

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE  
INSTITUTO DE PSICOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA  
LINHA DE PESQUISA SUBJETIVIDADE, POLÍTICA E EXCLUSÃO SOCIAL  
MESTRADO EM PSICOLOGIA

**Ciclos urbanos: traços e rastros de uma cidade pedalada**

Daniel Maribondo

Niterói, 2015

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE  
INSTITUTO DE PSICOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA  
LINHA DE PESQUISA SUBJETIVIDADE, POLÍTICA E EXCLUSÃO SOCIAL  
MESTRADO EM PSICOLOGIA

**Ciclos urbanos: traços e rastros de uma cidade pedalada**

Daniel Maribondo

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Psicologia do Instituto Psicologia da Universidade Federal Fluminense como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Psicologia, na linha de pesquisa Subjetividade, Política e Exclusão Social.

Orientadora: Profa. Dra. Lília Ferreira Lobo

Niterói, 2015

**Ficha Catalográfica elaborada pela Biblioteca Central do Gragoatá**

B239 Barboza, Daniel Maribondo.  
Ciclos urbanos: traços e rastros de uma cidade pedalada / Daniel Maribondo Barboza. – 2015.  
108 f. ; il.  
Orientadora: Lília Ferreira Lobo.  
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de Psicologia, 2015.  
Bibliografia: f. 98-101.

1. Bicicleta. 2. Tecnologia. 3. Exercício físico. I. Lobo, Lília Ferreira.  
II. Universidade Federal Fluminense. Instituto de Ciências Humanas e Filosofia. III. Título.

CDD 158

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE  
INSTITUTO DE PSICOLOGIA  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM PSICOLOGIA  
LINHA DE PESQUISA SUBJETIVIDADE, POLÍTICA E EXCLUSÃO SOCIAL  
MESTRADO EM PSICOLOGIA

**Ciclos urbanos: traços e rastros de uma cidade pedalada**

Daniel Maribondo

Aprovado em 2 de outubro de 2015.

**BANCA EXAMINADORA**

Profa. Dra. Lília Ferreira Lobo (orientadora)  
Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Danichi Hausen Mizoguchi  
Universidade Federal Fluminense

Profa. Dra. Cláudia Elizabeth Abbês Baeta Neves  
Universidade Federal Fluminense

Profa. Dra. Heliana de Barros Conde Rodrigues  
Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Dr. Leo Vinícius Maia Liberato  
Fundação Jorge Duprat de Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho

Niterói, 2015

*“Só quero laços de vida em cada palmo de chão”*

*Diana Pequeno, **Laços**.*

*Em memória a **Neilson Nunes Queiroz**, outro-pai, pai-outro, que trouxe-me  
laços de vida e delicadezas que hoje se espalham pelas ruas.*

*Saudades, nego.*

*Dedico este trabalho a quem se arrisca à rua, que com  
ela se confunde, com ela se entranha, que se faz um  
pouco rua, que faz da rua nós, que tomam corpo na  
rua, que tomam rua no corpo.*

## GRATIDÕES

Gratidão à cumplicidade, ao amor, à parceria, à disponibilidade, à disposição, às noites afora, aos dias adentro, às danças, às pedaladas, aos cantos, aos recantos, aos batuques, aos fungados, aos acolhimentos, aos beijos, aos abraços, aos olhares, aos toques, ao que escreveram, ao que falaram, ao que escutaram, ao que partilharam, às insistências, às persistências, aos cafunés, aos carinhos, às cocadas, ao tempo junto, ao viver junto, ao fazer junto, ao estar junto, à coragem, às críticas, aos elogios, às desconstruções, aos laços, à dedicação, à inspiração, à aposta na construção coletiva, à paciência, à delicadeza, ao cuidado, aos encontros, à sorte de encontrar, aos repicados, aos salpicados, às delícias, ao tesão. Na dificuldade de atribuir individualmente sem ser repetitivo, generalizo a gratidão: prefiro o risco do exagero, pois as palavras jamais darão conta das marcas que deixam e deixaram, tornando este corpo e esta pesquisa menos meus.

Alan Cunha, Alessandra Moreira, Ana Lúcia Sá, André Luiz Silva Souza, Ângela Brito Martins, Anita Garibaldi Schvartz Maribondo, Beatriz Galhardo, Bruno Gama, Christiane Goulart, Cláudia Abbês, Colegiado da Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal Fluminense, Cristina Monteiro, Danichi Mizoguchi, Dayane Cunha, Eduardo Passos, Elaine Azevedo, Elis Caetano, Everson Rach, Fabíola Oliveira, Fátima Mariaz, Félix Berzins, Flávia Soares, Gabriel Moreno, Gabriel Resende, Heidy, Heliana de Barros Conde Rodrigues, Ingrid Costa, Isis Bruny, Jairo Oliveira, Janaína Cardoso, Jaqueline Krepke, Jarbas Pires, João Pedro Goulart, João Santos, Jonatan Marques “DDD”, Jorge José Maciel Melo, José Silverio Barboza, Joyce Alves, Júlia Paim, Juliana Barboza, Karoline Ruthes Sodré, Leila Maribondo, Leo Vinícius Maia Liberato, Leonardo Cid, Leonardo Izoton, Lília Ferreira Lobo, Lívia Gaspar, Liziétia Siqueira “Chupetinha”, Lucas Leonardo, Luiza Reis, Luzia Guimarães, Marcelo Santana Ferreira, Márcia Moraes, Maria Lívia do Nascimento, Mariana Fausto, Mariana Uchoa, Marília Vidinhas, Marlon Cardozo, Massa Crítica de Niterói, Massa Crítica do Rio de Janeiro, Mateus Leite Barreto, Mauro Roberto, Melina Goulart de Paula, Michelle Lima, Nathália Fajardo, Neilza Nascimento, Odete Vilarins, Odilon Honorato, Paulinho, Paulo da Silva Costa, Paulo David Maribondo, Paulo Vidal, Pedro Felipe Araújo, Pedro Legey, Rafaella Martins, Reginaldo Camilo de Lima, Rita de Cássia Santos, Rita, Wagner, Robson de Oliveira, Romeu Silva, Ronald Arendt, Sabrina Lima, Samba de Coco de São Gonçalo, Sandoval Filho, Sônia Vasconcelos, Taynah Marillack, Tiago Régis, Vanessa Menezes de Andrade, Vânia Bernardino, Victor Hugo e os milhões de brasileiros que possibilitam a universidade pública.

*“Como é que pode a gente ser menino,  
ter sua coragem, traçar seu destino,  
sem pular o muro, trepar no coqueiro,  
ir no quarto escuro? Mãe, me mete medo  
mãe, me mete medo, mãe, me mete medo...  
O bicho que pega é o boi da cara preta,  
Deus lhe castiga, medo de careta, boi da cara preta,  
mãe, me mete medo, mãe, me mete medo, mãe, me mete medo...  
Mas atravesse o escuro sem medo... atravesse o escuro sem medo... atravesse o escuro sem medo...*

*De repente a gente começa a crescer,  
quer uma mulher que não pode ser,  
o pai quer matar, a mãe quer morrer,  
não dá pra ganhar, nem dá pra perder, não...  
A mulher se joga do alto do edifício  
porque o mais fácil fica o mais difícil  
fica o mais difícil...  
Mas atravesse a vida sem medo... atravesse a vida sem medo... atravesse a vida sem medo...*

*O perigo existe e faz parte do jogo  
mas não fique triste que viver é fogo,  
veja se resiste, comece de novo, comece de novo, comece de novo...  
Ao cruzar a rua você está arriscando,  
pode estar na lua, pode estar amando,  
passa um caminhão, cruza uma perua,  
o cara tá na dele, você tá na sua,  
você tá na sua, você tá na sua...  
Mas atravesse a rua sem medo... atravesse a rua sem medo... atravesse a rua sem medo...*

*Chega um belo dia, em qualquer semana,  
alguém bate na porte, é um telegrama,  
ela está chamando, é um telegrama, ela está chamando...  
Pra uns ela vem cedo, pra outros vem tarde.  
É que cedo ou tarde, ela vem de repente,  
chega pro covarde, chega pro valente,  
só tem que ninguém gosta de ir na frente,  
gosta de ir na frente, gosta de ir na frente, gosta de ir na frente...  
Mas atravesse a morte sem medo... atravesse a morte sem medo... atravesse a morte sem medo...*

*Atravesse o escuro, atravesse a vida, atravesse a rua, atravesse a morte... sem medo...  
Atravesse o escuro, atravesse a vida, atravesse a rua, atravesse a morte... sem medo...”*

Vinícius e Toquinho, **Sem Medo**



## RESUMO

Pedalar. Traçar as ruas, deixar a borracha, a pele e o sangue por onde passa. Cidade que adentra o corpo, corpo que marca a cidade. Coisas vivas: a bicicleta, o automóvel, o ônibus, a Psicologia, as técnicas de si, técnicas de fazer coletivo. Coisas sociais, coisas-corpo. A proposta desta pesquisa-pedalada é problematizar o entranhamento dessas coisas vivas, coisas sociais, no corpo, no cotidiano, tornando-os nossa carne e nossas práticas para conosco e para com os outros. Coletivo. Coisas vivas, coisas sociais, coisas coletivas, que se entranham e forjam coletividades. Parte-se de um ponto de vista específico: em cima do selim de uma bicicleta, um agenciamento-bicicleta – nem tão lento, nem tão rápido. Esse agenciamento é borrado e produz outros agenciamentos, assim como os lugares que se ocupa no exercício da mobilidade na cidade: na bicicleta, caminhando, tomando o transporte público.

Palavras-chave: bicicleta, massa crítica, tecnologia, mobilidade, cicloativismo

## ABSTRACT

Cycling. Tracing the streets, leaving rubber, skin and blood traces wherever you go. City that comes into the body, body that marks the city. Live things: the bicycle, the car, the bus, Psychology, self technics, collective-doing technics. Social things, body-things. This cycling-research's proposal is to question these live and social things getting into our body, our everyday, becoming our own flesh and our practices on ourselves and on others. Collective. Live things, social things, collective things that merge themselves and forge collectivities. The starting point is a specific point of view: over a bicycle sit, a bicycle agency – not that slow, not that fast. This agency is blurred and produces others agencies, as the places occupied while exercising mobility in the city: cycling, walking, taking public transport.

Keywords: bicycle, Critical Mass, technology, mobility, cicloativism

## Índice de figuras

Figura 1: Bicicleta fantasma e propaganda da Nissan.....	18
Figura 2: Trajeto da UERJ (A) até Pendotiba (B) ou Itacoatiara (C).....	22
Figura 3: Trajeto UERJ (A) até a casa na Tijuca (B).....	22
Figura 4: Percurso da casa na Tijuca (A) até o albergue em Botafogo (B).....	23
Figura 5: Trajeto da estação das barcas de Niterói (A) a Itacoatiara (C), passando pela subida da Cachoeira (B).....	24
Figura 6: Os dois trajetos feitos da casa na Tijuca (A) até a Colônia (B).....	25
Figura 7: Cinelândia, concentração da MC-Rio de Janeiro.....	27
Figura 8: Trajetos da casa da Tijuca (A) até o CRP/RJ (B) e CES (C).....	28
Figura 9.....	33
Figura 10: Encontros com o carro.....	35
Figura 11: Trajeto de Pendotiba(A), passando pelo Centro do Rio (B) e chegando ao Recreio (C).....	40
Figura 12: Trajeto casa na Tijuca(A) até a Central do Brasil (B) e Seropédica (C).....	43
Figura 13: Trajeto aproximado Tijuca(A) até Vigário Geral (B).....	45
Figura 14: Biometria: sua gratuidade com um toque de segurança.....	48
Figura 15: "O que fazer quando um motorista gritar com você..." .....	67
Figura 16: Trajetos Zona Sul (Botafogo, A) - Zona Norte (Tijuca, B), da esquerda para a direita: via ciclovia; via Catete; via Rio Comprido.....	77
Figura 17: Região do Rio Comprido e Elevado Paulo de Frontin (Engenheiro Freyssinet).....	78
Figura 18: Tira André Dahmer: Atropelamento causa lentidão no trânsito.....	83
Figura 19: Trecho aproximado da ciclovia da Estrada Caetano Monteiro, da Pestalozzi(A) até o Fórum (B).....	84
Figura 20: Ciclofaixa da Estr. Caetano Monteiro.....	84

## **SIGLAS E ABREVIATURAS**

CETTRAN – Coselho Estadual de Trânsito

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

CREPOP – Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas

CRP/RJ – Conselho Regional de Psicologia Subregião 05 (Rio de Janeiro)

CRPPP – Comissão Regional de Psicologia e Políticas Públicas

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito

DIY – Do it yourself

FECIERJ – Federação de Ciclismo do Estado do Rio de Janeiro

FVM – Faça você mesmo

MC – Massa Crítica

RH – Recursos Humanos

UERJ – Universidade do Estado do Rio de Janeiro

## Sumário

1. Pedaladas de aquecimento.....	12
1.1. Guinada.....	13
1.2. Por onde não ir.....	14
1.3. Trajetos.....	20
1.3.1. Caminhar-pesquisar-pedalar.....	20
1.3.2. Dá para pedalar?.....	25
1.3.3. Pedalando junto.....	26
1.3.4. Mobilizações e coletividades.....	27
1.3.5. Violência e gentileza.....	28
1.3.6. O resto.....	31
2. Reinventando a roda.....	33
2.1. “Quando você tiver dinheiro, vai comprar um carro, né?”.....	34
2.2. Encontros com o carro.....	35
2.3. Carro, coisa social.....	37
2.2. Bilhetagem eletrônica, ou “como dificultar o acesso a direitos?”.....	38
2.2.1. Dedos marcados.....	38
2.2.2. A saga burocrático-tecnológica do Bilhete Único.....	42
2.2.3. Biometria e controle da circulação.....	45
3. Engarrafamentos.....	49
3.1. Psicologia: “notório saber em trânsito”.....	50
3.2. "O que se faz de fato neste mundo pouco importa (...). A questão é quanto você consegue que os outros acreditem que fez.".....	54
3.2.1. Barcas.....	55
4. Massas pedalantes.....	58
4.1. Pedalares.....	59
4.1.1. O furto de Rebecca.....	61
4.1.2. Da mecânica ao cuidado.....	64
4.2. Concentrações.....	69
4.2.1. Duplo-cuidado, rotatividade e ponto-cego.....	70
4.3. Violência no trânsito, corpo e escrita.....	76
4.3.1. Vetores mortificantes que nos atravessam.....	81

4.3.2. Digressão: O ciclista deve ter cuidado.....	83
4.3.3. Retomando: violências que se confundem... e se toleram.....	86
5. Considerações finais.....	89
5.1 Metodologia a posteriori.....	90
5.1.1. Traições do percurso.....	90
5.2. Finalizando para retomar a cadência.....	94
6. Referências.....	98
6.1. Bibliografia.....	98
6.2. Músicas.....	100
6.2. Sites e conteúdos da Internet.....	101
6. Apêndices.....	102
Apêndice I - Mapa-guia geral, Região Metropolitana do Rio de Janeiro percorrida.....	102
Apêndice II - Distribuição de vagas no conselho estadual de trânsito do RJ.....	103
Apêndice III - Distribuição de vagas do Conselho Estadual de Saúde do RJ.....	104
Apêndice IV – Gritos na Massa Crítica Bicicletada Rio de Janeiro.....	105
7. Anexos.....	106
Anexo I – “Quem, quando e como fazer a rolha”.....	106
Anexo II - Índice de conteúdos do site Escola de Bicicleta.....	107

## 1. PEDALADAS DE AQUECIMENTO

*“Não quero falar, meu grande amor  
das coisas que aprendi na vida,  
e tudo que aconteceu comigo.  
Viver é melhor que sonhar  
e eu sei que o amor  
é uma coisa boa.  
Mas também sei  
que qualquer canto é menor  
do que a vida de qualquer pessoa.  
Por isso, cuidado, meu rei.  
Há perigo na esquina.  
Eles venceram  
e o sinal está fechado para nós,  
que somos jovens. (...)  
Minha dor é perceber  
que apesar de termos feito  
tudo o que fizemos.  
Ainda somos os mesmos,  
e vivemos...  
Ainda somos os mesmos,  
e vivemos  
como nossos pais.”*

Belchior, **Como nossos pais**

## 1.1. Guinada

Uma pedalada começa antes mesmo de se subir numa bicicleta e riscar a cidade. Da mesma maneira que um motorista, motociclista ou pedestre planejam seus percursos, em cada aspecto, nas paradas, nos contornos, nas bandalhas, o pedaleiro pensa, de antemão, naquele caminho que será feito. Tratando-se de um caminho já conhecido, daqueles que rapidamente caem na rotina, como ir à escola, ao trabalho, à faculdade, ao supermercado, à feira, ao cinema, ao teatro, à noitada, ao bar, à Lapa, desenvolve-se um comportamento entranhado, que produz esse pedalar. As deformações no asfalto, os buracos, as entradas à direita, as entradas à esquerda, os pontos de ônibus estão lá como um corpo citadino a carinhar. Cada vez mais conhecido e cada vez mais por conhecer, esse corpo é explorado e delineado, com suas vias que adentram e que percorrem, ao mesmo tempo que o corpo do ciclista – já também corpo da bicicleta – se produz, absorvendo os impactos, os ventos, as curvas, as sinuosidades, os trepidares dos paralelepípedos e das altas velocidades. O caminho já não é mais da cidade apenas, não mais a concretude fria de uma representação linear em um mapa. O caminho, agora, é também o pedaleiro, é também o transeunte, o motorista e o motociclista. E pode vir o doutor ou administrador público que quiser e intervir, destruir, demolir o que for, que não poderá mais usurpar aquele caminho de ninguém. “E não tem tira, nem doutor, nem ziczira, quero ver quem é que tira nós aqui deste lugar”.<sup>1</sup>

A cidade produz os corpos dos cidadãos, mas os cidadãos, ao mesmo tempo, produzem a cidade. Não são dicotômicos. A medida que ocupa esse espaço, esse território, a pessoa imprime sua vida na cidade, numa dança entre corpos que produz novas significações, novas apropriações. Zonas de passagem que aglomeram pessoas logo se transformam em pequenos comícios. Um acorde de violão corta o silêncio intercalado por sons de aparelhos celulares pessoais do metrô às dez horas da manhã, afirmando algo para aquele espaço. Uma bica que desperdiça água em um ponto entocado do Canal do Mangue<sup>2</sup> se torna o chuveiro para aqueles que tem a rua como lar. O motorista sobe na estrutura de concreto que separa duas pistas para fugir de um congestionamento. Os corpos já não são mais apenas do ciclista, do pedestre, do motorista ou do motociclista. Esses corpos estão marcados no duro concreto, na areia macia ou nos escorregadios restos de obras no asfalto. A cidade se constrói como um monumento a seus cidadãos. E não adiantam as investidas do prefeito ou de empreiteiras,

---

1 Música “A violeira”, composta por Antônio Carlos Jobim e Chico Buarque de Holanda.

2 Situado à Avenida Francisco Bicalho, centro do Rio de Janeiro. Popularmente conhecido como “Leopoldina”, por ser o local onde fica a antiga estação de trem que leva esse nome.

com suas forças repressivas de cara feia – sejam policiais, psicólogos ou assistentes sociais –, nem suas máquinas superpotentes, e remover as pessoas desses lugares. Elas estarão marcadas ali para sempre, sorrindo, passando, sangrando. “Não tem carranca, nem trator nem alavanca, quero vem quem é que arranca nós aqui deste lugar”.<sup>3</sup>

## 1.2. Por onde não ir

*"Vem por aqui" — dizem-me alguns com os olhos doces  
 Estendendo-me os braços, e seguros  
 De que seria bom que eu os ouvisse  
 Quando me dizem: "vem por aqui!"  
 Eu olho-os com olhos lassos,  
 (Há, nos olhos meus, ironias e cansaços)  
 E cruzo os braços,  
 E nunca vou por ali...  
 A minha glória é esta:  
 Criar desumanidades!  
 Não acompanhar ninguém.  
 — Que eu vivo com o mesmo sem-vontade  
 Com que rasquei o ventre à minha mãe  
 Não, não vou por aí! Só vou por onde  
 Me levam meus próprios passos...  
 Se ao que busco saber nenhum de vós responde  
 Por que me repetis: "vem por aqui!"?  
 Prefiro escorregar nos becos lamacentos,  
 Redemoinhar aos ventos,  
 Como farrapos, arrastar os pés sangrentos,  
 A ir por aí...  
 Se vim ao mundo, foi  
 Só para desflorar florestas virgens,  
 E desenhar meus próprios pés na areia inexplorada!  
 O mais que faço não vale nada.  
 Como, pois, sereis vós  
 Que me dareis impulsos, ferramentas e coragem  
 Para eu derrubar os meus obstáculos?...  
 Corre, nas vossas veias, sangue velho dos avós,  
 E vós amais o que é fácil!  
 Eu amo o Longe e a Miragem,  
 Amo os abismos, as torrentes, os desertos...  
 Ide! Tendes estradas,  
 Tendes jardins, tendes canteiros,  
 Tendes pátria, tendes tetos,  
 E tendes regras, e tratados, e filósofos, e sábios...  
 Eu tenho a minha Loucura!  
 Levanto-a, como um facho, a arder na noite escura,  
 E sinto espuma, e sangue, e cânticos nos lábios...  
 Deus e o Diabo é que guiam, mais ninguém!*

<sup>3</sup> A mesma música citada na página anterior, na nota 1.



