

# Entre o medo e a Virtude: um estudo sobre Bicicletas, emoções e experiência moral na cidade do Recife.

Fernanda Andrade

Este trabalho analisa, a partir da observação participante junto a um grupo de cicloativistas da cidade do Recife, o uso da bicicleta como um tipo particular de experiência onde se articulam emoções e moralidade. A predominância da lógica de que as ruas são feitas exclusivamente para os carros, vem trazendo grandes impactos no cotidiano dos indivíduos. Impactos não só na estrutura dos espaços urbanos, mas na relação social estabelecida entre os indivíduos e a cidade. A “carrocracia”, comportamento particular dos motoristas dentro e fora do trânsito, é vista como uma patologia, comportamento que adoce o cotidiano da cidade, sendo ameaça para a vida e o bem-estar dos indivíduos mais vulneráveis no trânsito. Nesse sentido, o uso da bicicleta surge não apenas como uma alternativa ao problema do trânsito, mas como parte da construção de uma nova sensibilidade na metrópole ou como uma ideia de cidadão comprometido com valores que teriam se perdido na experiência da metrópole: respeito, amor, solidariedade. A partir da observação do embate entre cicloativistas *versus* “carrocratas”, e especialmente a partir da análise do processo de se tornar um cicloativista, buscamos entender o processo de construção de uma nova sensibilidade onde o medo do trânsito vai ser substituído por novas formas de virtude.

**Palavras-chave:** sociologia; moralidade, bicicleta; virtudes.

## Apresentação

Um dos debates mais importantes sobre as grandes cidades gira em torno do problema da mobilidade urbana, reflexo de um intenso processo de crescimento urbano, iniciado por volta da década de 1950, quando políticas que visavam desenvolvimento e progresso do país concentravam forças no setor industrial, principalmente no setor automobilístico.

Com o aumento dos veículos motorizados, o planejamento urbano das cidades foi sendo adaptado para os carros. Abertura de novas vias e construção de estradas, alargamento das ruas, construção de túneis e viadutos, estreitamento das calçadas. A modificação nas estruturas de concreto, seguida da precarização do transporte público, e aliada ao desejo dos indivíduos de possuir um automóvel, evidenciado como símbolo de progresso, de modernidade, de *status*, de rapidez e de segurança, são elementos essenciais no fundamento de uma cultura do automóvel. A condição de mobilidade das pessoas foi reduzida a uma forma dominante de transporte individual, resultando na perda dos espaços públicos, e, conseqüentemente, uma quebra na relação indivíduo e cidade.

A segregação entre pessoas no espaço urbano torna-se nítida, devido ao fato de que as ruas feitas por e para pessoas desaparecem em detrimento de um espaço exclusivo para as máquinas. O que configura um estado de desigualdade sócioespacial, degradação ambiental e a perda da qualidade de vida na metrópole.

O caos no trânsito, caracterizado pela poluição sonora, falta de respeito ao próximo, e conseqüentemente, um aumento do número acidentes, é indicativo da predominante cultura do automóvel, que afeta a vida de todos, mesmo daqueles que optaram por outro tipo de transporte ou por aqueles que dependem de um transporte coletivo.

Em reação a todo esse caos que se repete em cada metrópole, alguns indivíduos começam a surgir com propostas de curar a cidade da “carrocracia”. A proposta, levada adiante por ativistas em

várias cidades do Brasil e do mundo, é ocupar a cidade com ‘mais bicicletas e menos carros’, pois o carro teria se tornado algo ‘imoral’ e ‘disfuncional’. Nesse contexto, o uso da bicicleta emerge como uma ação moral necessária: forma de uma nova virtude contemporânea. Esse novo cidadão emerge carregado de intenções que vão de encontro a tudo o que o carro representa: individualismo, poluição ambiental, falta de respeito ao outro, perda do espaço público, gastos públicos com acidentes de trânsito.

No embate entre cicloativistas *versus* carrocratas, os cicloativistas buscam reconstruir aqueles valores que supostamente se perderam na experiência da metrópole: respeito, amor, solidariedade, sentimento de coletividade.

