidade.
- o que muda a realidade é o trabalho. Colocar a mão na massa. Ir a campo. Levantar dados. Pensar positivo e agir positivamente, inteligência realizadora e não apenas idealizadora. Menos festa, menos choradeira e mais suor. O Estado somos nós.
- encontrar formas criativas de suplantar o estigma social que encobre a bicicleta. FAZER campanhas! não apenas cobrar ou pedir que os governos façam.
- trabalhar, fazer, agir, ralar, praticar, produzir. Colocar mais verbos de ação no vocabulário.
- não se preocupar com tempo ou prazos: as contradições insolúveis da sociedade do automóvel e do capitalismo automobilístico são o germe de seu próprio colapso; assumir o papel de preparar a sociedade para discutir e implantar as alternativas que já se apresentam.

Uma saída para as bicicletas no Brasil é inverter o lema da bandeira: progresso e ordem. O Brasil é um país com um pé no futuro e outro na lama do atraso mental e social. O movimento pró-bicicletas na Europa pode nos ajudar a trazer o progresso, quebrar preconceitos, vislumbrar outro mundo, ampliar horizontes e mostrar que as aquelas alternativas históricas já se tornam realidade. Mas o Brasil não é a Europa nem os EUA. Algumas características nossas tornam o projeto bem mais difícil de ser realizado, o fosso é maior, muito maior. Aquelas soluções modernizadoras têm que ser abraçadas, no sentido de abrandar o que temos de ruim, potencializando o que temos de bom.

Só de olhar para a bicicleta deveríamos aprender uma lição: sem esforço físico e equilíbrio não se vai a lugar algum.