*Todos tiveram pai, todos tiveram mãe;  
 Mas eu, que nunca principio nem acabo,  
 Nasci do amor que há entre Deus e o Diabo.  
 Ah, que ninguém me dê piedosas intenções,  
 Ninguém me peça definições!  
 Ninguém me diga: "vem por aqui!"  
 A minha vida é um vendaval que se soltou,  
 É uma onda que se alevantou,  
 É um átomo a mais que se animou...  
 Não sei por onde vou,  
 Não sei para onde vou  
 Sei que não vou por aí!"*

José Régio, **Cântico negro**

Primeira cena<sup>4</sup>: uma autoestrada de área rural, típica de filmes americanos. Um carro é conduzido por um motorista com aparência doméstica, ar despreocupado e com uma criança no banco traseiro. Ele vem por uma via secundária, pára por um momento antes de entrar na autoestrada, vislumbra um outro carro que vem nela e avança. O outro condutor, vestido como executivo, que vem pela autoestrada, vê o outro carro entrar na sua pista, arregala os olhos e começa a frear. O movimento de ambos os veículos é congelado, ao ponto da poeira da estrada ficar estancada no ar – um desses efeitos cinematográficos. Ambos os motoristas desembarcam e iniciam a costumeira discussão, sem tantos atritos, sobre o-que-fizeram-e-por-que-fizeram. O motorista-doméstico se adianta com o pedido de desculpas, dizendo que pensava dar tempo de entrar na pista. O executivo retruca, indignado, acusando que o outro adentrou a pista do nada, e que ele não teria tempo de diminuir a velocidade. O primeiro pondera que foi apenas um erro bobo, e o outro admite “Eu sei, se estivesse um pouco mais devagar...”. Desta vez, o tom do primeiro é de súplica: “Por favor, meu filho está comigo”. Assustado, o executivo olha para o carro alheio, vê a criança. Contudo, insiste “Mas eu estou muito rápido”, e complementa “Eu sinto muito”. O pai leva as mãos ao céu numa expressão de quase-choro e ambos retornam para seus veículos. Pouco mais de dez metros separam os dois. O motorista-executivo suspira e olha para o velocímetro: cento-e-dez quilômetros por hora. O doméstico, por sua vez, já no banco do motorista e com o cinto-de-segurança instalado, volta-se para o banco de trás e olha nos olhos do filho que, inocente e congelado, retorna o olhar. Os movimentos retomam seu curso normal e o carro-do-executivo colide agressivamente contra a lateral do carro-doméstico. A cena é cortada e surge o *slogan*: “Outras pessoas cometem erros. Desacelere”.

4 Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=WFYmXx2BMU>

Segunda cena<sup>5</sup>: uma dessas câmeras que nos observam sem que saibamos, mesmo sabendo que existem, registra um trecho da Avenida Visconde de Jequitinhonha, em Recife, Pernambuco – um semáforo verde, uma faixa de pedestres, uma rua que vira à direita. A mão é única, em direção ao horizonte – a câmera pega toda a largura da rua, e um tanto das calçadas que a costeiam. O sinal verde autoriza a passagem aos veículos, contudo o avançar dos pedestres para a rua, enquanto olham no sentido que vem os carros, indica que é possível passar com alguma segurança e ousadia. O semáforo pisca, escurece, volta ao verde, como se apresentasse algum defeito. Um ciclista, surgindo de um dos lados da pista, talvez ensejado pela confiança dos pedestres em avançar no sinal fechado, continua sua pedalada calmamente rumo ao outro lado – um curto trajeto, que se mostraria sem volta. Alguns veículos – uma van, um carro particular – diminuem a velocidade ante às desobedientes e temporárias ocupações da rua. Quase completando sua travessia, o pedaleiro é atingido ferozmente por um carro que desponta em alta velocidade. A bicicleta se espatifa em pedaços que, mesmo com a baixa resolução do vídeo das câmeras do governo, ficam claros nas imagens. O rapaz voa cerca de dez metros a frente, praticamente metade do tanto que voou o pedaço maior daquilo que pouco antes fora uma bicicleta.

A primeira cena trata-se de uma campanha do Governo da Nova Zelândia pela diminuição da velocidade dos veículos nas vias do país. O *slogan* é bem sucinto no que propõem: desacelere, pois outras pessoas (além de você) cometem erros. Conta com recursos audiovisuais modernos, alta definição da imagem, e utiliza efeitos especiais para garantir a sacada genial de congelar o momento e possibilitar um diálogo impossível antes de uma colisão inevitável. A sensação de tristeza de ambos os motoristas é palpável, os dois reconhecem, um para o outro, que poderiam e deveriam ter feito diferente. Mas sobrevém a batida.

O segundo, por sua vez, é um desses instantes do cotidiano. Uma cena real, sem efeitos, sem cortes, sem sacadas geniais. O sangue é real, a morte é real – a porrada dói em mim, só de ver. Não dura mais do que onze segundos, sendo que o atropelamento em si se dá na metade desse tempo, e o restante são os degradingares do que aconteceu. Certamente são imagens que vazaram do computador de algum órgão público. Trata-se nada mais nada menos do que um desses momentos rotineiros, quiçá já automatizados, pelos quais passamos e nem sentimos – talvez, mesmo, muitos de nós já tenhamos quase enfrentado uma situação como

---

5 Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=PehunktVHBs>

essa e sequer nos demos conta.

Essa última cena foi um vídeo amplamente divulgado nos *sites* de relacionamento da *Internet*. Em onze dias, recebeu mais de dois mil e quinhentos comentários, sendo eles dos mais variados estilos. Alguns escreviam como se apontassem o dedo para o ciclista, acusadores, pois errara ao atravessar quando o sinal estava fechado para ele. Outros, por sua vez, traziam à baila a responsabilidade do motorista: não deveria estar nessa velocidade, deveria ter dado preferência. Uns tantos, com mais pompa, citam a legislação de trânsito e até mesmo o a legislação penal para afirmar de quem foi o erro e quem estava, de fato, no seu direito.

Caio Menezes, esse era o nome do ciclista assassinado em Recife e que virou estatística. Após algumas pesquisas superficiais na *Internet*, chega-se a um vídeo do movimento Bicletada de Recife e sua manifestação em memória a Caio<sup>6</sup>. Nele, os pedaleiros demonstram como que o trecho do acidente consiste em um semáforo que perdura seis minutos aberto para os veículos, permitindo que pedestres atravessem obedientemente por vinte segundos. Em seguida, as pessoas que participam da Bicletada iniciam a intervenção no trecho: panfletagem junto aos carros, uma placa afixada no próprio semáforo, uma interpretação da morte com um *die-in*, onde todos se deitam na pista como se estivessem desfalecidos. E, finalmente, instalam uma bicicleta pintada de branca em um poste – Bicicleta Fantasma –, homenagem *in memoriam* ao parceiro falecido, provavelmente desconhecido a muitos – senão a todos – ali presentes, mas que compartilhava das tensões de ousar usar um veículo não motorizado nas ruas de Recife. Eis que, repentinamente, o *site* que hospeda o vídeo em questão apresenta uma propaganda à direita que chama a atenção pela debochada frivolidade: “Nissan: inovação que excita. Clique e agende um *test drive*” (Figura 1).

Assim como o vídeo vazado de algum órgão público que registra o assassinato, esse vídeo da manifestação em memória a Caio é seguido de comentários que, em sua maioria, retomam o tom jurídico: quem estava certo? Quem estava errado? Desta vez, porém, os comentários se estendem aos que se manifestavam: “bando de desocupados”, alguns bradam através das letras maiúsculas. Outros parabenizam a homenagem, contudo com a ponderação acerca da irresponsabilidade do ciclista. Alguns poucos levantam a questão de que, independente de quem está certo ou errado, essa vida jamais voltará.

Quanta vida ainda se perderá enquanto discutimos o que é certo e o que é errado?

---

6 Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=PbJAoHnbgX4>

Quantos corpos ainda se dilacerarão enquanto investigamos de quem é a culpa disto ou daquilo? Quantos possíveis de existência se ceifarão enquanto aguardamos os culpados – ou responsáveis – resolverem o que afeta todos nós, que ceifa a nós mesmos todos os dias, ainda que não cesse nosso pulsar por completo?

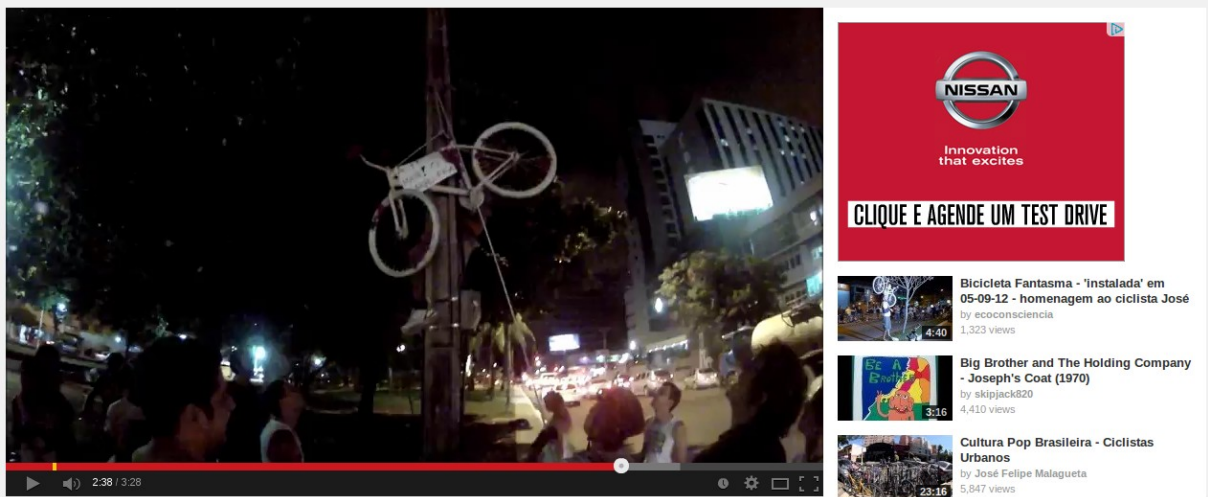


Figura 1: Bicicleta fantasma e propaganda da Nissan

Foucault (2005), ao propor a noção de biopoder, utiliza duas afirmações para problematizar a diferença entre esse e o poder soberano. A soberania se exerceria por uma lógica de “Fazer morrer e deixar viver”, compreendendo o poder que o rei, o soberano possuía de mandar matar algum daqueles que estavam em suas terras. A segunda parte da máxima, “deixar viver”, acabava por ser um desdobramento da primeira: o soberano não se imprimia sobre as minúcias da vida das pessoas, sobre a maneira como conduziam seu cotidiano – desde que não o incomodassem nem ameçassem seu poderio.

Trazendo a noção de biopoder para análise, Foucault propõe outra máxima: “Fazer viver e deixar morrer”. A partir de vários processos históricos, entre eles a entrada da medicina como política de Estado, o poder passa a se exercer através de modulações, de modos de vida, ao nível das massas. É um exercício que passa a se voltar para a população de forma geral, que se capilariza, dentre outras formas, como um discurso de saúde acerca de “como devemos viver” para que nossos corpos continuem úteis, usáveis e disponíveis. O “deixar morrer” se volta para quem teria caído no campo da inutilidade, e para quem a principal política – menos dispendiosa – é, justamente, “deixar morrer”: o idoso, o deficiente,

o delinquente.

Pedalando com Foucault, portanto, entendemos o ceifar de possíveis de existência, não apenas como o fim da sobrevivência biológica, ou a morte cerebral, ou a interrupção permanente dos batimentos cardíacos, como certamente aconteceu ficticiamente na campanha da Nova Zelândia e, concretamente, na avenida de Pernambuco. Esse ceifar refere-se também às pequenas mortificações que se dão no dia-a-dia, a cada tolhimento dos possíveis de existência que se produz a cada instante. Um ceifar aqui e acolá da potência de vida, uma morte em vida: mortificação. Falamos não apenas do veículo que ameaça, do caminhão que constrange ou da bicicleta que invade a calçada, mas também da aula que repreende, do saber psi que patologiza, das tecnologias sociais que fiscalizam o morar, e de todas pretensas verdades que, munidas de uma metafísica travestida de verdades morais, científicas e racionais, operam modulações da vida em determinado sentido, no sentido de uma governabilidade capitalística.

Resnick, ex-aluno de Ted Kaczynski<sup>7</sup> em Harvard, apresenta o seguinte questionamento durante um seminário sobre legitimidade política (*apud* LUDD, 2005)

Imagine que um grupo de cientistas pede um encontro com as lideranças políticas do país para discutir a introdução de uma nova invenção. Os cientistas explicam que os benefícios da tecnologia são incontestáveis, e que a invenção aumentará a eficiência e tornará a vida de todos mais fácil. O único lado negativo, eles alertam, é que para ela funcionar, 40 mil pessoas inocentes terão que morrer a cada ano. Os políticos decidiriam adotar ou não a nova invenção?

Os alunos estavam prestes a dizer que tal proposição seria completamente rejeitada de imediato, quando ele despreocupadamente observou: “Nós já a temos: o automóvel.”

O que estamos dispostos a tolerar a partir do nosso entranhamento com determinadas tecnologias?

Essas são duas perguntas essenciais a este trabalho: o quanto de vida perderemos enquanto discutimos o que ou quem está certo e o que ou quem está errado? O que estamos dispostos a tolerar para sustentar certos entranhamentos tecnológicos?

Não propomos apresentar respostas fechadas. O que queremos é trazer a questão do uso da bicicleta como um possível de experimentação da cidade e da existência que coloque em foco certos aspectos dessas perguntas. Apostamos aqui numa temporalidade diferenciada, num ritmo cadenciado e numa corporeidade que incorpora esse ritmo. Apostamos no risco de se expôr em uma ação direta, não apenas em manifestações, mas no simples fato de jogar o

---

7 Conhecido como Unabomber.

corpo à rua. Como Guizzo (2008) coloca, apostamos em um “ter que acreditar”. Ter que acreditar que é possível, através das pedaladas nas ruas do Rio de Janeiro, interferir nos ritmos da cidade, interferir nas relações que se estabelecem na freneticidade e na velocidade das ruas de uma metrópole nacional. Apostamos que é possível mudar a partir de um movimento de contaminação cotidiano, que se entranha em cada mover-se na cidade. Apostamos no valor de um sorriso refletido no retrovisor para um motorista de ônibus após uma ocupação abusada das ruas. Apostamos na força do “jóinha”<sup>8</sup> para uma comunicação entre aqueles que estão se movendo pela cidade e na ocupação do espaço público das ruas. Apostamos em uma errância pela cidade como estratégia de resistência à sua privatização.

Apostamos, aqui, em nós. Não supomos que motoristas sejam psicopatas que entram em seus veículos com a intenção de assassinar quem quer que seja na rua. No entanto, entendemos que, muitas vezes, para evitar um atraso de tantos minutos que produzam tantos reais de desconto na folha de pagamento ao final do mês, certas intenções de velocidade e ritmo sejam impressas no pedal do acelerador, ou apenas uma falta de responsabilidade, que culminam em assassinatos, sim. Entretanto, a mobilidade é um território partilhado por todos, uma experiência, um estar-junto inevitável e, mesmo que todos os cuidados com o ser humano estejam suspensos por um momento pelo sangue que sobe à cabeça, somos obrigados a negociar esse ato de mover-se no mesmo espaço – nem que seja para garantir a integridade de nosso veículo. E, nesse jogo de manter a lataria intacta, outros possíveis cuidados podem surgir, uma pausa pode acontecer, um olhar pode ser trocado, em um movimento coletivo de governo da mobilidade.

### 1.3. Trajetos

#### 1.3.1. Caminhar-pesquisar-pedalar

*Caminho se conhece andando  
então vez em quando  
é bom se perder.  
Perdido anda perguntando,  
fica procurando  
e acha sem saber.  
Perigo é se encontrar perdido,  
deixar sem ter sido,  
não olhar, não ver.*

---

8 Gesticulação com a mão, com o polegar estendido e demais dedos fechados, em sinal de “Tudo bem”, “Obrigado”, e tantos outros possíveis.

*Bom mesmo é ter sexto sentido  
sair distraído  
e espalhar bem-querer.*

Chico César, **Deus me proteja**

Chico César, com sua poesia, nos coloca a questão do conhecer e do caminhar. Conhecer é caminhar, é fazer o corpo circular por perguntas, e fazer dessas perguntas outras perguntas, que caminhem por outras trilhas – uma pesquisa-caminhada. Pode-se mesmo elaborar um roteiro, que funcionará como provisório, temporário, como uma sugestão. Entretanto, é nas entrelinhas do caminho-pesquisa, no perder-se do roteiro que emerge boa parte do que se pergunta e, até mesmo, o que se busca encontrar. É no perder-se que encontramos, seja lá o que for.