Para os ciclistas e cicloativistas, que sofrem com o problema da opressão, violência e dominação dos carros, o uso da bicicleta aparece como a cura para o caos no trânsito das grandes cidades, simbolizando a recuperação de uma autonomia perdida em detrimento de uma lógica estabelecida como único e melhor meio de locomoção. A perda de autonomia está relacionada ao poder de decisão do como transitar.

Outro ponto importante é a possível recuperação de um contato mais direto com a cidade e uma recuperação de um conceito de cidade sustentável, reconstruindo, assim, a ideia de espaço público, também perdida na experiência da metrópole. Contudo, a estrutura urbana da cidade do Recife não está preparada para receber esse novo cidadão, o que evidencia o embate entre quem usa a bicicleta e quem usa o carro. O processo de optar pela bicicleta ou pelo carro passa a incorporar uma série de valores morais que definem o estilo de vida dos indivíduos da metrópole.

A possibilidade de vivenciar a experiência do grupo e da sua relação com o trânsito tem como objetivo captar como essas virtudes ou valores morais justificam e organizam as diversas formas de interação entre seus participantes.

Assim, o interesse desse trabalho é demonstrar como, a partir da experiência da bicicleta, é possível identificar sociologicamente a constituição de uma experiência moral. A escolha do meio de transporte passa a se dar através de um processo de “conversão moral” e a forma virtuosa que é seu resultado, como valor moral, passa a mediar os mais diversos elementos do cotidiano. Buscamos também uma compreensão da dimensão normativa empregada na constituição do *habitus* de cicloativista da cidade do Recife, desse “novo cidadão” – preocupado e engajado com o debate político do que seria uma cidade melhor para todos.

### **‘Iniciação Urbana’**

O seguinte relato retrata o primeiro contato com o Massa Crítica Recife ou comumente conhecida como Bicicletada. É um relato pessoal, breve, mas de grandiosa importância para delimitação do nosso objeto de pesquisa. O Massa Crítica simboliza toda uma injustiça praticada diariamente no trânsito de várias cidades do mundo. E na cidade do Recife não se configura de uma outra maneira. Andar de bicicleta passou a ter outro significado, principalmente porque pude através do corpo sentir o que é estar no trânsito. O que é ser o trânsito.

Para fazer parte da Massa Crítica é necessário apenas ‘estar com a Massa’. As pessoas se organizam via rede social. Muitos se organizam em Bondes para chegar até o Derby, pois é bem mais seguro um grupo de ciclistas no trânsito. Bonde do Bairro de Boa Viagem, do Bairro da Encruzilhada, Bonde da Caxangá. Todos comparecem à Praça, fantasiados ou não, com bicicletas estilizadas, som portátil, cartazes. Camisetas são pintadas no momento da concentração: ‘veículo movido a feijão e arroz’,

“Frágil”, “+ Bicletas, - Carros”. Num clima de amizade, todos se confraternizavam, conversavam sobre bicicletas e os seus dilemas cotidianos no trânsito. Uma coincidência organizada como eles próprios denominam, um momento de festa-protesto. Festa por celebrar a cultura da bicicleta; protesto por ter como filosofia ser contra o modelo de mobilidade predominante na cidade do Recife: o modelo carrocrata. A decisão do percurso é decidida antes da partida e logo após a votação todos colocam a sua bicicleta na rua com gritos de protesto.

Nesse dia, o trajeto definido foi Praça do Derby sentido Olinda, cruzando a Avenida Agamenon Magalhães. Segui mais de duzentas pessoas de bicicletas, inclusive crianças, sem sequer questionar a distância. O medo não superou nem a confiança de estar em grupo. Ora, há dezessete anos eu não pedalava. Recife no meu imaginário era a pior cidade para um recomeço. A Avenida Agamenon Magalhães sempre foi ícone do perigo. Por ela passam em média mais de cem mil carros por dia; Ali se consagra o caos, a velocidade, a pressa e falta de democratização do espaço. Pude ver de perto o acirrar da guerra, a inconformidade dos motoristas e suas buzinas histéricas.