Esta pedalada-pesquisa também surge de um perder-se. Ela é um erro – uma errância. Quando perdemos algo, logo nos perguntam “onde você perdeu?”, e o pensamento irritadiço responde, ainda que não o faça em palavras, “se soubesse, não teria perdido”. Perder-se, assim como errar, não está situado de forma a localizar onde começamos e onde terminamos de nos perder (SANTOS, 2014) .

A maior parte do curso de graduação em Psicologia envolveu um investimento intenso em transporte, investimento tanto financeiro quanto de tempo, de energias. Morava em Niterói, ao mesmo tempo, nos bairros de Pendotiba e Itacoatiara. São bairros relativamente distantes em relação ao próprio centro da cidade, tomando pelo menos quarenta minutos, de ônibus, para lá chegar. Dali para a Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), onde cursava a faculdade, levavam mais cerca de trinta minutos, sem trânsito. Isso significa que ao longo de, pelo menos, sete anos, fiz esse percurso que tomava de três a cinco horas diárias de condução (Figura 2).

Logo no final do curso, no ano de 2009, mudei-me para o Rio de Janeiro, no bairro da Tijuca. Intimamente sabia que, se não fizesse esse movimento, dificilmente concluiria o curso. Passei a morar, então, a cerca de trinta minutos a pé da UERJ (Figura 3).

Nesse mesmo ano, passei a procurar emprego, pois as bolsas de estudos estavam para acabar e não eram mais suficientes para os gastos no Rio de Janeiro. Através da indicação de um amigo, consegui abocanhar uma vaga como atendente em um albergue no bairro de Botafogo, na Zona Sul do Rio de Janeiro. A fluência no inglês e o arranho no espanhol

ajudaram bastante.

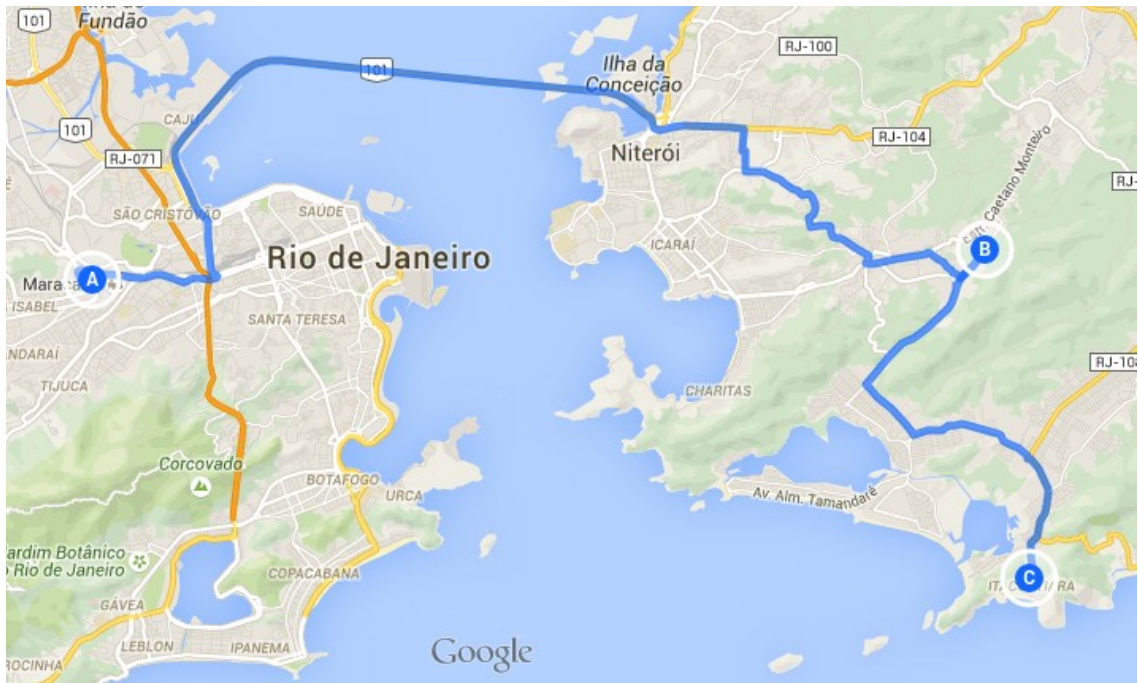


Figura 2: Trajeto da UERJ (A) até Pendotiba (B) ou Itacoatiara (C)

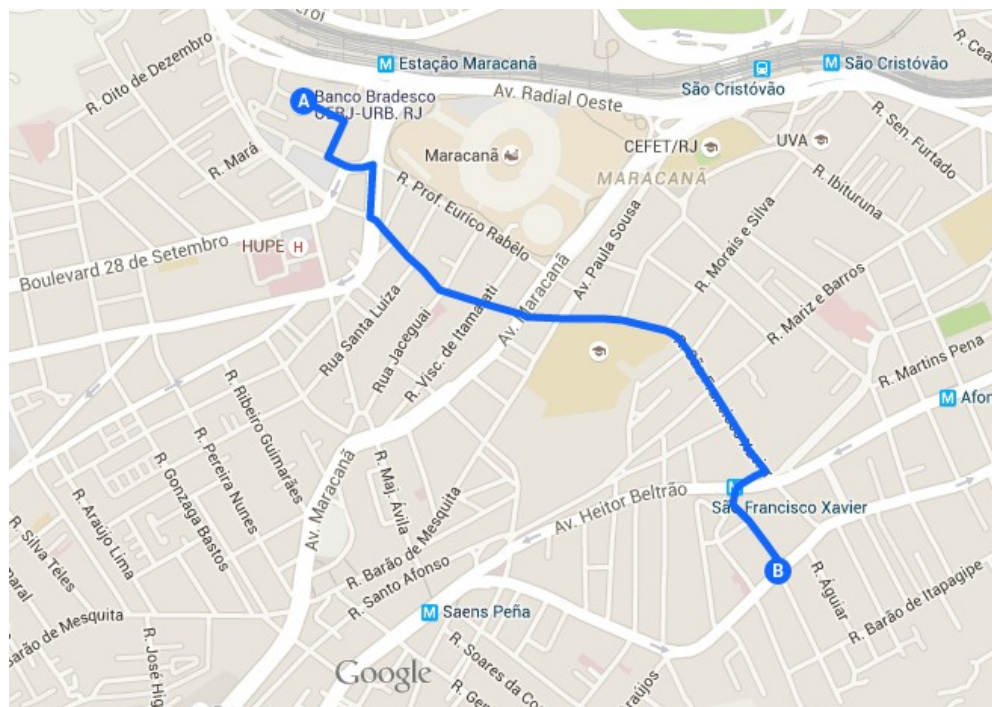


Figura 3: Trajeto UERJ (A) até a casa na Tijuca (B)



O trajeto de casa, na Tijuca, até o albergue (Figura 4) tomava até uma hora de ônibus, e consumia cerca de um quinto do que eu recebia por dia. Aos poucos, esse valor foi pesando, da mesma maneira que meu próprio corpo: receber um pouco mais passou a se reverter em comer mais, o que reverberou alguns quilos que se acumulavam no abdômem.

No ano seguinte, 2010, fiz a escolha de adquirir uma bicicleta para tentar superar esses dois problemas. Por impulso, adquiri uma de segunda mão, sem pesquisar, apenas vendo, pela *Internet*, se era bonita. Foi uma boa aquisição, uma boa marca, apesar dos defeitos que ela apresentou no decorrer das semanas. Com muita insistência, passei a estudar um pouco de mecânica de bicicletas, o que me permitiu contornar certos problemas, ao mesmo tempo que compreendia os limites do que eu poderia fazer e quando teria de recorrer a profissionais.

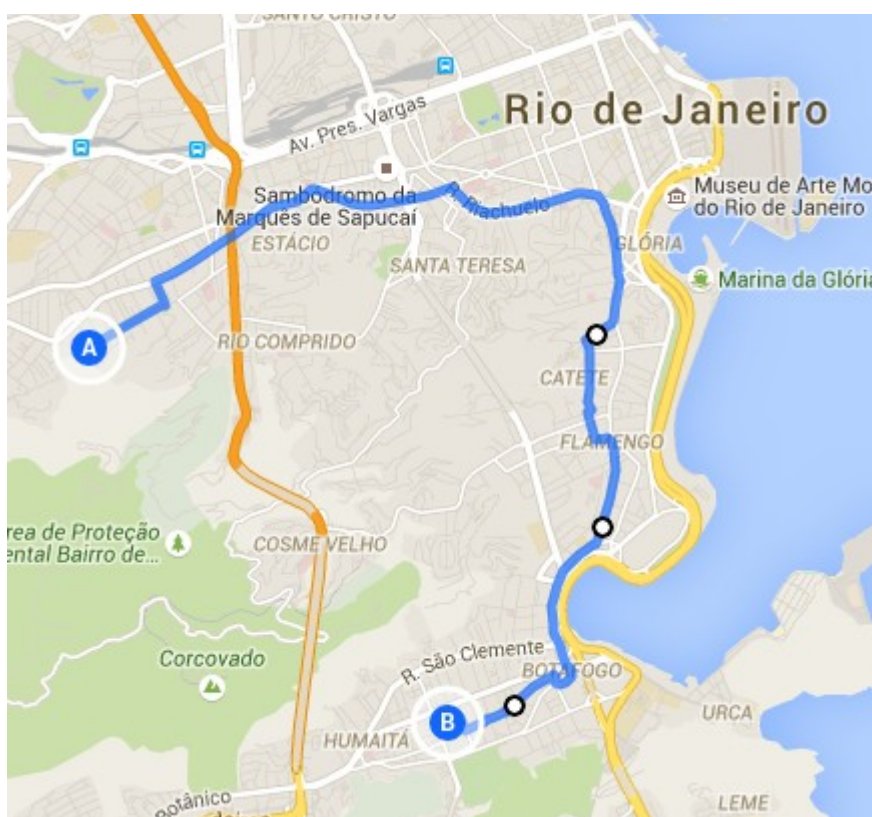
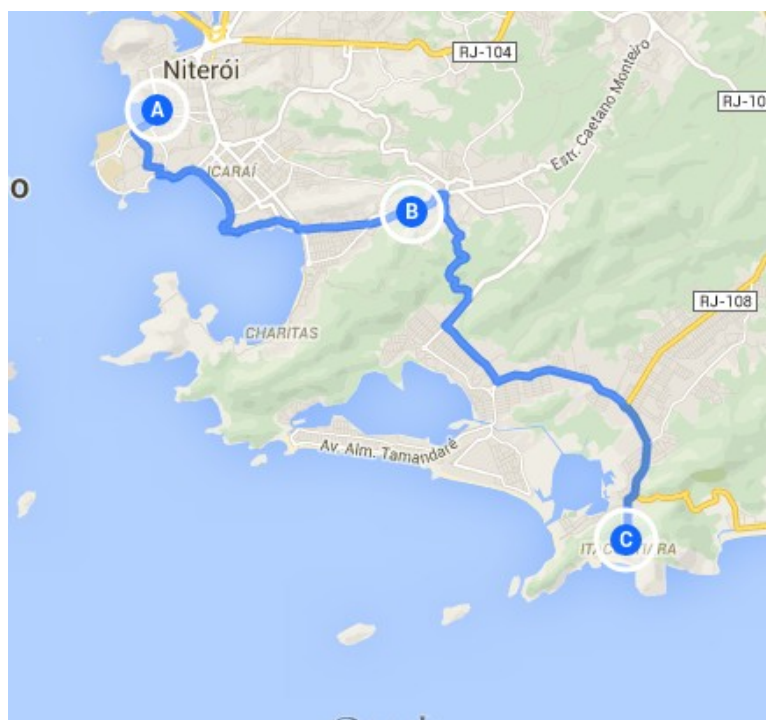


Figura 4: Percurso da casa na Tijuca (A) até o albergue em Botafogo (B)

Passei a ir para a UERJ e para o albergue de bicicleta, e do albergue para a UERJ, da UERJ para o albergue. Os horários de trabalho eram muito flexíveis, e eu figurava como “coringa”, isto é, a pessoa disponível para cobrir as folgas e faltas de outros atendentes.

As pedaladas iam e vinham, e aos poucos eu conhecia melhor a cidade que passei a morar. Visitei cantos e reconhecia cada rua pela qual passava, identificava buracos que completavam aniversário. Meu corpo encarnava a cidade de maneira diferente àquela que estava acostumado: os solavancos do paralelepípedo, os trepidares do asfalto frisado para recapeamento passaram a me marcar. Não apenas os traços físicos da cidade se cravavam na carne, mas também as ocasiões que os trechos forjavam. Passava a antecipar os movimentos com a bicicleta, para melhorar a segurança, variando do bordo esquerdo para o bordo direito e de volta de acordo com cada pedaço do caminho. Ora um ponto de ônibus muito movimentado ensejava a passagem à esquerda, ora um acesso a uma via expressa indicava a alternância para o lado direito. E assim o corpo-rua se tornava mais perceptível, palpável.

Como disse, em 2009 passara a morar no Rio. No entanto, fazia o traslado para Niterói com relativa frequência, principalmente nos finais de semana, para visitar a família e amigos. Munido da bicicleta, continuei com esse movimento de idas-e-vindas a Niterói, o que exigia atravessar a Baía de Guanabara de barca e encarar a terrível subida da Cachoeira<sup>9</sup> (Figura 5).



*Figura 5: Trajeto da estação das barcas de Niterói (A) a Itacoatiara (C), passando pela subida da Cachoeira (B)*

---

9 Estrada da Cachoeira, nome popular da Avenida Rui Barbosa, que liga os bairros de São Francisco e do Largo da Batalha.

No mesmo ano de 2010, o albergue fechou e passei na seleção para estagiar em uma casa de passagem<sup>10</sup> e em um Serviço Residencial Terapêutico (SRT) na rede de atenção psicossocial (RAPS) do Rio de Janeiro, no bairro Colônia, em Jacarepaguá. Depois de algumas semanas de estágio, arrisquei fazer o trajeto de bicicleta (Figura 6). Eram cerca de vinte e cinco quilômetros apenas de ida, o que tomava aproximadamente duas horas sobre a magrela. O tempo que levava para fazer o trajeto de ônibus era exatamente o mesmo, tomando duas conduções.

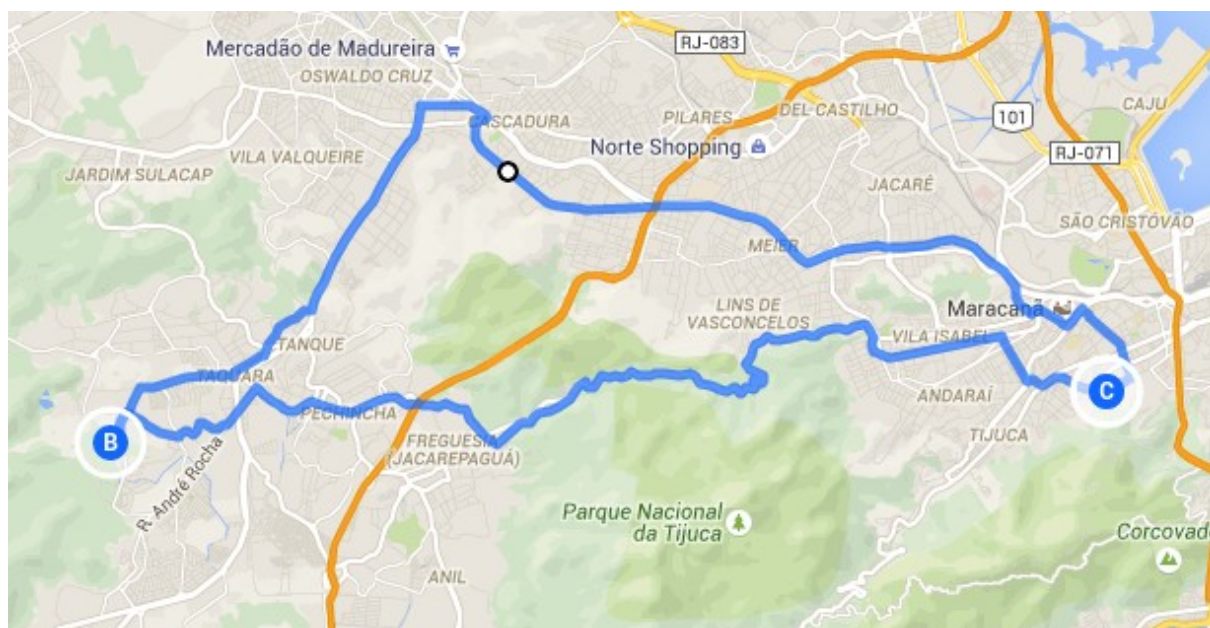


Figura 6: Os dois trajetos feitos da casa na Tijuca (A) até a Colônia (B)

### 1.3.2. Dá para pedalar?

Passei a utilizar a bicicleta para tudo quanto é percurso. Como uma obsessão, uma mania, sempre indagava se era possível pedalá-lo. E tentava. Nem sempre era afortunado,

10 À época, chamava-se NURIS – Núcleo de Reabilitação e Integração Social – , onde moravam, a título temporário, usuários da rede de saúde mental do Rio de Janeiro que tinham passado por longos períodos de internação psiquiátrica. Propunha-se como um “meio-termo” entre núcleos de longa internação e os Serviços Residenciais Terapêuticos (SRTs), que são casas onde moram os usuários. Os SRTs são custeados pela administração municipal e acompanhados por profissionais de saúde (cuidadores, psicólogos, psiquiatras, enfermeiros, assistentes sociais) da RAPS do território.

Hoje, o NURIS não existe mais. Ele se localizava ao lado do Centro de Atenção Psicossocial (CAPS) II Artur Bispo do Rosário, que passou a abarcar a área do NURIS, transformando-se em um CAPS III. Este propõe-se a ser o serviço voltado, principalmente, ao acolhimento de crise, contando com funcionamento 24h e possibilidade de internação por sete dias consecutivos ou dez, intercalados, em um mês.

algumas vezes caía em vias que não permitiam o acesso de bicicleta, outras me deparava com uma via interditada, ou simplesmente levava mais tempo do que imaginava a partir do cálculo de quilômetros por hora.

Essa obsessão consistia, de fato, em um grande deslumbramento com a cidade, com meu corpo, com o tanto de Rio de Janeiro e de Niterói que não conhecia. Uma surpresa ao preencher, aos poucos, buracos que existiam no mapa mental das cidades. Tanto mais pedalava, tanto mais descobria vias secundárias desconhecidas, e tanto mais me dava conta do quanto ainda havia por conhecer.

### 1.3.3. Pedalando junto

Assim, tecia as pedaladas pela cidade, e em algum momento tive conhecimento do movimento da Massa Crítica<sup>11</sup>. Não consegui fazer o resgate de quando isso aconteceu, exatamente, mas arriscaria dizer que foi através do livro *Apocalipse Motorizado*, organizado por Ned Ludd. Procurei na *Internet* e descobri que existia uma lista de discussão por *e-mail* da Bicletada Rio de Janeiro. Adentrei o grupo, descobrindo que os encontros aconteciam na última sexta-feira do mês, na Cinelândia (Figura 7), no centro da cidade.