Mais amor, menos motor! Mais bicicletas, menos carros! Mais paciência, menos violência! Mais adrenalina, menos gasolina. Esses são os gritos de guerra ou de paz no trânsito ecoados por todo o percurso da Massa Crítica. Ao cruzar uma primeira ponte, olhei para baixo, minhas mãos suavam. Até chegar ao ponto de não conseguir acompanhar o grupo, fiquei para trás numa área bem inóspita. Porém constatei que anjos realmente existem. Os “*bike anjos*” existem. Ao me enxergarem bem distante do grupo, dois rapazes voltaram pra fazer o ‘resgate’.

- Então, moça, me segue, pedale e tente ficar sempre no meio da Massa, nunca para trás, entendeu?

Eu apenas dizia que não queria morrer atropelada.

- Olha pra mim. Você confia em mim?

Eu balançava a cabeça fazendo um sinal de positivo, pálida. Segui em frente.

Foram praticamente dezenove quilômetros, percorridos em duas horas. O suficiente pra sentir na pele o que é estar desprotegido na rua, entre os carros. O termômetro da fúria dos motoristas poderia ser medido pela duração da buzina, afinal tínhamos ocupado duas faixas da Avenida. Sabendo que o tempo do semáforo é muito curto para a Massa passar, então um grupo de guardadores fazem barreiras, impedindo que os carros avancem, e pedindo mais tolerância no trânsito. Era bem perceptível a linha tênue entre o respeito e a violência no trânsito.

Retornando à Praça do Derby, atônita, sob o efeito da adrenalina, vivenciei as diversas reações que o movimento provoca nas pessoas, e no trânsito. Digamos que passei por uma ‘iniciação urbana’, como bem disse um dos integrantes da Massa.

Depois da participação na primeira Massa Crítica entrei num processo gradativo de convivência e da vivência do universo pesquisado, na intensão de não ficarmos presos ao senso comum, muito menos às estatísticas, nem ao acompanhamento exclusivo do debate nas redes sociais.

Portanto, como se trata de uma pesquisa em andamento, os resultados apresentados correspondem às análises referentes aos depoimentos de dezoito entrevistados, no qual fizemos um recorte sobre as suas opiniões acerca do medo e da cidade ideal. Além do processo de aprender a utilizar a bicicleta como meio de transporte, o ponto de observação estava concentrado nas atividades da Ameciclo - Associação Metropolitana de Ciclistas Grande Recife, fundada em abril de 2013, e nos encontros da Massa Crítica, realizada toda a última sexta-feira do mês, e das análises do debate dos grupos na rede social.

## Do medo à liberdade

O discurso sobre cidade, e o que sustenta a ideia da liberdade e condições de transitar livremente, é compartilhado entre os cicloativistas. Mesmo nas diversas situações de opressão no trânsito, ainda assim há uma resistência por parte dos cicloativistas. É uma relação de amor e ódio à cidade, onde a imobilidade pode provocar a sensação de estar numa gaiola de ferro, no uso weberiano do termo. É como podemos perceber no seguinte depoimento:

Dois mil e onze o trânsito de Recife tava de uma forma que eu já não... o melhor caminho pro meu trabalho era Rui Barbosa, eu nunca ia pela Rui Barbosa porque o trânsito é horrível. Ia pela Avenida Norte, era o meu primeiro atalho. Aí a avenida norte começou a ficar horrível. Aí eu pegou outro atalho que era um quilômetro a mais, que era ainda por dentro do Arruda, pra sair no último sinal da Avenida Norte, pra cruzar a Agamenon. De carro. Aí começou a engarrafar o meu atalho. Chegou um dia que eu passei 25 minutos pra percorrer uma dia de quatrocentos metros, aí nesse dia eu surtei. Surtei no sentido da palavra mesmo dentro do carro. Comecei a gritar, bater no volante, porque eu estava naquela situação e aí falei: vou ajeitar a bicicleta. Eu lembro que o primeiro dia foi aterrorizante, botar a bicicleta na rua e ir para o trabalho. E tenho percebido assim... de tempos em tempos minha mudança de comportamento no trânsito. E assim vai acontecendo que você vai ganhando uma confiança, que você vai se sentindo parte do trânsito (funcionário público, cicloativista desde 2011)

Eu me sinto totalmente oprimido, mas ao mesmo tempo por causa dela, eu consigo me esquivar mais rápido dessa opressão. A gente sabe que tem o problema, as políticas públicas são voltadas para o problema, mas de maneira errada. E aí eles querem resolver o problema colocando mais carros no meio da rua. E não é. Tentando alargar a via, construir outras vias, construir viaduto e túnel. E tal. Isso não vai resolver desse jeito. Vai chegar um momento que a cidade vai parar, trancar mesmo, não vai ter como você sair de casa, e a galera vai querer sair de casa. E não vai ter como. E se não tiver de bike, eu vou a pé. (designer gráfico, cicloativista desde 2010)

O desrespeito dos motoristas também pode ser observado nas experiências cotidianas do quem usa a bicicleta para o transporte, a carrocracia parece ser o mal estar da mobilidade:

O carro gera uma neurose, o carro gera uma doença, a pessoa que é calma fica nervosa. Tem aquele velho desenho no pateta, né? Que é inspirado no médico e no monstro. O cara fica um louco, psicopata, no trânsito. Tem cara que fica psicopata por causa do carro, tem o cara que tem raiva porque o outro tá achando que ou outro tá ali do lado, mas não tá, e tem o cara que é o carrocrata, né? Que é o cara que acha que porque é rico e tem um carro só porque o outro tá de bicicleta é pobre, passa por cima. E tem o outro ainda que é o ignorante em relação ao código do trânsito, ela acha que o cara não é pra tá ali, então eu escuto muito: vai pedalar no parque, vai pedalar na ciclovia. E o código de trânsito diz que a bicicleta é um veículo movido a propulsão humana e que deve respeitar todas as leis do trânsito, parar antes da faixa, parar no *sinal fechado*, deve andar

no bordo direito da vida, né? Sinalizar com mão quando for entrar, usar o equipamento de proteção, sinalizar a bicicleta. O artigo 2201 do código do trânsito diz que ao ultrapassar a bicicleta você tem que manter 1,5m, as pessoas não respeitam isso, passam a um palmo, a dois dedos, passam batendo, o artigo 28 diz que o carro maior protege o carro menor, e as pessoas botam por cima... (artista plástico, cicloativista desde 2011).

Então a pessoa que grita quando passa do lado de uma bicicleta, o que é que tá fazendo na rua, a rua é feita pra carro, essa ideia de que a rua é feita pra carro, entende, é uma ideia carrocrata, que contamina o poder público. Então quando um prefeito decide tirar um pedaço de uma praça pra que o carro possa passar. A ideia de carrocracia ela explica muito bem o que está por trás disso. Né? É isso. É o poder dado ao carro. Carrocracia.. Se todo o deslocamento está sendo visto em função do carro, existe de fato uma política carrocrata, né, e as pessoas estão pensando em função dessa política, em função dessa ideia de deslocamento. A quem dar o poder? Ao carro ou a pessoa que tá andando a pé ou a pessoa que tá andando de bicicleta? Quem tem o poder de decidir isso? Então o debate, e é aí que eu acho que os cicloativistas tem toda razão quando fala em carrocracia. É porque a gente tá numa disputa política por espaço. Tem muito ciclista que morre por falta de espaço na rua pra bicicleta. Porque as pessoas acham que o espaço da rua é do carro e não é, assim, não é de direito. Todo mundo tem direito a espaço nas ruas. Se o espaço é público, se o espaço de deslocamento é público, então que se dê espaço para todos os modais (professor, cicloativista desde 2010).

## Considerações finais

Muitos fatores se entrelaçam para construção do *habitus* do cicloativista. Primeiramente existe uma pré-disposição do grupo a um ativismo. Há também uma busca por um outro estilo de vida, diferente do que a cidade pode lhes oferecer. Mesmo que o medo da agressividade e a falta de segurança nas ruas estejam presentes. A dimensão moral das relações estabelecidas com a cidade na visão dos cicloativistas tem como base o discurso do direito à cidade e a consciência de compartilhamento do espaço público. Talvez essa ideia seja uma questão fundamental sobre a natureza do embate entre os cicloativistas *versus* carrocratas.