Entre no espaço virtual do movimento em outubro ou novembro de 2010, contudo apenas em janeiro de 2011 fui ao encontro da Bicletada. Não éramos muitos, cerca de quinze pessoas e quinze bicicletas. Mas era bastante, comparativamente. Acompanhando a lista eletrônica, via que o encontro não costumava chegar aos dois dígitos de participantes.

O fato é que foi um encontro extremamente potente. Se já havia um deslumbramento no pedal solitário, pela sua força, pelo entranhamento com a cidade, pelo contato com outros atores da mobilidade como motoristas, motociclistas e pedestres, o deslumbre agora se multiplicava. Além de ver que não estava sozinho nessa sensação da força do pedalar na cidade, percebia uma outra potência ao fazer isso coletivamente. Cantando pelas ruas, sentia a força e o possível de fazer a cidade, em pleno horário de pico, fluir num ritmo diferente. Senti que os documentários sobre a mobilidade por bicicleta na Holanda ou na Dinamarca tomavam

---

11 No Brasil, o movimento da *Critical Mass*, dependendo da localidade, adota dois nomes: Massa Crítica, a exata tradução do original em inglês, e Bicletada, nome também utilizado pelos colegas lusitanos. No Rio de Janeiro, é ainda motivo de discussão. Utilizou-se por muito tempo o nome Bicletada, e ainda fazemos uso ao nos referirmos ao movimento/coletivo, verbalmente. No entanto, desde 2012 que houve uma decisão coletiva de assumir o nome Massa Crítica, afim de abarcar outras pessoas que também se locomovem utilizando energia metabólica, como skatistas, patinadores, patineteiros, cadeirantes e pedestres.

concretude ali. E que não havia o que esperar do poder público, de empresas, de gestores e o qualquer força gerencial que cisma de controlar a cidade para si: que estávamos, ali, em ato, tornando presente o que fora uma esperança de futuro.



*Figura 7: Cinelândia, concentração da MC-Rio de Janeiro*

Particpei bastante da então Bicicletada Rio de Janeiro, no ano de 2011, que coincidiu de ser o último ano da graduação em Psicologia. A intensidade do entranhamento era tal que conclui o curso com uma monografia na qual discutia as forjas de coletividade na atualidade, na tentativa de afirmar outros possíveis de afirmação política. Dentre essas forjas, estava a bicicleta, o pedalar e o movimento da Bicicletada.

#### 1.3.4. Mobilizações e coletividades

As pedaladas continuavam, e as mobilizações também. Se outrora o espaço formal de fazer coletivamente fora o movimento estudantil de Psicologia, agora era a inserção no Conselho Regional de Psicologia do Rio de Janeiro (CRP/05), através da Comissão Regional

de Psicologia e Políticas Públicas (CRPPP). A proposta fora de contribuir para a inserção da entidade no Conselho Estadual de Trânsito do Estado do Rio de Janeiro (CETTRAN/RJ). No entanto, o trajeto percorrido acabou me levando ao Conselho Estadual de Saúde (CES/RJ), onde estive como conselheiro por um ano (Figura 8).

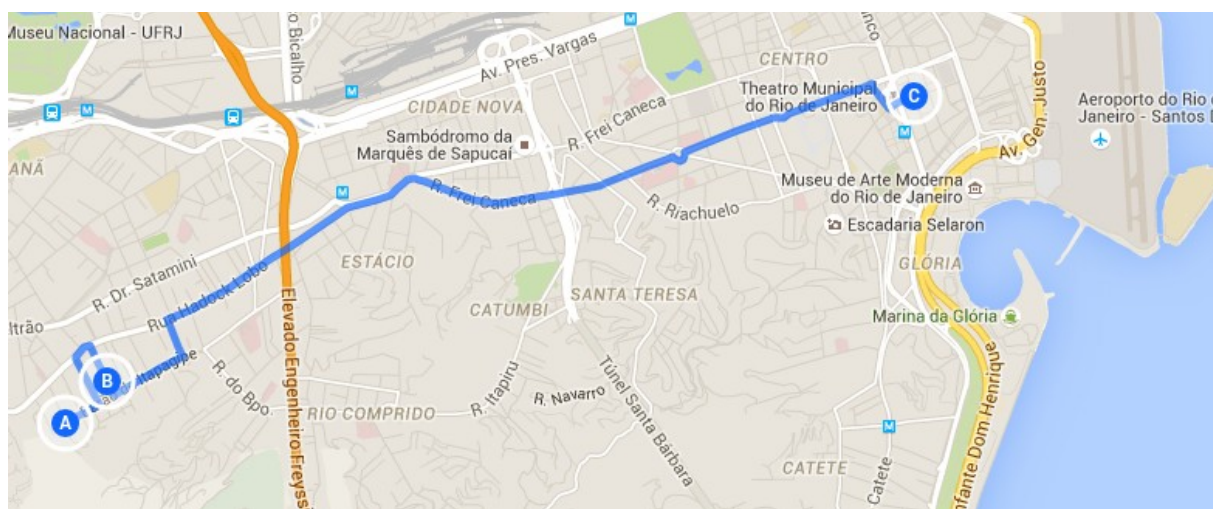


Figura 8: Trajetos da casa da Tijuca (A) até o CRP/RJ (B) e CES (C)

Esse período culminou numa vivência direta do que só ouvira falar como “fóruns democráticos” do dito Controle Social – que se pretende controle do Estado pela sociedade. Uma conquista para um país recém-saído de uma ditadura civil-militar. Entretanto, aos poucos vi que esse campo de luta apresentava capturas e cristalizações muito duras, cujas consequências para a vida e para o cotidiano das pessoas eram, muitas vezes, de morte.

E as pedaladas continuavam. Entre reuniões ordinárias do CES e reuniões da CRPPP, plenárias do próprio CRP/05, além das tantas Bicletadas<sup>12</sup>, idas-e-vindas a Niterói e eventuais viagens, sempre ia acompanhado da bicicleta, mesmo que fosse dentro do carro, do ônibus. À essa época, havia adquirido uma bicicleta dobrável, o que aumentou exponencialmente a mobilidade, de tal forma que podia embarcar em ônibus urbanos comuns com a magrela.

### 1.3.5. Violência e gentileza

12 Ainda em 2012, foram realizadas três novas Bicletadas: 1) na região da Leopoldina, com concentração na e 2) no Méier, com concentração na Praça Agripino Grieco, ambos na Zona Norte da cidade, e 3) em Jacarepaguá, com concentração no Largo do Pechincha, na Zona Oeste.

Nem tudo eram flores. Se havia um deslumbre com o uso da bicicleta, corria, em paralelo, uma profunda tristeza com a violência sofrida no trânsito. Atentados contra a vida, contra o corpo aconteciam em quase todo percurso, por mais curto que fosse. Eram fechadas, totós<sup>13</sup>, disputas de espaço, buzinas, investidas. A serenidade nem sempre era possível de ser mantida, e logo a raiva saía através de xingamentos e até socos na lataria.

Certa vez, estava andando em uma calçada, levando a bicicleta ao lado, “desmontado”, como se costuma dizer. Passava em frente a um posto de gasolina, cujo acesso era pela calçada. Vi um carro que estava dentro do posto se aproximava numa velocidade totalmente incompatível com o local, e ao mesmo tempo vinha uma senhora de idade pela calçada. Na rapidez do momento, adiantei-me e postei a bicicleta atravessada no caminho do motorista, que teve de estancar com o freio, que fez a borracha do pneu gritar no chão. A essa altura, a dianteira do veículo já ocupava parte da calçada. A senhora passou, e o motorista levantou o vidro e falou “Eu quero passar!”. Eu estava calmo, e respondi “Amigo, isto é uma calçada. Você pode passar depois de dar preferência ao pedestre”. O motorista insistia “Seu vagabundo, eu quero passar! Tenho que sair!”. Após a passagem da senhora, segui e o carro saiu “cantando pneu”. Entretanto, aparentemente, a questão não era pressa: o motorista reduziu a velocidade e, seguindo na via, me acompanhava, enquanto xingava e gesticulava. Com um lance de olhar, vislumbrei o banco traseiro do carro: três crianças, entre seis e oito anos, olhavam para a cena com olhos arregalados e quietas. Estavam uniformizadas, e como eram cerca de cinco da tarde, seis horas, deviam estar voltando da escola. Talvez nem fossem parentes, e aquele que eu imaginava ser o pai estava no seu turno de revezamento entre outros responsáveis no transporte das crianças. O coração apertou. A suposição disso se deu em relance, e não se tratou de uma formulação mental desse raciocínio. Cheguei a gritar para ele “Meu senhor, você está com crianças no carro. Elas estão assustadas. Qual é o exemplo que está dando?”. Até me assustei com o uso desse argumento, o do “exemplo”. É o tipo de coisa que sai no calor do momento.

Esse contato diário da mobilidade me intrigava, me assustava e me deliciava. A essa altura, já tinha plena consciência que gostava, mesmo, era de pedalar no trânsito, de travar esse contato com tantas pessoas quanto possível. Mesmo quando havia uma alternativa mais

---

13 Ato de bater com o veículo no guidão de uma bicicleta, o que lembra o movimento no jogo de Totó, também conhecido como Pebolim.

segura e mais tranquila para pedalar, como pegar uma ciclovia, eu insistia em ir “no meio dos carros”, como costumam dizer muitas pessoas quando relatam ter visto um ciclista ocupando e se apropriando das ruas. Mesmo sabendo que alguém atentaria contra minha vida, ainda que sem intencionar isso de forma deliberada, queria fluir entre os carros, encontrar as brechas, esgarçar os limites do motorizado e não-motorizado. Queria travar contato com os pedestres, bloquear uma rua para que eles passassem. Tudo uma boa desculpa para ocupar. Claro que fechar uma rua para um idoso ou uma pessoa com criança de colo passarem era uma gentileza sem tamanho, e é muito agradável fazer, ouvir agradecimentos. No entanto, não era apenas a gentileza em si: era sentir-se ocupando a rua; sentir que fazia, mesmo que por um breve momento, a cidade que queria; sentir que outro tempo se firmava ali, ainda que temporariamente e sob vaias e protestos de motoristas.

O episódio com o motorista saindo do posto de gasolina foi um dentre tantos, cotidianos, que me faziam indagar como se dava essa relação entre os seres humanos e a intermediação de uma tecnologia, no caso, o carro. Algo se passa quando se senta em uma máquina de tantas toneladas movida a explosão de um combustível fóssil. Algo se passa quando o corpo se entranha numa máquina e passa a ocupar cerca de quatro metros quadrados. Algo se passa no pressionar do pedal do acelerador, ao avançar em alta velocidade pelas vias, ao forçar passagem entre pedestres, ao passar rente a um ciclista.

Entretanto, não era esse “algo que se passa” que me intrigava, principalmente, mas os efeitos. Não me preocupava com os processos internos que aconteciam nas pessoas, de como ou se elas viravam monstros ao pegar no volante. Não era a identidade dos ocupantes, suas possíveis psicopatias temporárias enquanto condutores, nem os dilemas íntimos que perpassavam o ato de jogar uma máquina daquele tamanho e daquele peso em cima de uma pessoa “porque ela não devia estar ali”. O que me preocupava, e preocupa, de fato, é o efeito que isso causa. Um susto, uma queda, um ralado, uma fratura. A morte. O risco de morrer pelo simples fato de pisar em falso, de mudar de direção repentinamente.

A vida. Sim, pois se nem tudo eram flores, nem tudo era morte. Fluir pelas ruas e assumir uma postura afirmativa, de comunicação gestual intensa com todos os atores, aos poucos mostrava possíveis em ato. As gentilezas brotam, os sorrisos surgem, a velocidade diminui. Logo um motorista estava deliberadamente escoltando a bicicleta, na mesma cadência da pedalada, impedindo o avançar de outros veículos. E, a medida que avançava na escolta, o trecho a minha frente se desmotorizava, assumia outra aceleração. Os pedestres já



passavam a avançar sobre o asfalto, forçando-me a ocupar ainda mais a pista.

O que estava acontecendo? Aquele trânsito cruel, assassino, aquelas máquinas monstruosas, em velocidades violentas... podia ser diferente? Mesmo a rapidez e fugacidade do deslocamento diário comportariam uma comunicação, um construir junto, uma cadência em parceria?

Passei a ponderar que esse estar junto da rua também consistia em processos coletivizantes. Ponderar que aí, nesse ceder-passagem-forçar-passagem, nesses buracos onde as pessoas avançavam sobre as ruas, no jogo de fazer-se na mobilidade, há um fazer coletivo que se dá explicitamente em movimento, dinâmico, mesmo que temporário. Fazeres coletivos, que se multiplicavam no relance de cada instante, cada acontecimento do percurso, por menor que fosse, os quais o ritmo do pedalar permitiam vislumbrar e deslumbrar.

### 1.3.6. O resto

E as leituras-pedaladas continuavam também. As indagações sobre o carro e sobre a bicicleta se davam na pista e nos livros. Aos poucos, atentava mais e mais para esse lugar social dessas coisas, o carro, a bicicleta, a Psicologia, a biometria, o capacete.

Foi nesse balaio de coisas sociais, fazer coletivo e mobilidade que se fez esta pesquisa-pedalada.

O texto final, a dissertação de mestrado, nada mais é do que o resto da pesquisa. O resíduo. Aquilo que, numa solução, precipita. Em se tratando de uma pesquisa-pedalada, uma pesquisa-mover-se, uma pesquisa-perder-se, o texto é o que sobrou entre pedaladas, movimentos, perdições e leituras. A ordem proposta de capítulos é apenas uma sugestão. Existe uma continuidade possível, mas ela pode ser quebrada, o trajeto feito de outra maneira, ou simplesmente interrompê-lo. A pedalada-leitura pode se fazer por outros percursos, por isso apresento-as aqui mais como um mapa do que como um roteiro.

No primeiro capítulo, *Reinventando a roda*, trago um tanto do encontro com algumas coisas na cidade: o automóvel e a biometria.

No segundo capítulo, *Engarrafamentos*, passo por durezas da coletividade: a Psicologia e a manobras da dobradinha Estado-empresas.

No terceiro capítulo, *Massas pedalantes*, trato do cuidado de si e do outro no pedalar,

o pedalar coletivo, e mortificações que nos atravessam – “não é só andar de bicicleta”.

Enfim, o último capítulo, as *Considerações finais*, é reservado à metodologia que, afinal, é o esburacado percurso pedalado nesta pesquisa, suas traições e desvios; e o vislumbre de outros caminhos e pedaladas possíveis a partir daqui.

## 2. REINVENTANDO A RODA

*“(...) Pois o vento, o sol, a lua,  
a chuva e a terra também,  
tudo é coisa minha i sua,  
seu dotô cunhece bem.  
Pra si sabê disso tudo,  
ninguém precisa d'istudo.  
Eu, sem escrevê nem lê,  
cunheço desta verdade.  
Seu dotô, tenha bondade  
de ouvir o que eu vou dizê.*

*Não invejo seu tisouro,  
suas mala di dinheiro,  
a sua prata, o seu ôro,  
o seu boi, o seu carguêro,  
seu repôso, seu recreio,  
seu bom carro de passeio,  
sua casa de morá,  
e a sua loja sortida.  
O que eu quero nesta vida  
é terra pra trabalhá.  
Escuta o que eu tô dizendo,  
seu dotô, seu coroné.  
De fome tão padecendo  
meus filho e minha mulhé!  
Sem briga, questão, nem guerra!  
Meça desta grande terra  
umas tarefa pra'ieu  
Tenha pena do agregado.  
Não me deixe deserdado  
daquilo que Deus me deu.”*

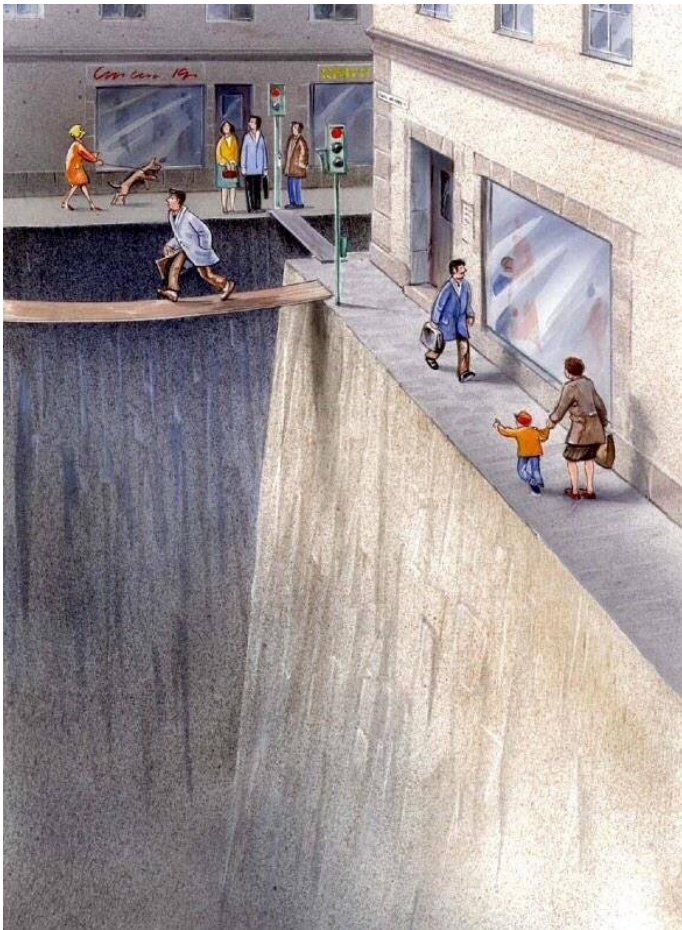


Figura 9

Patativa do Assaré, **A terra é naturá**

## 2.1. “Quando você tiver dinheiro, vai comprar um carro, né?”

Pergunta rasgante. Poderia assumir ares ofensivos – talvez até tenha assumido, nas primeiras vezes que ouvi. Contudo, a sua repetição, com algumas variações, acaba por jogar a pergunta no campo do risível, da piada, quiçá, mesmo, da piedade. Piedade nem tanto da pessoa em si, mas de uma conjuntura e uma estrutura que possibilitam que essas palavras sejam proferidas sem o menor pudor, sem que o indagante indague a si mesmo o cabimento dessa pergunta e nas tantas pretensas certezas fabricadas e naturalizadas que a sustentam.

Pergunta cuidadosa – por que não? Costuma surgir em uma das tantas conversas sobre trajetos possíveis entre um ponto e outro, e aludia ao fato de usar a bicicleta como meio de transporte. De fato, creio poder afirmar – com todas as interferências da memória – que a primeira vez que essa questão dirigiu-se a mim foi quando realizava o estágio integrado em Saúde Mental no Instituto Municipal de Assistência em Saúde (IMAS) Juliano Moreira. Morava na Tijuca e o traslado, de ônibus, me tomava cerca de duas horas e dois ônibus. Mesmo seguindo no contrafluxo, os pontos onde este se encontrava com o fluxo intenso acabava por se tornarem, também, lentos.

Coincidindo com o período em que me deslumbrava com o uso da bicicleta, resolvo tentar fazer o percurso acompanhado da magrela. Entre a Tijuca/Grajaú e Jacarepaguá existe uma serra. As alternativas eram ou subir a serra, ou contorná-la, passando por Madureira, Quintino etc<sup>14</sup>.

No início, receava subir a serra, e me restava, então, seguir pelo contorno da mesma. E, afinal, vi que valia a pena: o tempo que levava era o mesmo que de ônibus, incluído aí o tempo de um lanche para reabastecer-me de combustível. A vantagem era o fato de não permanecer naquela agonia passiva de quem aguarda o lento avançar do ônibus nos engarrafamentos. Era um avançar ativo, de interações constantes, ainda que muito fugazes.

Duas horas pedalando: no início, muito suor, dor nas nádegas e em alguns músculos das pernas e dos braços. Com a prática, o corpo “se amaciou”, e logo as dores se foram. O suor também diminuiu a medida que esse corpo-bicicleta assumia cadências constantes e se acostumava às mesmas. Quando faltavam cinco minutos para chegar ao destino, diminuía essa cadência, que logo secava o pouco de suor que restava na pele.

Pergunta cuidadosa, sim, pois supunha que esse trajeto, esse esforço físico de duas

---

14 Figura 6: Os dois trajetos feitos da casa na Tijuca (A) até a Colônia (B), p. 25.

horas, afinal, um rapaz jovem, com um futuro brilhante como psicólogo, se expondo ao perigo das ruas, à agressividade dos motoristas, e as mãos duras dos amigos-do-alheio. Afinal, a piedade também partia de quem perguntava. Piedade de um rapaz que, com alternativas melhores de mobilidade, teve de recorrer ao seu próprio esforço corporal para percorrer vinte e cinco quilômetros, apenas na ida. Piedade, afinal, do próprio mundo, que jogava a juventude aos leões, por sua própria conta em risco.

## 2.2. Encontros com o carro

Wanderson Pereira dos Santos, 30a., ajudante de caminhão. 17/03/2012, Duque de Caxias, RJ.

Celso Brito de Lima, 60a., pescador. 28/09/2014, Cabo Frio, RJ.

Edvaldo de Souza. 1º/05/2015, Niterói, RJ.

José Fernando Ferreira, 44 anos, operário das obras do metrô. 20/08/2015 Rio de Janeiro, RJ.

Quatro pessoas. Em um mundo corrido, superpopuloso, viviam vidas comuns. Seus grandes feitos estavam restritos aos amores em família, com amigos, com a comunidade local. Vidas que passariam desconhecidas, como tantas outras. Ninguém os conhecia. Nunca se saberia deles nos anais acadêmicos, jurídicos, filosóficos, literários.

Até que encontraram com um automóvel.



Figura 10: Encontros com o carro

Faziam seus percursos comuns do dia-a-dia. Como ir a padaria, voltar do trabalho. Mas, em um desses dias, o retorno demorou... e não aconteceu. Familiares e amigos esperaram, esperaram, até que uma ligação, uma reportagem na televisão, ou, ainda, uma busca em hospitais, Instituto Médico Legal (IML) e polícia lhes trouxe a notícia. Viraram uma linha na dissertação de alguém.

Dentre eles, Edvaldo é o único do qual não pude conseguir mais informações junto à *Internet*. Só constam seu nome e a data do seu assassinato em um *site* que divulgava a instalação de uma Bicicleta Fantasma em sua homenagem.

Por que os outros viraram notícia? Dentre os tantos atropelados, os tantos assassinados, os tantos lesionados permanentemente... por que esses estamparam manchetes? “Se (...) as inúmeras vidas infames estão fadadas ao anonimato e principalmente ao esquecimento, então o que faz ressurgir umas e não outras?” (LOBO, 2015).

Celso foi atropelado por uma *pick-up*, e seu corpo foi arrastado por aproximadamente três quilômetros, no município de Cabo Frio. De acordo com a reportagem (BAGGIO, 2014; G1 REGIÃO DOS LAGOS, 2014a, b), imagens da polícia militar

mostram o rastro de sangue deixado em um longo percurso. A vítima foi arrastada por diversas quadras. O motorista passou por trechos em paralelepípedo, asfalto, fez contramão e só depois parou o carro, desceu, tirou o corpo debaixo do veículo e fugiu, ainda segundo a polícia. (sic)

Uma câmara de segurança na rua em que Celso foi encontrado registrou

o momento da *pick-up* passando até o motorista parar. Primeiro é possível ver a fumaça e faíscas embaixo do carro, provocadas pela tripidação da bicicleta com o asfalto. Depois, o vídeo mostra o movimento do motorista descendo e olhando o carro

Ainda de acordo com a polícia, testemunhas que presenciaram o acidente chegaram a gritar tentando avisar ao motorista da *pick-up* que o corpo estava preso ao veículo, mas ele não parou. (sic)

De acordo com seu enteado, o pescador estava de repouso, por recomendação médica, há duas semanas. Naquele dia, sentiu-se melhor e saiu para comprar sardinha e revender o peixe, em Cabo Frio. O retornar para casa não aconteceu.

Wanderson, por sua vez, teve seu encontro com uma *Mercedez Benzna* enquanto atravessava, pedalando, a Rodovia Washington Luís (BR-040), na descida da serra de Petrópolis, no sentido Rio de Janeiro (G1, 2012). O motorista é filho do dono de uma famosa empreiteira que firma parcerias com diversos governos estaduais e municipais. O caso ganhou manchete devido à fama do motorista e seus recursos: ele saiu do local do acidente sem

perícia, seus advogados conseguiram impugnar o laudo pericial feito posteriormente, e ele foi absolvido. Rendeu bastante jornal.

José também saiu da escuridão de cidadãos comuns por ter sido morto por uma celebridade. O filho de um famoso cirurgião plástico atropelou-o quando ele voltava do trabalho, caminhando, na calçada da Av. Marquês de São Vicente, próximo à Pontifícia Universidade Católica do RJ (PUC/RJ) (LITWAK; GOULART, 2015).

### **2.3. Carro, coisa social**

Explicar qualquer tecnologia a partir de sua funcionalidade não é apenas disciplicência ou superficialidade. É perigoso. Tecnologias não são apenas objetos inanimados, a espera de um “bom uso”. São coisas, coisas vivas, produtivas. Produzem e modificam relações, instituem práticas e infiltram modulações da subjetividade. Afetam nossos modos de viver, nossos corpos, nossa forma de nos relacionarmos.

Tudo isso são aspectos culturais, muito difíceis de mudar. Desconstruir a maneira como nos relacionamos com nosso corpo não é um processo simples, pelo menos no campo do pensamento, da crítica a si, da sugestão ou da orientação. O deslumbre com uma tecnologia, “um novo produto”, como “um novo brinquedo”, introduz, sutilmente, muitas práticas novas. Isso se dá pela afirmação, pela positividade, e não pela negação de práticas antigas, instituídas e cristalizadas. Isso acontece por decorrência, após essas novas práticas se infiltrarem no nosso fazer cotidiano.

A popularização dos telefones celulares não surgiu a partir de uma crítica à pouca eficácia ou pouca instantaneidade da comunicação antes dos aparelhos. Entretanto, hoje, conceber o não-uso do telefone celular envolve enfrentar uma instantaneidade da comunicação que já está em nós.

O veículo motorizado não é diferente.

Tentar explicar o Carro pela sua funcionalidade para a sociedade capitalista talvez termine por deixar de lado seus aspectos mais importantes, que denunciam o próprio sistema no qual ele ganha existência e no qual faz parte. (LUDD, 2005, p. 19)

Admito que sinto um verdadeiro cansaço só de pensar em escrever ou falar sobre o automóvel. Sobretudo, sinto cansaço em tecer considerações e análises críticas sobre seu lugar e seus efeitos sobre a vida. Primeiro, por me sentir chato, e sentir que quem ouve (ou lê)

também se sente enfadado.

Segundo, e principalmente, um cansaço por sentir que são “palavras ao vento”. Ou palavras que restarão mortas na biblioteca de uma universidade, que circularão, no máximo, em um nicho acadêmico específico, “a galera que estuda cidade”, “o povo pós-moderno”. Ou, ainda, entre meia dúzia de cicloativistas de classe-média, como eu. Em suma, um cansaço pelo medo deste esforço ser de falar para nós mesmos.

A sensação de cansaço em relação às “palavras ao vento” não se dá apenas pelo fato de falar para nós mesmos. É também, no caso específico do automóvel, do tanto que já foi e é apontado, há tanto tempo, e do tanto de mortes e mortificações que acarretou e acarreta na vida.

Apresentar números e estatísticas não mobilizam (*Id, ibid*, p. 16), nem mesmo as manchetes sangrentas. O automóvel, como “menina dos olhos” do capitalismo, continua a ser justificado pelos empregos que gera direta ou indiretamente “apesar” de seus custos: nossas vidas.

Por que os ditos “acidentes de trânsito” são tratados como se fossem malentendidos, isto é, atribui-se o título de acidente pelo simples fato de ser um “efeito indesejado” (*Id, ibid*, p. 18) de um sistema de produção e de circulação capitalísticos? Quanto já se discutiu sobre os efeitos subjetivos, seus efeitos políticos, ambientais e a relação entre a indústria automobilística e o desenvolvimento e manutenção do capitalismo (GORZ, 2005; ILLICH, 2005)? Quanto ainda se tem que martelar no desgaste social (SCHOR, 1999) e da vida a partir da hegemonia do uso do veículo motorizado? Ou sobre ele ser a pretensão de uma solução individual para uma questão coletiva – a mobilidade (LUDD, 2005)? E insistir sobre processo de expropriação do espaço público para a circulação mobilizada, como através das “regras de atravessar a rua” (NORTON, 2007)?

Nesse sentido, não me esforcei em escrever sobre o automóvel. Muito já foi dito. Trata-se de uma escolha ética que foi pontuada, com mais cuidado, na parte voltada à perspectiva metodológica desta dissertação. Ficam algumas pistas como sugestão de leitura.

## **2.2. Bilhetagem eletrônica, ou “como dificultar o acesso a direitos?”**

### 2.2.1. Dedos marcados



O dia era longo. Oito horas de trabalho cortadas por um almoço corrido, enquanto preparava o almoço da patroa. Saindo de Pendotiba, em Niterói, para chegar no Recreio dos Bandeirantes (Figura 11), no Rio de Janeiro, tinha de levantar bem cedo. Acordava às três horas para conseguir pegar o Castelo<sup>15</sup> das quatro e meia. Isso não era, em si, um problema, bastava conseguir dormir as horas necessárias para o corpo cansado se recuperar, do trabalho pesado do dia que passou, para o cansaço do dia seguinte: varrer o chão, tirar o pó dos móveis, limpar o chão, passar cera, lavar roupa. Hoje, com a proliferação de máquinas-de-lavar, ficava mais fácil essa parte. No entanto, a patroa insistia que algumas peças, as mais caras, as mais delicadas, continuassem a ser lavadas à mão, pois dizia que a máquina machuca, esgarça e desgasta as roupas.

De qualquer forma, não era tão complicado acordar tão cedo. Era até melhor, já que as ruas vazias desse horário permitia um fluir do trânsito que concluía o trajeto, não raro, em menos de duas horas. O problema era a volta. Chegando no Recreio entre seis e sete da manhã, às três da tarde, no máximo, já se punha a pé para tomar a condução de volta.

Acontece que, nessa faixa de horário, já se encarava o tráfego de uma cidade grande. Na maioria dos pontos da cidade do Rio de Janeiro e Niterói, praticamente não existia mais “horário de pico”, “hora do *rush*”. No máximo para designar os momentos em que o pior se tornava insuportável e enlouquecedor. No Recreio, o trânsito que começava de manhã duraria o dia inteiro, até o bairro dormir. O mesmo trajeto que percorrera em menos de duas horas, agora, duraria cerca de quatro, ou até mais. Se seguisse no sentido contrário, rumo a São Paulo, chegaria facilmente ao município de Paraty, limítrofe do Estado do RJ, ou até mesmo à capital paulista, se estivesse de carro.

---

15 Ônibus da linha 770D que faz a linha Itaipu-Candelária. Até 2014, o ponto final do coletivo era no Terminal Menezes Cortes, na região do antigo Morro do Castelo, no Centro do Rio. Com as mudanças de acesso à Avenida Rio Branco, essa linha, como tantas outras intermunicipais, passaram a finalizar seu trajeto em frente a Igreja da Candelária. Entretanto, ainda é comum referir-se ao ônibus como “Castelo” (ie. “vou pegar o Castelo”).

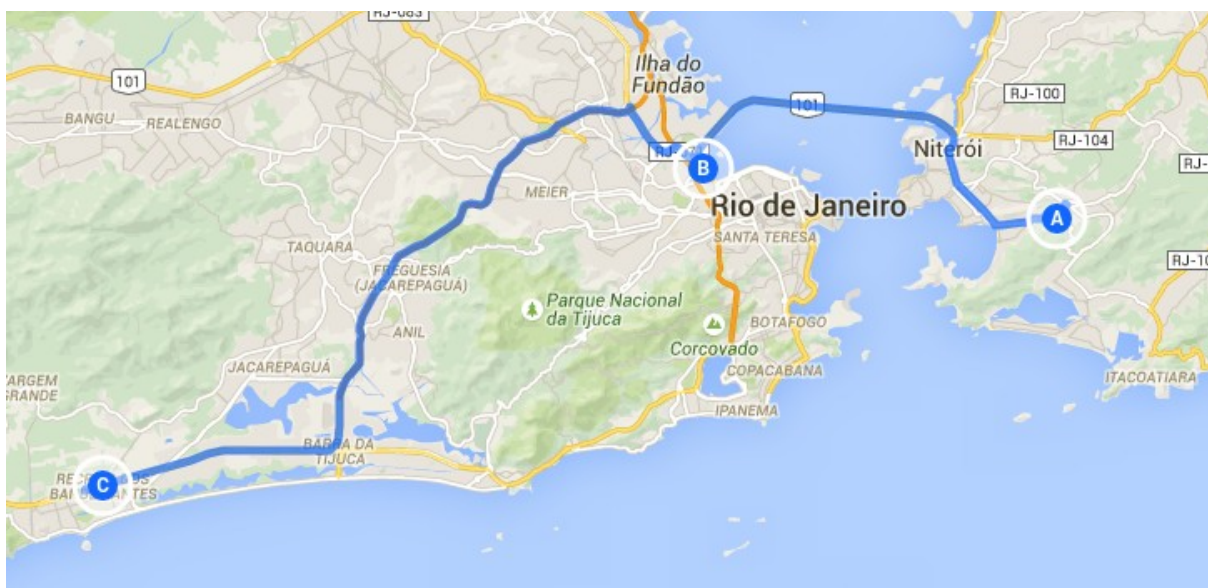


Figura 11: Trajeto de Pendotiba(A), passando pelo Centro do Rio (B) e chegando ao Recreio (C)

Para tomar o Castelo, de volta para casa, no centro do Rio, tinha de pegar outra condução, do Recreio até lá. Ainda que o ponto final da linha não fosse muito distante do ponto onde a encontrava, o ônibus já vinha cheio – bem cheio. Isso porque pessoas de locais mais longínquos do Recreio ou de outros bairros iam até esse ponto final para também embarcar no ônibus. A sorte às vezes a premiava com um assento livre. As marcas do tempo e as rugas da vida às vezes mobilizavam a gentileza de algumas pessoas que cediam o lugar para ela sentar, ou simplesmente se sentiam culpadas demais para continuar em um assento preferencial<sup>16</sup>.

Desta vez, aguardava o ônibus sem muitas esperanças. O choro incansável do filho recém-nascido da patroa acabou por fazê-la ficar algum tempo além do normal para ajudar a decifrar o porquê das lágrimas ou, pelo menos, aplacá-las. “Não podia deixar o menino chorando daquele jeito”. Além dela, outras pessoas também se postavam no mesmo ponto de ônibus. À medida que outros tantos passavam, sem que o seu desse algum sinal, a apreensão aumentava, e mais pessoas se ajuntavam. Mentalmente, ela registrava os ônibus que já passaram e marcava, pelo olhar, as pessoas que restavam como ela, concluindo que aguardavam o mesmo que ela.

Finalmente chega a condução. Teve sorte, pois parou bem em frente ao local onde

<sup>16</sup> Os meios de transporte são obrigados, por lei, a reservar os chamados “assentos preferenciais”, em dez por cento do total. Assim, instituiu-se o limite entre a obrigatoriedade e a gentileza.

estava. Ainda que não fosse a primeira a chegar no ponto, não havia como fazer justiça e conceder gentilmente o acesso a quem esperava a mais tempo. Se o fizesse, seria atropelada pelo tanto de pessoas que, de um ajuntamento, já se transformaram em um amontoamento. Era preferível aceitar o presente do destino e embarcar.

Já passara dos sessenta e cinco anos, o que permitira a ela um cartão de gratuidade. Recebia, é claro, uma quantia da patroa para o deslocamento, o que acabava se tornando um complemento ao salário. Estava ciente de que muitos encarariam com o olhar torcido o uso do passe-livre para trabalhar, mas não sentia culpa. A economia mensal chegava a quase um terço do que recebia pelos cinco dias de trabalho, e fazia muita diferença para ela e para a família.

Sobe os degraus e cumprimenta o motorista. Não se lembra do rosto dele, ao contrário do que costuma acontecer com o motorista da manhã. O contato é corrido, pois as pessoas que a seguem estão impacientes para adentrar o ônibus. Como se isso fosse influenciar diretamente na velocidade do veículo.

É o momento mais apreensivo do seu trajeto. Passar o cartão de gratuidade *sênior* de na máquina. Sabe muito bem o que se segue. A máquina lê o cartão sem problemas e solicita que ela passe o dedo no leitor biométrico. “Passe o indicador direito, por favor”. Ela obedece às instruções. Péééé. A máquina apita o não-reconhecimento da digital. As tentativas continuam. O cobrador tenta esconder uma expressão de impaciência, em vão. As pessoas que estão atrás dela também não conseguem reprimir o mal estar. Alguém sussurra que sabe que ela vem do trabalho, e que ela não podia usar o passe-livre. Mas é um sussurro deliberadamente alto, para ser ouvido. E ela continua alternando os dedos, até que um clique mecânico sinaliza que a catraca liberou a passagem.

Os anos preenchidos por meses, dias e horas de trabalho doméstico, com mãos mergulhadas em água sanitária, sabão em pó, cera líquida, cera pastosa, no esfrega-esfrega das roupas no tanque e no muque, marcam seu corpo. “Aqueles que envelhecem abrigam os choques de cada situação vivida e guardam lembranças ruidosas na pele permeável” (MONTEIRO, 2015). O tempo gastara as ranhuras das digitais dos dedos. Ela já sabia que o dedo mais legível pela máquina era o anelar, sem saber a razão. “Acho que é por causa da aliança”, pensava na tentativa de significar aquilo com algum afeto.