Ora, se a cidade deve ser um espaço que integra as pessoas, a cultura do automóvel molda um estilo de vida individualizado, onde permite que os motoristas possam apenas ver o mundo por meio de uma janela de vidro, numa cápsula que bloqueia a capacidade de enxergar a cidade e seus problemas. O sistema do carro tem ocasionado a imobilidade urbana, devido aos congestionamentos de quilômetros, devido à necessidade que os motoristas tem de utilizar o carro para percorrer percursos de trezentos e cinquenta metros. Além disso, os motoristas agem como se a rua fosse propriedade dos carros.

A cidade ideal para os cicloativistas é uma cidade sem viadutos. Sem novas vias. Isso é nítido no discurso, no posicionamento dos ativistas. A cidade ideal é uma cidade ciclável, caminhável, integrada, sem violência. O ativismo traz de volta o homem político, e isso gera uma mudança de comportamento que se estende dia após dia nos encontros festivos, nas reuniões da Ameciclo e na Massa Crítica.

Os valores que moldam as práticas de um determinado grupo, tendo a bicicleta como elemento mediador das relações construídas entre os indivíduos e a cidade, constrói um novo cidadão, ou até poderíamos tratar em um novo debate, o surgimento do comportamento *anti-blasé*, contrapondo com o homem *blasé* da grande cidade simmeliana.

O cicloativista apresenta um comportamento típico, que aos olhos de quem está de fora parece ser uma simples prática, mas é, no entanto, uma mudança de paradigma de mobilidade. Existe um padrão de sociabilidade e toda uma conduta específica, fortalecida cotidianamente não só pelo hábito de andar de bicicleta como meio de transporte, mas pelas relações políticas estabelecidas entre os cicloativistas da cidade.

Compreendemos, preliminarmente, que o que substitui o medo é o estímulo da ação política cotidiana. Na verdade, é como esse medo se diluísse a cada encontro com a cidade. As praças nunca vistas, as ruas nunca visitadas, a liberdade de ir e vir sem estar preso por horas no trânsito. Andar de carro não existe tempo exato. É possível passar quinze minutos ou duas horas no trânsito, por exemplo. E é desse estilo de vida que os cicloativistas fogem. Outro fator importante que reforça a ação do cicloativista é o comportamento dos motoristas. Por tratarem os ciclistas e pedestres com invisibilidade, e por não terem a consciência de que a rua é de todos, percebe-se a vontade de um cicloativista mostrar ao outro a sua conduta politicamente correta. O cicloativista é alimentado pela indignação e pela injustiça de um modelo de cidade opressora e segregada.

## Referências

D'ANDREA, Anthony et al. **Methodological Challenges and Innovations in Mobilities Reserch**. Disponível em: <<http://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/17450101.2011.552769>>. Acesso em: 30 out. 2011.

MATTA, Roberto da. **Fé em Deus e pé na tábuá, ou, Como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

\_\_\_\_\_. **As grandes cidades e a vida do espírito**. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0104-93132005000200010](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-93132005000200010)>. Acesso em: 20 out. 2011.

FURNESS, Zack. Critical Mass, Urban Space and Vélomobility Mobilities Vol. 2, No. 2, 299–319, July 2007

WHYTE, W.F. **Sociedade de Esquina**. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 2005.

VELHO, Gilberto. O observador Participante. In: WHYTE, William Foote. **Sociedade de esquina**. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 2005.

GOFFMAN, E. **A representação do eu na vida cotidiana**. 17. ed. Petrópolis: Ed. Vozes, 2009.

\_\_\_\_\_. Elaboração da face: uma análise dos elementos rituais na interação social. In: FIGUEIRA, S.A. (org). **Psicanálise e Ciências Sociais**. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1980, p. 76-114.

URRY, John. *Mobilities*.

Loïc Wacquant. *Corpo e alma. Notas etnográficas de um aprendiz de boxe*.

Alasdair MacIntyre. *Depois da virtude. Um estudo em teoria moral*.

Bauman, Zygmunt. *Comunidade: a busca por segurança no mundo atual*.

*Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído* / Ned Ludd, (org.) ; 2. ed. rev. -- São Paulo : Conrad Editora do Brasil, 2005.