Aquele era o preâmbulo de aproximadamente quatro horas de trajeto até sua casa. Retomaria muitas das atividades que, de dia, eram de trabalho, no próprio lar. Preferia cuidar da própria casa durante a semana, para poder ter o sábado e domingo tranquilos para o

descanso, para ir à igreja, para poder visitar os filhos, quem sabe cuidar do neto, ou apenas estar disponível para uma chamada de urgência da patroa, que não era incomum. Ainda assim, aquele breve momento de menos de cinco minutos na entrada do ônibus na volta para casa era um dos mais tensos do dia, um dos poucos momentos que ainda a apreendia, depois de tantos anos. Já aprendera a lidar com resiliência ao tempo gasto no trânsito, aos caprichos da patroa e aos azares da vida em geral. Todavia, essa leitura biométrica, ao mesmo tempo, lhe esfregava na cara as marcas dos anos, “Por que velho tem que sair de casa?”, “A família não podia deixar ela sair assim”. E, ainda, as insinuações, “mesmo com essa idade, era malandra”. “Pobre e sem-vergonha”, pois usava da gratuidade para ir trabalhar. Pensava as tantas acusações e dedos em riste que lhe foram colocados ao longo da vida, como mulher, negra, mãe solteira, tendo de se virar para garantir uma vida digna para si e para os filhos. Pensava na esperança já ida de que, com a idade, não passaria mais por isso.

### 2.2.2. A saga burocrático-tecnológica do Bilhete Único

No ano de 2010, os caminhos da vida me levaram a ir, com certa frequência, ao município de Seropédica, situado na Baixada Fluminense do Estado do Rio de Janeiro. Já morava na capital, não mais em Niterói – a mesma época na qual trabalhava no albergue, na Zona Sul da cidade. Ainda não havia me bicicletado e, mesmo se o tivesse, não saberia dizer se arriscaria ir até lá pedalando. Tomava duas conduções, uma da Tijuca até a Central do Brasil, e lá tomava o ônibus para Seropédica (Figura 12).

Esse percurso envolvia um alto custo. À época, a passagem no Rio circulava pelos dois, quase três reais, enquanto a condução até Seropédica me usurpava cerca de seis reais. Isto é, para cada vez que eu fosse (e voltasse), gastava quase vinte reais.

Nesse mesmo ano, o governador do Estado do RJ sanciona a Lei do Bilhete Único<sup>17</sup>. A partir dela, passava a ser oficializada o Estado a política de pagamento automatizado de transporte através do cartão Bilhete Único (BU).

---

17 (GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, 2009)

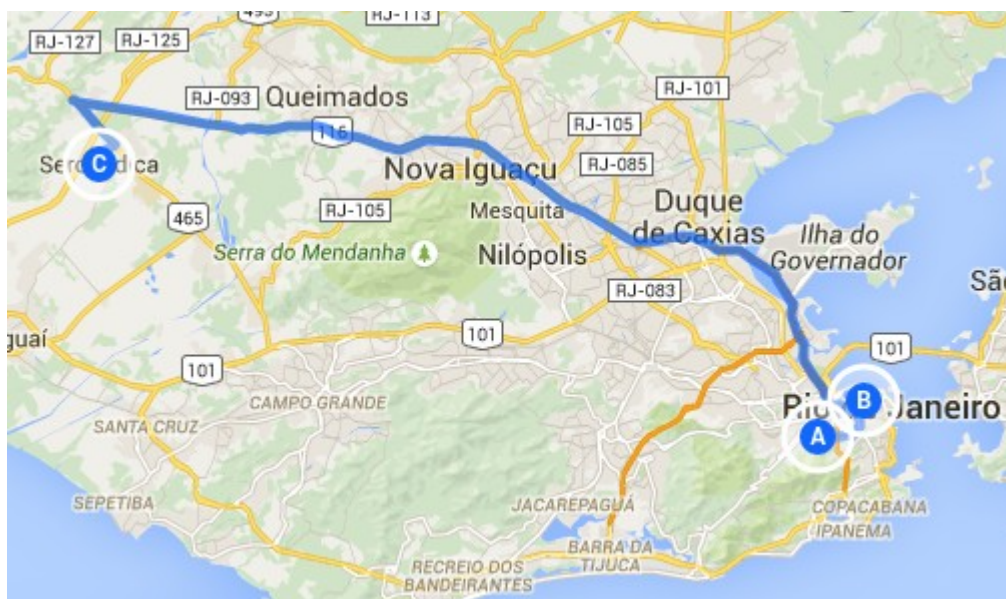


Figura 12: Trajeto casa na Tijuca(A) até a Central do Brasil (B) e Seropédica (C)

Até então, o que já se implementara em termos de automação do pagamento fora o Riocard, no município do Rio de Janeiro. Alguns municípios vizinhos, como Niterói, também criaram seus cartões de pagamento eletrônico. O metrô, as barcas e o trem também já tinham seus cartões próprios. O Bilhete Único foi o primeiro a integrar todos esses sistemas, oferecendo ao contribuinte sortudo a possibilidade de utilizá-lo para pagar o trajeto em qualquer meio de transporte.

Além disso, o BU passava a estipular uma taxa única que compreenderia a utilização de duas conduções, sendo uma dela intermunicipal. Isso diminuiu o gasto com transporte, para quem trabalha, de algo na ordem de dez ou vinte por cento. As empresas, é claro, aproveitaram a oportunidade para elevar o valor das passagens isoladas, para quem pagasse em dinheiro ou quem simplesmente não houvesse carregado o BU.

Assim que foi implementado, corri para garantir o meu BU. Comprei o cartão e passei a gastar praticamente metade do valor – à essa época, a taxa do BU era de quatro reais e meio<sup>18</sup>.

As idas e vindas a Seropédica logo se interromperiam, mas de qualquer forma me era útil utilizar o BU nos traslados até Niterói, onde moravam minha família e amigos.

Esse cartão durou até março de 2012, quando, em uma Bicicletada realizada na

<sup>18</sup> No ano de 2015, a taxa do BU alcançou o valor de R\$ 5,90.

Freguesia, em Jacarepaguá, perdi o mesmo. Corri, desta vez, para solicitar um novo. Descobri que teria de pagar uma taxa de vinte reais pelo extravio. Ossos do ofício, assim o fiz. Mas o procedimento não foi simples: tive de acessar o *site* na *Internet* e solicitar o cancelamento do cartão. Logo verifiquei os prazos: primeiro, de três dias, a contar do pagamento da taxa de extravio do BU. Segundo, de mais três dias, para recadastramento de um novo BU. Nesse interim, tinha de pagar as taxas “regulares” dos ônibus intermunicipais.

O cartão perdido contava com algum saldo, mas nada muito volumoso. Algo em torno de três reais. Ao entrar em contato com a central de atendimento da empresa responsável pela gerência dos cartões, fui informado que esse saldo não seria transferido automaticamente ao meu novo cartão. Se eu assim quisesse, deveria comparecer à loja central da empresa, apresentando fotocópias do documento de identidade e CPF, para dar entrada na solicitação<sup>19</sup>. “A empresa vai pagar a passagem até lá, além das fotocópias dos documentos?”. É claro que a resposta foi negativa. Encucado fiquei: se o sistema é automatizado, vinculado ao CPF, com um banco de dados disponível *online*, qual era o impedimento na transferência automática dos créditos?

Continuei com o BU e, nesse mesmo ano, iniciei meu primeiro emprego como psicólogo, atuando na área da assistência social no bairro de Vigário Geral (Figura 13), na Zona Norte do Rio de Janeiro. Carteira assinada, tíquete refeição e vale-transporte, e um salário razoável, comparado ao mercado de trabalho para psicólogos.

Entretanto, meu BU não poderia ser utilizado como vale-transporte. A empresa teria de solicitar um novo cartão. E só é permitido um cartão por CPF. Mais uma vez entrando em contato com a central de atendimento, fui orientado a proceder da mesma maneira de quando se perde o cartão, inclusive no que diz respeito ao pagamento da tal taxa de extravio. Assim o fiz, já que era necessário para receber o vale-transporte.

Não era apenas o percurso para o trabalho que envolvia a utilização do BU. Continuava a frequentar Niterói, no entanto, não me era possível ter um cartão para esse percurso. Como portava, agora, um vale-transporte, ele era de uso restrito para o trabalho. Ainda que houvesse certa permissividade no seu uso para os percursos até Niterói<sup>20</sup>, não me era possível efetuar recargas por conta própria, apenas a empresa na qual trabalhava.

---

19 Hoje, já é possível solicitar isso através do próprio *site* da empresa. À época, cheguei a efetuar uma denúncia no Ministério Público do Rio de Janeiro, mas não saberia dizer se foi em virtude disso, e talvez de outras tantas denúncias, que o procedimento foi “facilitado”.

20 Ver Figura 2: Trajeto da UERJ (A) até Pendotiba (B) ou Itacoatiara (C), p. 22

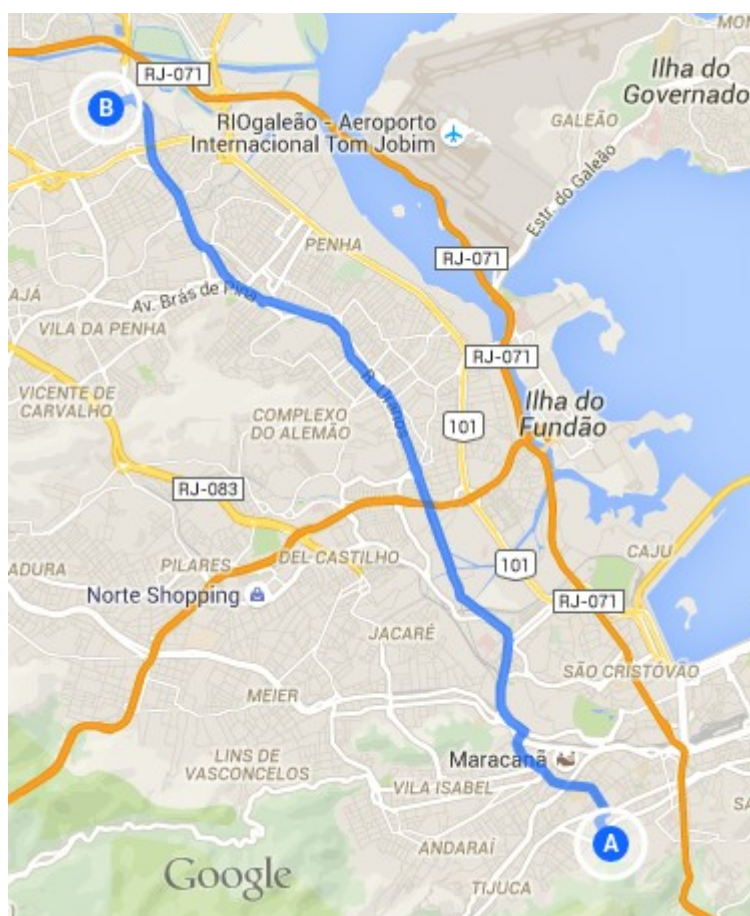


Figura 13: Trajeto aproximado Tijuca(A) até Vigário Geral (B)

No final do ano de 2013, fui demitido da empresa. Fui conferir, então, como obter um cartão que eu pudesse utilizar. Mais uma vez, entrei em contato com a Central de Atendimento, que me informou que poderia continuar utilizando o vale-transporte, recarregando-o através do *site* da empresa. Entretanto, não contaria com a possibilidade de recarga imediata, que acontecia em alguns terminais espalhados pela cidade. O vale-transporte só me permitia a recarga através de um boleto bancário, cujo crédito só era inserido no cartão até três dias após a compensação do boleto.

Teria de, mais uma vez, declarar o extravio do vale-transporte, pagar uma nova taxa de extravio, desvinculando-o de meu CPF, e solicitar um novo cartão, com todos os prazos envolvidos.

### 2.2.3. Biometria e controle da circulação

Podem-se tecer diversas discussões acerca do BU, sua acessibilidade, seu impacto econômico para quem trabalha, para quem emprega. O que gostaria de trazer é, no entanto, o aspecto da automação e suas implicações para o acesso à circulação e, conseqüentemente, à cidade.

Um dos artigos do BU define ele como um direito a todos os cidadãos do Estado do RJ. No entanto, coloca duas ressalvas: (1) devem possuir o Cadastro de Pessoas Físicas (CPF); e (2) não podem ser usuários de vale-transporte. Entretanto, nas entrelinhas, existe ainda outra exigência para o uso das “tarifas promocionais” do BU, que é o acesso a um computador e à *Internet*. Isto é, a pessoa precisa realizar um cadastro no *site* da Federação de Empresas de Transporte do Rio de Janeiro (FETRANSPOR).

A questão se agrava quando se trata de pessoas que tem direito à gratuidade nos transportes públicos. Quem tem esse direito são estudantes de escolas públicas; as pessoas consideradas “especiais”; pessoas idosas; portadoras de doenças crônicas que requerem tratamento regular, como quem sofre de insuficiência renal e precisa fazer hemodiálise, ou câncer, e precisa fazer quimioterapia, e portadores de transtorno mental grave que precisam frequentar um Centro de Atenção Psicossocial (CAPS). Todas essas pessoas tem de realizar o cadastro biométrico.

No que tange a estudantes da rede pública do Ensino Fundamental, estes tem acesso apenas ao bilhete eletrônico do próprio município. Semestralmente, é realizado um recadastramento com um prazo definido, dentro do qual o estudante deve comparecer para cadastrar-se. Isto é, além de estar matriculados na escola, portar a carteirinha e o uniforme escolar, o acesso ao direito da gratuidade é restringido por esse procedimento de cadastro junto à(s) empresa(s) de transporte.

A diferença quando chega ao Ensino Médio é que, sendo este de responsabilidade do governo estadual, o estudante pode precisar de uma condução intermunicipal – apesar de, geralmente, os estudantes serem distribuídos de acordo com a própria região.

A única ressalva, no caso dos estudantes, se dá nas situações em que estão inseridos em um estabelecimento de ensino público federal, como acontece nos centros federais de ensino tecnológico, no Colégio Pedro II e nos colégios-aplicação de universidades públicas. Esses são os maiores contemplados com o cartão de gratuidade intermunicipal.

Em todos os casos, os estudantes são limitados por um quantitativo de passagens que



correspondem à ida e volta do tanto de dias úteis do mês. Caso utilize mais vezes, o saldo do cartão é zerado e o estudante fica impossibilitado de ir às aulas.

No caso das pessoas que precisam realizar tratamento médico ou ditas portadoras de necessidades especiais, a situação se agrava. Não tem direito ao BU: caso seja necessário tomar mais de um modal de transporte, por exemplo, metrô, trem, ônibus em municípios diferentes ou ônibus intermunicipal, são obrigadas a proceder o cadastro em cada uma das empresas concessionárias de transporte, e fazer uma verdadeira coleção de cartões. Isto é, precisam pedir a benção das empresas que gerem o sistema de trens e metrôs urbanos, sistema aquaviário e, é claro, do grupamento de empresas de ônibus de cada município.

Esse procedimento não é simples. Precisa, é claro, de um laudo médico que explicitamente a necessidade do transporte público para o tratamento, além da patologia estar dentre as citadas que “merecem” o bilhete único. Isso seria natural, se não fosse, primeiro, a exigência do laudo ser emitido por um profissional médico da rede pública de saúde. Isto é, o profissional de saúde precisa preencher um laudo, geralmente, em formulário próprio da empresa, informando o número do prontuário, o diagnóstico e os dias, por semana, necessários para o tratamento. Segundo, muitas empresas ainda submetem esse laudo ao aval de uma equipe de médicos da própria. Após todos esses trâmites, pode demorar até seis meses para o passe-livre ser emitido, se o pedido for aprovado.

Quando se chega, de ônibus, ao Terminal Rodoviário de Niterói, pode-se ver como a situação é tratada. Em cada plataforma, bem grande, há um pôster que traz o seguinte dizer “Garanta seu direito à gratuidade: faça o cadastro biométrico”, complementada por “Biometria: sua gratuidade com um toque de segurança”. Embaixo, ainda no pôster, posam três pessoas: uma idosa; um homem com uma bengala e de óculos escuros, insinuando uma cegueira; e um jovem com material escolar. Todos felizes por serem biomensurados.



*Figura 14: Biometria: sua gratuidade com um toque de segurança*

### 3. ENGARRAFAMENTOS

*“Olha lá, vai passando a procissão  
se arrastando que nem cobra pelo chão  
as pessoas que nela vão passando  
acreditam nas coisas lá do céu.  
As mulheres cantando tiram verso,  
e os homens escutando tiram chapéu  
Eles vivem penando aqui na terra  
esperando o que Jesus prometeu*

*E Jesus prometeu coisa melhor,  
pra quem vive neste mundo sem amor,  
só depois de entregar o corpo ao chão,  
só depois de morrer neste sertão.  
Eu também tô do lado de Jesus,  
só que acho que ele se esqueceu  
de dizer que na terra a gente tem  
que arranjar um jeitinho pra viver.*

*Muita gente se arvora a ser Deus  
e promete tanta coisa pro sertão.  
Que vai dar um vestido pra Maria,  
e promete um roçado pra João.  
Entra ano e sai ano e nada vem  
meu sertão continua a Deus-dará,  
mas se existe Jesus no firmamento,  
cá na terra isso tem de se acabar.”*

Gilberto Gil, **A procissão**

### 3.1. Psicologia: “notório saber em trânsito”

Falar do Conselho Estadual de Trânsito obriga a retomada de um percurso. Voltar a minha entrada no Conselho Regional de Psicologia (CRP) do RJ, ainda enquanto estudante, com o status de colaborador. Essa entrada se dava através de Comissão Regional de Psicologia e Políticas Públicas (CRPPP).

Os conselhos de Psicologia<sup>21</sup> tem como função regulamentar, fiscalizar e orientar a profissão de psicólogo. Como a maioria dos conselhos profissionais, surgiu no contexto do plantão militar, então carregam em si um atravessamento autoritário – de controle sobre a prática profissional. À boca miúda, costuma-se dizer que os CFP teria como função proteger as pessoas da Psicologia – ou dos psicólogos.

Essa afirmativa confrontava certas perspectivas de que o CFP o Sistema Conselhos deveriam se voltar para a defesa do psicólogo enquanto trabalhador, suplantando o que seria, oficialmente, a função dos sindicatos. O pagamento obrigatório de uma anuidade, semelhante à cobrança dos sindicatos, também contribuía para esse assemelhamento.

O CFP e os conselhos regionais de Psicologia são órgãos públicos, e é extremamente perigoso que eles possam, de alguma maneira, representar os psicólogos. É claro que a defesa de boas condições de trabalho pode e deve ser uma de suas linhas de atuações, já que afeta diretamente a qualidade e afirmatividade do trabalho do psicólogo. E é claro que é afirmativa a eleição democrática de sua gestão. Entretanto, não esqueçamos que também acaba por produzir um nicho onde “psicólogos julgam e regem psicólogos”. A participação de não-psicólogos, portanto, nos discursos e fazeres oficialmente psicológicos não está prevista no papel.

Recentemente tem sido comum a crítica ao CFP e CRPs em relação a sua aproximação com movimentos sociais. É curioso, pois seria justamente uma inserção de não-psicólogos nesse “julgar e reger” dos conselhos. Teoricamente, mais democrático.

É nesse contexto de aproximação com movimentos sociais que tento adentrar o CRP/RJ, antes mesmo da entrada na CRPPP. Na antiga Comissão de Psicologia e Mobilidade, tentei aproximar-me para conhecer e contribuir com outros olhares, a partir do lugar de pedaleiro. Mas depois de algumas tentativas de reuniões esvaziadas, apostei na inserção junto à CRPPP.

---

21 O Conselho Federal de Psicologia (CFP) e os conselhos regionais de Psicologia (CRP) compõem o Sistema Conselhos de Psicologia.

A CRPPP existia no CRP/RJ e tem algumas peculiaridades em relação a organização dos demais conselhos de Psicologia. Isso porque, a partir da função de “orientação”, do Sistema Conselhos, criou-se o Centro de Referência em Psicologia e Políticas Públicas (CREPOP), com suas instâncias nacional e regionais. A rede CREPOP é responsável por produzir as referências técnicas para a atuação profissional em Psicologia nas sua diversidade e especificidade. Já existem referências técnicas para atuação junto a rede de proteção a mulheres vítimas de violência; na assistência social; nas varas de família; na mobilidade.

Todos os conselhos de Psicologia tinham, portanto, um CREPOP. A partir de pesquisas locais, diretamente com profissionais de Psicologia, os CREPOPs produziam materiais sobre as prática em determinado contexto, que se juntavam em um relatório nacional. Esse relatório nacional, por sua vez, era submetido a consulta pública dos psicólogos por certo período, onde poderiam opinar sobre seu conteúdo. Essa consulta pública, muitas vezes, se dava de forma presencial, também em grupo.

No caso do CRP/RJ, como colocado, havia algumas particularidades. Conduzir o CREPOP era uma das atribuições da CRPPP. A ela, se somava a responsabilidade em ocupar os conselhos de políticas públicas espalhados pelo estado do RJ.

Isto é, a outra atribuição da CRPPP era organizar a participação do CRP/RJ nos conselhos de políticas públicas no âmbito municipal e no âmbito estadual, ocupando as vagas que lhes fossem cabíveis. Costumam se figurar, na maioria das vezes, como vagas destinadas ao segmento trabalhador ou especificamente a conselhos profissionais.

Havia quatro campos estratégicos para o CRP/RJ, onde deviam ser concentrados os esforços de ocupação: Saúde, Assistência Social, Infância e Adolescência e Políticas sobre Drogas. Deveria a entidade ocupar, por exemplo, os conselhos municipais de saúde e o Conselho Estadual de Saúde do RJ (CES/RJ).

Comecei participando das pesquisas do CREPOP, e aos poucos me aproximei da atuação junto aos conselhos de políticas públicas, em especial no CES/RJ. Durante dois anos, permaneci lá como conselheiro, ocupando uma das vinte e oito vagas.

Como coloquei, a CRPPP articulava e organizava essa representação assim como tantas outras nos conselhos de políticas públicas no Estado do RJ. Esse trabalho consistia basicamente no contato direto com psicólogos nos municípios, a oficialização da representação, a construção dos posicionamentos do CRP/RJ que figuram como diretrizes dessa atuação e o apoio da entidade ao trabalho do profissional que a representa. A construção

desses posicionamentos se dava, por um lado, a partir das próprias diretrizes do CRP/RJ e do Sistema Conselhos, de forma geral. Por outro lado, eram realizadas reuniões trimestrais, afim de reunir todos os profissionais psicólogos que ocupavam essas vagas de representação do CRP/RJ e tecer maneiras de enfrentar o cotidiano dessa militância junto aos conselhos de políticas públicas.

Assim como o CES/RJ, havia também outras representações estaduais, como pontuei. Eram elas o Conselho Estadual de Assistência Social, o Conselho Estadual de Direitos da Criança e do Adolescente, o Conselho Estadual de Políticas sobre Drogas e o Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN).

Passando a acompanhar o trabalho diário dessa atuação junto aos conselhos de políticas públicas, também acompanhava a representação do CRP/RJ no CETTRAN. Como antes, continuava difícil esse acompanhamento. A representação nesse espaço era antiga, pelas mesmas pessoas, que não costumavam participar do que chamávamos de “reuniões trimestrais do controle social”.

Ocupar uma vaga nos conselhos de políticas públicas envolve, na maioria das vezes, participar de um processo eleitoral. As vagas costumam se distribuir assim: 50% são para representantes de usuários; 25% para trabalhadores e 25% para a gestão (poder executivo, prestadores de serviços e outros). Periodicamente, aconteceriam eleições que correm juntas, mas divididas pelos segmentos. Isto é, para ocupar as vagas destinadas ao segmento de trabalhadores, podem concorrer e participar da votação as entidades de trabalhadores, sejam representativas, como os sindicatos, sejam de controle e fiscalização, como os conselhos profissionais. Em alguns casos, como no CES/RJ, existem quatro vagas (duas titulares e duas suplentes) destinadas especificamente a conselhos profissionais, dentre as tantas destinadas ao segmento de trabalhadores. Nesse caso, o CRP/RJ poderia concorrer a essas vagas.

O CETTRAN, no entanto, apresenta algumas peculiaridades. Primeiramente, existe uma condição disposta pelo Código de Trânsito Brasileiro para a compor o CETTRAN: “notório saber em trânsito”. Em termos práticos, não há um processo eleitoral para decidir quem ocupará as vagas - elas são chanceladas pelo poder executivo estadual.

Além disso, o CETTRAN não carrega, em si, a proposta de ter, em sua composição, a participação de usuários do sistema de trânsito. A participação civil prevista na sua construção está, principalmente, nas entidades patronais (sindicato das empresas de ônibus) e nos conselhos profissionais, no caso, o Conselho Regional de Medicina (CRM) do RJ e o

CRP/RJ.

\* \* \*

Em 2013, um dos ciclos de pesquisas do CREPOP voltou-se para a prática do psicólogo no campo da mobilidade. No entanto, assim como outras pesquisas, ela não tomou o viés participativo que envolvia os encontros em grupo com profissionais que atuavam nesse campo. O relatório enviado a consulta pública da categoria foi produzido por uma comissão de especialistas *ad hoc*. O principal motivo dessa mudança metodológica foi o tempo. Havia uma urgência na produção das referências de atuação nesse e em outros campos de atuação profissional, de forma que vários ciclos de pesquisa estavam previstos para acontecer no ano de 2013. Não haveria tempo para chamar os psicólogos para construir essas referências técnicas. “A democracia é boa, mas dá trabalho”.

O produto final dessa pesquisa<sup>22</sup> referente à atuação do psicólogo na mobilidade acabou por reforçar uma inserção da Psicologia apenas enquanto “Psicologia do Trânsito”. Havia certa ponderação no texto final, que apontava o fato da Psicologia ainda estar muito restrita, no campo da mobilidade, a uma atuação voltada para a psicometria<sup>23</sup> e para a formação de condutores. Isto é, a Psicologia apresentava uma atuação, no campo da mobilidade, atravessada por um olhar centrado no uso do automóvel e de veículos motorizados. Ou, pelo menos, era isso que nos faria crer os documentos produzidos pelo Sistema Conselhos.

É importante frisar que existem outras interfaces da Psicologia no campo da mobilidade. Os psicólogos configuram como integrantes da equipe mínima dos Centros de Atenção Psicossocial (CAPS). Estes são a unidade básica de atendimento em saúde mental, e se constituem como porta de entrada para os “portadores de sofrimento mental agudo”. Dentre outras atribuições do CAPS está a relação com as empresas que operam o transporte público, afim de emitir passes-livres aos usuários da rede de saúde mental. A relação é burocrática, na maioria das vezes, e se dá pela intermediação de um formulário que acompanha um laudo médico que atesta a necessidade de uma frequência do usuário na unidade de saúde.

Ainda na saúde mental, existe outra inserção do profissional de Psicologia e que

---

22 (CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA, 2013)

23 Mensuração psicológica que, no caso, é realizada através da aplicação de testes psicológicos em clínicas credenciadas pelo Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN). Essa testagem se volta, principalmente, para a mensuração da atenção e para a identificação de psicopatologias.

apresenta interfaces muito importantes com a mobilidade: o acompanhante terapêutico (AT). Comumente, sua atuação é junto aos Serviços Residenciais Terapêuticos (SRT), que são casas custeadas pela prefeitura destinadas a moradia de usuários da rede de saúde mental que passaram por longos períodos de internação em hospitais psiquiátricos e/ou sem possibilidade de resinserção familiar. O AT, nesse contexto, trabalha com os usuários no deslocamento na cidade, no estabelecimento de vínculos com a comunidade, com a rede de serviços – supermercados, banco, jornaleiro, restaurantes – e, inevitavelmente, com a rede de transporte público.

Esses exemplos servem para colocar em questão o que se produziu a partir do ciclo de pesquisas do CREPOP que culminou nas referências técnicas para a atuação do psicólogo no campo da mobilidade. Existem outras atuações, que se dão de maneira espreitada e capilarizada na prática profissional do psicólogo, no campo da mobilidade. Por que, então, não foram citadas ou abordadas na pesquisa?

A especulação – e não passa disso, afinal, não é possível saber como que a comissão de especialistas *ad hoc* conduziu suas investigações – é que a pesquisa foi tolhida pela sua própria perspectiva. Isto é, a pesquisa já teria partido de um campo de atuação muito especializado, que é o da Psicologia do Trânsito. E isso acabou por restringir quem estaria ou não apto a falar e participar da construção de referências técnicas no campo da mobilidade.

No contexto da articulação entre Psicologia e mobilidade, portanto, nas duas principais atribuições da CRPPP – a representação do CRP/RJ junto ao CETRAN e a construção de referências técnicas a atuação profissional no campo da mobilidade – existe um atravessamento intenso de uma técnica pretensamente separada do político. Se, por um lado, é a própria concepção do CETRAN que já convoca o CRP/RJ a ocupar o lugar de “notório saber em trânsito”, por outro a entidade assume muito confortavelmente esse lugar na produção de referências técnicas.

### **3.2. "O que se faz de fato neste mundo pouco importa (...). A questão é quanto você consegue que os outros acreditem que fez."**

A frase acima foi proferida pelo famoso personagem Sherlock Holmes, logo ao final da sua primeira aventura<sup>24</sup> com o médico aposentado do exército, Dr. Watson. Ele se referia ao

---

24 (DOYLE, 1998)



fato de um mistério resolvido por ele, inclusive a captura do culpado, ter seus créditos atribuídos aos investigadores da Scotland Yard<sup>25</sup>, Gregson e Lestrade.

Esta problematização, em relação a produção de uma imagem pró-bicicleta se espalha pela confusão que existe entre as esferas pública e privada. Confusão, é claro, na tentativa de operar alguma diferenciação entre essas esferas, na insistência em estabelecer limites. Afinal, ideologicamente, não há confusão: há acordos, negociatas e arranjos. Público e privado são esferas que se atravessam, não se opõem.

A conquista do espaço de uma mobilidade não motorizada, seja a bicicleta, seja o *skate*, seja a pé, se dá no cotidiano, um cotidiano marcado por lutas, por sangue esparramado nas ruas e até nas calçadas. Trata-se de uma conquista cuja autoria não é mapeável, pelo menos no plano individual: não se pode dizer quem conquistou as ciclovias, quem conquistou a redução da velocidade, quem conquistou bicicletários, quem conquistou, por mais virtual que seja, um plano que privilegia o transporte não motorizado.

Entretanto, a assunção de uma autoria, de uma paternidade<sup>26</sup> sobre o avanço das magrelas na cidade. A jogada da empresa que controla o transporte aquaviário através das barcas foi uma das tantas medidas de *marketing* adotadas tanto pelo poder público quanto pelas empresas para parecer que promovem o uso da bicicleta como modal de transporte. E, uma das estratégias, é isolar o problema: isolar na história, isolar no contexto das tantas políticas que existem e que rumam em sentido diverso e até contrário a uma cidade menos motorizada.

### 3.2.1. Barcas

A Baía de Guanabara separa o Rio de Janeiro do Leste Fluminense com uma grande extensão de águas que, a revelia de qualquer recomendação ambiental, ainda recebe os dejetos dos municípios que costeiam a reentrância marítima no continente. Para transpôr essas águas, do Rio de Janeiro a Niterói, as cidades que estão nos dois cantos extremos, onde começa o mar, pegava-se a Avenida Brasil, seguindo na Washington Luís como se fosse para Minas Gerais, mas “quebrando” em Magé, para seguir até Itaboraí, São Gonçalo, e finalmente

---

25 Departamento de polícia da Inglaterra.

26 Na sua pesquisa de mestrado, Lopes (2010) utiliza o termo “disputa de paternidade” para se referir ao embate midiático entre o governo estadual do RJ e prefeitura municipal do Rio de Janeiro para se valer como autores das mudanças pró-bicicleta no período estudado (1990-2008).

Niterói. Assim se contornava-se a baía. No entanto, esse caminho era bem demorado, ainda mais em uma época que os carros não eram superpotentes como hoje. Havia, portanto, uma alternativa mais rápida para as exigências cotidianas de uma região em intensa ebulição populacional, política e econômica, e divisão em cidades dormitório, cidades de lazer, de trabalho, etc: pelos mares da baía. As barcas, em funcionamento desde mil-novecentos-e-bolinha, rasgavam as águas e, com a paisagem em trezentos-e-sessenta graus, anestesiavam o corpo de cariocas e papa-goiabas das estrepolias e mortificações do capital em suas vidas, em seus cotidianos.

As barcas mais antigas – chamadas de “tradicionais” - eram a Martim Afonso, Ipanema, Vital Brazil e Itapuca. Todas da década de 30, 40 e 50. O traslado poderia levar até quarenta minutos, enquanto as barcas mais novas, chamadas “catamarãs sociais” (Neves, Gávia I, Gávea II) o faziam em até quinze minutos. Tudo isso, claro, salvo as intempéries que sempre existiam.

A relação das Barcas com as bicicletas é antiga, e é impressionante como que a empresa se esforça para parecer, realmente, *bike friendly*<sup>27</sup>. Durante muito tempo, era cobrada uma taxa de quatro reais e setenta centavos além do valor da passagem, como se fosse uma "carga". Daí houve alguma mobilização por parte da Federação de Ciclismo do Estado do RJ (FECIERJ), que passou a emitir carteirinhas que garantiam gratuidade no embarque com bicicletas aos seus associados. Do nada e sem aviso, as Barcas passaram a não aceitar mais essas carteirinhas, voltando a cobrar. Quando indagados pela FECIERJ, responderam apenas que "muita gente estava usando".

Com o tempo e a chegada das bicicletas dobráveis de maneira mais massiva, passou a ser possível embarcar com a mesma desmontada. Ainda assim, havia interpelações de guardas quando algum ciclista desobediente montasse a bicicleta antes de desembarcar, mostrando qual era o posicionamento da empresa em relação às magrelas.

Veio, então, o dia em que, na inauguração do bicicletário da Praça XV - no meio da rua, sem qualquer vigilância, onde ninguém, em sã consciência, deixaria uma bicicleta pernoitar -, surge o senhor secretário de estado de transportes do RJ. Ele anuncia que, como uma iniciativa das Barcas após o pedido da secretaria, que as bicicletas seriam permitidas no contra-fluxo. Isto é, no sentido Rio-Niterói, pela manhã, e no sentido Niterói-Rio, no final da

---

27 Termo utilizado para se referir a empresas e órgãos públicos que assumem uma política “amigável” em relação aos usuários de bicicleta.

tarde e a noite. Como eram benevolentes!

Eis que no dia seguinte, verificamos os efeitos práticos dessa declaração: ninguém, nem mesmo os seguranças, sabia da notícia. Após muita insistência, alguns ciclistas conseguiam embarcar mediante a autorização de uma chefia que, às vezes, estava informada. E, finalmente, veio a regra: embarque Rio-Niterói das 6h (mesmo abrindo às 5h) às 12h (mesmo o horário de pico começando, no mínimo, às 16h); embarque Niterói-Rio das 16h (mesmo o horário de pico acabando, no máximo, às 10h) às 22h (mesmo havendo Barcas até as 23h30). Em qualquer outro horário, a bicicleta era taxada como carga.

Então, depois de muitas batalhas jurídicas, liminares e tudo o mais, a empresa que administra o transporte aquaviário através das barcas passa a ser proibida, em setembro de 2013, de cobrar a taxa de carga para bicicletas. E é aí que vem o “pulo-do-gato”<sup>28</sup> da empresa: como a estação de Niterói estava em reforma, aproveitaram a oportunidade e fizeram uma bela faixa indicando o caminho para bicicletas. Ok, era bem melhor do que a acrobacia que tínhamos de fazer no Rio, que era deixar a magrela abandonada no desembarque e dar a volta para embarcar como os demais usuários.<sup>29</sup> Mas o interessante é esse jeito camaleão da empresa: no contato diário com o ciclista, era repressora, “caga-regra”. Quando aparecia na mídia, era simpática, parceira, pró-bicicleta. O que eles não contavam é que todos esses procedimentos envolvendo seguranças, funcionários e ciclistas produziam encontros que tinham potências muito mais intensas do que uma regra possa conter. Neste momento, porém, eu teria ainda que dar a volta e aguardar para ter a magrela de volta nas minhas mãos, pois estava indo do Rio para Niterói.

---

28 Termo utilizado para se referir à adoção de uma prática de forma muito inteligente e sagaz.

29 Depois de alguns meses, a concessionária passou a permitir o acesso de pedaleiros com bicicletas da mesma maneira que os demais passageiros, com a diferença de contarem com uma roleta próxima a um portão, que era aberto para a passagem da magrela.

#### 4. MASSAS PEDALANTES

*“Pisa no chão, pisa maneiro,  
quem não pode com a formiga,  
não assanha o formigueiro.  
Pisa maneiro, pisa devagar,  
pisa de mansinho pra não assanhar.*

*Eu vou falar da formiga, formigazinha,  
formigueiro na cozinha, só se faz é formigar,  
formiga preta, não é a sararazinha,  
é uma pequenininha, morde e queima pra daná”*

Dilson Dória e Juvenal Lopes, **Pisa maneiro**

#### 4.1. Pedalares

O exercício de resgatar como a bicicleta se tornou tema de pesquisa tende a nortear o pensamento para um início. O pesquisador-ciclista lembra do ano de 2010, quando já tinha um ano de vida tijuicana, caminhava até o campus Maracanã da UERJ para fazer o curso de Psicologia, e tomava as conduções rotineiras para o trabalho em um albergue na turística Zona Sul do Rio de Janeiro. Vem a compra da bicicleta, o uso como meio de transporte... e daí tem-se uma sequência retilínea dos acontecimentos: as pedaladas até a UERJ, até Botafogo, mais tarde até Jacarepaguá. Nesse interim, o traslado pedalante para a cidade de Niterói, quase-vizinha – não fosse a Baía de Guanabara –, logo se tornou constante. Mas logo a memória interrompe essa linearidade e faz irromper incômodos. Pergunta ela ao pesquisador: “Pois bem, então o senhor não usava bicicleta na adolescência? E as idas-e-vindas de bicicleta na infância, para comprar pão de manhãzinha com sua irmã? E quando usava a magrela mesmo com a perna quebrada e engessada, aos dezesseis anos, para ir a praia, contrariando qualquer orientação médica? E, ainda, as notívagas pedaladas para os forrós na Região Oceânica de Niterói?”. A memória não perdoa, não permite ao ciclista-que-pesquisa a tranquilidade de uma história redondinha.

O pesquisador-pedalante não desiste. Admite interna e humildemente que, de fato, a história não começa em 2010. Cede então aos apelos da memória e resgata os fragmentos de um passado já distante, na tentativa de completar essa história. Reconhece os usos da bicicleta na infância, na adolescência, já adulto, e o cenário se apresenta como uma linda introdução com esse resgate histórico... Contudo, lá está a memória, olhando-o de soslaio, com seu sorriso jocosos, ar de descrédito e de desdém, balançando o dedo em negativa: “seu o trabalho não é só sobre bicicleta. É também sobre mobilidade”.

Cansado e já irritado, mais uma vez é obrigado a rever seu ponto inicial, o pedaleiro-agora-pretensso-historiador, e admitir que suas aventuras remontam aos nove anos, quando tomava o ônibus trinta-e-dois na Rua Joaquim Távora, em Icaraí, para chegar a um clube, em São Francisco, para aulas de natação. Nas primeiras vezes, a mãe acompanhava o ônibus de carro para ver se deu tudo certo. Sim, o pesquisador-do-pedal se tranquiliza, pois este promete ser um ótimo ponto inicial, até bem mimoso.

Contudo, ela não dormiu ainda – ela, a memória. Está ali para fazer tremer sua base, sacudir essas certezas, apontar-lhe o dedo acusador e dizer: “Afim, o trabalho não é só com

bicicleta e mobilidade. É também com cidade.”

“E é também com corpo.”

E é a esta altura, quando o ciclista-que-talvez-já-nem-queira-mais-ser-pesquisador-nem-historiador, e preferia largar essas discussões e pedalar, finalmente se dá conta que esse não é o caminho, de buscar um início. Se dá conta que a memória não está ali apenas de implicância, a bancar o advogado-do-diabo, ou apenas para inviabilizar suas escritas. Ela está ali para denunciar como ele se apresenta pretensioso e mentiroso ao se arvorar a buscar uma causa original de tudo, ou de traçar um histórico que vá fornecer uma liga, uma cola que junte todos esses acontecimentos, todas essas experiências e produzir um resgate fidedigno, limpo e asséptico.

Afinal, não falamos de um tema de pesquisa alheio à própria vida de quem o pesquisa. Não é um campo de pesquisa o qual o pesquisador visita, retorna a sua mesa, seu caderno, seu computador, e anota suas impressões, suas análises, interpretações, maneja um tanto de autores, faz algumas cópia-colagens, e lá está o produto, a verdade científica, com arestas aparadas e acabamentos concluídos. Não, o campo aqui é a bicicleta, meio de transporte do pesquisador, os movimentos sociais voltados para a mobilidade. O campo aqui é a cidade, ou as cidades pelas quais ele circula, seu lar, onde constrói amores e ódios, amizades e rivalidades, cidade que produz e o produz. O campo aqui é a mobilidade e esse tanto de questões que atravessam o pesquisador quando põe o pé para fora de casa, seja para subir numa magrela, seja para embarcar em um ônibus ou simplesmente caminhar a esmo. Então, a investigação científica, aqui, está mais do que contaminada pela subjetividade do pesquisador. Objeto e sujeito se entranham e se confundem, se afetam, se atravessam, ao ponto de não ser possível apontar onde termina um e onde começa o outro. Não há neutralidade, nem imparcialidade, muito menos universalidade nisto aqui.

Mas até que ponto todo pesquisador não está, também, estranhado e confundido com seu objeto de pesquisa? Será que essa contaminação se dá apenas aos infelizes que cismam em pesquisar nas chamadas Ciências Humanas ou, ainda, Ciências Sociais? Que pesquisador pode gabar-se de estar imune à instabilidade daquilo que estuda? Mais que isso: que pesquisador pode ter a audácia de se colocar imune a sua própria instabilidade? Para além de uma análise interpretativa que aponte “Aí está onde você e a bicicleta-pesquisa se misturam”, o que vale frisar, aqui, é “sempre estiveram misturados”. E quaisquer esforços em imparcializar e produzir uma neutralidade estéril da relação entre o pesquisador e aquilo que

estuda são, afinal, esforços em esconder essa mistura. Esforços em escamotear os posicionamentos éticos, políticos e estéticos subjacentes a essa relação sujeito do conhecimento-objeto de pesquisa, que não se separam. Esforço em esconder, afinal, que a verdade científica, universal e neutra, talvez não seja tão neutra nem tão universal assim. Esforço em garantir um lugar privilegiado de produtor de verdades que talvez não sejam assim tão verdadeiras.

Pois, então, não serve mais ao pedalante-pesquisador esboçar uma história de como se chegou à bicicleta como tema de pesquisa, pelo menos não uma história completa, nem sem lacunas, nem sem enaltecimentos, silenciamentos nem esquecimentos... O que serve para ele é, justamente, o contrário: trazer uma história falha, esburacada, com percalços, desvios, interrupções, frisados e descampados. Uma história que varia assim como varia o asfalto da Zona Sul à Zona Norte do Rio de Janeiro.

Esta história – como todas outras –, deve ser “digna de suspeitas” (RODRIGUES, 2004) por quem lê. Por que está sendo apresentada assim? Porque frisa determinado ponto, enquanto outro, aparentemente importante, é relegado a uma nota de rodapé? Por que passa direto por fatos amplamente divulgados na grande mídia e que vararam a cidade, enquanto se detém em pequenos e medíocres acontecimentos da rotina? Essas e tantas outras suspeitas são um convite a quem lê: instaure-as, a todo momento, ao percorrer este trabalho. Instaure-as com mais intensidade quando vislumbrar as “pinceladas de vernizes científicos” (GUATTARI, 1992).

#### 4.1.1. O furto de Rebecca

Uma das limitações de fazer compras domésticas é em relação ao tanto que se compra, seja em termos de volume, seja em termos de peso. Dispostos em sacolas, o peso costuma se aplicar ao braço e, por continguidade, aos ombros e às costas. Uma mochila de acampar é uma boa opção para quem o faz a pé, ainda mais se for daquelas que contam com uma barrigueira. Esta consiste pura e simplesmente em uma cinta que compõe a mochila, se fixando na altura da barriga, como o próprio nome diz. Dessa maneira, o peso se distribui pelo corpo, mais sustentando-se no abdômen do que abusando das costas. Ainda assim, existe um limite considerado saudável para o corpo suportar, que pode ser estimado por um percentual do peso da própria pessoa.

Com uma bicicleta esses limites são um pouco mais folgados. O ideal, em termos de aproveitamento do esforço físico, é dispôr de um bagageiro e uma caixa ou, melhor ainda, uma bicicleta de carga. Contudo, também é possível pendurar as sacolas no guidão e levar a bicicleta a pé.

Pois eis que num dia comum, em mais um retorno do trabalho, vou ao supermercado fazer as compras frugais da casa. Já estava preparado para fazer essa empreitada com a bicicleta, de maneira que a acorrentei ao poste em frente ao supermercado. Lugar de grande circulação de pessoas, além de alguns carregadores que se ofereciam para levar as compras das pessoas. Enlacei o poste com uma corrente ordinária, fechada por um cadeado com senha.

No supermercado, surpresa: encontro Jorge, um dos camaradas que comigo morava. Ele se assusta com o tanto de compras, mas não comenta. Passamos pelo caixa e, com um sorriso malandro, digo para meu amigo: “Agora é que você vai ver o pulo-do-gato”. Pulo-do-gato é um termo utilizado para designar malandragem, mas com um sentido mais para a esperteza do que para a desonestidade. Esperto me sentia por estar comprovando, mais uma vez, na prática, a vantagem de se utilizar a bicicleta como meio de transporte. Sagaz por desconstruir a necessidade fictícia de um veículo motorizado para fazer grandes compras.

A saída do supermercado era por uma rampa, que já me permitiria a visão da bicicleta. Ou esperava que assim fosse. Ali mesmo me dei conta da tristeza que logo me acometeria por completo: a bicicleta não estava mais no poste. Chegando ao ponto onde ela estava, olhava para os lados, procurando por ela, como se houvesse saído sozinha, ou, mesmo se vislumbrasse o amigo-do-alheio que a levou, seria possível alcançá-lo. Ainda com as compras nas mãos, perguntei aos carregadores que ali estavam, se viram alguma coisa, na esperança de não-sei-o-que. Um deles disse ter visto alguém pegar, mas muito rápido, sem nenhuma suspeita.

Rebecca, era o nome dela. Ficara três meses com ela. Isto é, ao longo de noventa dias, ela me levou pela cidade, São Conrado, Leblon, Ipanema, Copacabana, Leme, Botafogo, Flamengo, Glória, Lapa, Centro, Estácio, Tijuca, Vila Isabel, Maracanã, Grajaú, Méier, Quintino, Madureira, Jacarepaguá... até a Colônia Julino Moreira. Rebecca também me levou a Niterói, do Centro ao Cantagalo e Itacoatiara, enfrentando as subidas da Estrada da Cachoeira (Av. Rui Barbosa) e da Estrada de Itaipu (Estrada Francisco da Cruz Nunes). De fato, com Rebecca quem me ensinou a subir ladeiras.

Comprei Rebecca meio que por impulso, pois morava na Tijuca, estudava na UERJ-



Maracanã e trabalhava em um albergue em Botafogo. Albergues pagam muito mal, à época eram trinta e cinco ou quarenta e dois reais por turno de seis horas, dependendo se o dia era útil, feriado ou domingo. A esse valor se acrescia a condução. As opções de transporte eram dois ônibus diretos, o quatrocentos-e-nove ou quatrocentos-e-dez, que me pegavam na Av. Conde de Bonfim e me deixavam na Rua São Clemente, próximo à Rua da Matriz. Outra opção era pegar o metrô e percorrer a R. Voluntários da Pátria até a Real Grandeza. Mesmo dizendo à chefia direta que a condução exigia a integração ônibus-metrô, acarretando um custo maior, dificilmente o valor chegava a quinze reais. Mesmo assim, economizar com a passagem teria um impacto considerável, cerca de cem reais a mais num montante de setecentos e vinte. Além, é claro, de servir como atividade física.

Procurei pelo MercadoLivre e logo achei uma magrela por cento e cinquenta reais, a disposição no bairro do Barreto, em Niterói. Comprei com a certeza de estar fazendo um bom negócio. Os planos deram certo: levei a bicicleta até a casa de meu primo, em Icaraí. Esperava levá-la ao Rio em uma ocasião em que não tivesse de pagar seu traslado nas barcas, que me custaria quase cinco reais<sup>30</sup>.

No primeiro final de semana em que usava a bicicleta, indo ao albergue, alguma coisa acontece enquanto passava as marchas (nunca descobri o que houve), e o passador traseiro<sup>31</sup> adentra a roda junto com a corrente. Domingo, tudo fechado, a alternativa foi buscar uma oficina mecânica na Lapa para tomar uma ferramenta emprestada para, pelo menos, colocar o passador no lugar. Com as peças toscamente arranjadas, rumei para o trabalho, com o corpo besuntado de graxa.

Ao longo desse início de pedaladas com Rebecca, outro problema começou a aparecer: a roda raspava no quadro, exigindo um esforço ainda maior no pedalar para vencer essa resistência. “Deixando para lá”, a situação foi se agravando até o ponto em que a roda parava por completo no encontro com o quadro, impossibilitando o pedalar. A essa altura, eu já andava munido de algumas ferramentas para lidar com alguns imprevistos, para evitar

---

30 Até setembro de 2013, o traslado de bicicletas fora do final de semana e feriados era taxado pela concessionária que opera as barcas como “carga”, sendo cobrado R\$ 4,70, além do bilhete da passagem. Esse tema é trazido novamente na seção sobre as barcas.

31 Também conhecido como “macaquinho”, é a peça que se situa rente à roda traseira. Há também o passador dianteiro, que fica junto ao pedal. Ambos passadores movem a corrente entre diferentes rodas dentadas que, de acordo com seu diâmetro, aumentam ou diminuem as marchas. Isso possibilita que se exerça um pedalar mais leve, que tem uma resposta rápida, ótimo para arrancar com a bicicleta e subir ladeiras; e um pedalar mais pesado, utilizado depois que o arranque foi dado, possibilitando um melhor rendimento. Depois de muito insistir, passei a preferir as bicicletas de uma marcha só (comumente chamadas de “sem marcha”), por achar que passadores são “mais uma peça para dar problema”.

problemas como o do passador-na-roda. À primeira vez que Rebecca parou com esse problema da roda-no-quadro, tive de virá-la de ponta cabeça no grande canteiro entre a via expressa do aterro e a rua que recebia o nome de Praia de Botafogo. Alguns ajustes me permitiram tornar a centralizar a roda, e assim voltei para casa. No entanto, o raspar no quadro continuava a acontecer.

No dia seguinte o problema se repete, indo para o albergue. Quando acaba meu plantão, vou a uma área aberta na área de trabalho e desmonto o cubo, retiro cada porca, cada arruela, me besunto um tanto mais com graxa, e descubro o motivo do problema: o eixo estava torto. Ainda insisti com algumas marteladas, crente que funcionaria, mas nada. Recorri, então, a um mecânico, que reiterou o diagnóstico.

Mais à frente, descobri que o guidão de Rebecca me era um tanto desconfortável. Era uma peça inteiriça com o suporte de guidão, soldada e reta. Acabei optando por um guidão em formato de chifre, um pouco mais elevado, que me permitia uma posição mais agradável na bicicleta, menos reclinado. Mais tarde descobri que isso não era a questão: pedalar muito tempo numa mesma posição sempre traria desconforto, e a solução era utilizar guidões através dos quais se poderia variar as posições.

Agora, todavia, Rebecca levaria outra pessoa, a outros lugares. Isso se não fosse esquartejada, com suas peças vendidas separadamente. Não era essa a minha crença, pois provavelmente apenas o quadro dela consistisse em algo de maior valor e, ainda assim, não tão considerável.

#### 4.1.2. Da mecânica ao cuidado

Os problemas mecânicos com Rebecca exigiram uma pesquisa intensa sobre manutenção de bicicletas. Logo me lançava à *Internet*, utilizando termos simples nos *sites* de busca<sup>32</sup>, como “bicicleta passador quebrado”, “bicicleta eixo empenado”, “bicicleta como desmontar o eixo traseiro”.

Os resultados dessas buscas indicavam diversos *sites*, fóruns, blogs e páginas que abordam, de alguma maneira, a temática da bicicleta<sup>33</sup>. Alguns tem temáticas específicas,

---

32 *Sites* de busca como *Google*, *Startpage*, *DuckDuckGo*. Estes dois últimos são mais leves e não rastreiam as buscas nem os dados do computador, pois propõem uma lida cuidadosa com a privacidade e com o fluxo de informações de quem os utiliza.

33 Muitos *sites* encontrados que tratam da temática da bicicleta se edificam na cultura do “Faça Você Mesmo”

como mecânica de bicicletas. Outros, são amplos, e reúnem textos diversos que atravessam o uso da bicicleta: atropelamentos, segurança ao pedalar, alimentação, políticas públicas.

Foi nesse contexto de pesquisa para resolver questões mecânicas da bicicleta que me deparei com o *site* Escola de Bicicleta<sup>34</sup>. Consiste em um dos mais abrangentes em relação à temática da bicicleta, estruturando-se, ao mesmo tempo, como um livro que se folheia, ou como um mapa que se percorre, da maneira que quiser. A partir da busca por soluções para o eixo empenado e para o passador quebrado, me deparei com conteúdos que propõem um pensamento crítico sobre o exercício cotidiano do pedalar.

- [pedalar no trânsito](#)
  - [pedalar com segurança](#)
  - [pedalar tranquilo](#)
  - [a relação com o motorista](#)
  - [o que nunca se deve fazer](#)
  - [precauções](#)
  - [para o motorista](#)
  - [para o pedestre e outros](#)
- [idosos e a bicicleta](#)
  - [primeiro passo](#)
  - [pequenos empecilhos](#)
  - [dores](#)
  - [a família e o social](#)
  - [o idoso e a atividade física](#)
  - [equipamento recomendado](#)
- [aprender a pedalar](#)
  - [regras básicas](#)
  - [passo a passo](#)
  - [os pedais](#)
  - [a partida](#)
  - [aperfeiçoamento](#)
- [voltando a pedalar](#)
  - [a primeira pedalada](#)
  - [com que bicicleta?](#)
  - [o corpo, a idade e a bicicleta](#)
  - [voltar a pedalar sem se machucar](#)
  - [nível esportivo](#)
  - [cuidados necessários](#)
  - [dicas importantes para qualquer ciclista](#)

---

(FVM, ou *Do it yourself*, DIY) que, para Zachary Mooradian Furness (2005), consiste em uma “ética que enfatiza auto-empoderamento, criatividade e, acima de tudo, participação” (p. 38, tradução livre). No contexto da *Internet*, existem diversos *sites* que se sustentam nessa cultura, não apenas sobre o uso da bicicleta. Costumam se estruturar em *blogs* ou fóruns, onde se figura uma postagem principal (por exemplo, como montar a roda de uma bicicleta; como construir uma bicicleta de bambu) de um autor, que admite comentários e até sugestões de outras pessoas. Alguns exemplos interessantes para conhecer são *Instructables.com*, *Diy.com*, *WIKIHOW.com*, *Facavocemesmo.com*.

34 <http://www.escoladebicicleta.com.br>

O fluir do texto é cuidadoso, apesar de, muitas vezes, apresentar um tom prescritivo. Entretanto, este tom se assemelha mais a uma avó que aconselha do que a um legislador ou a um policial, que criam e impõem leis. Sobre a temática da bicicleta e do idoso, alguns dos tópicos

#### **Dores**

- o que é dor;
- qual a diferença entre cansaço e dor,
- quais são as dores;
- quais as dores normais da nova carga de exercícios;
- qual é a dor de aviso de sobrecarga;
- qual é a dor de lesão;
- qual a dor de machucado;
- quanto tempo este tipo de dor vai demorar para desaparecer.

#### **A família e o social**

- cobrança social - lugar de velho é no sofá ou na cama;
- falta de apoio familiar;
- medos reais da família levados ao extremo;
- a família sabe sobre o que é atividade física para terceira idade?
- bicicleta é tida como não apropriada para idosos. Mas como explicar o número de idosos que pedalam por aí e o conseqüente índice de melhoria de qualidade de vida que o pedalar lhes proporciona (pesquisa UNESCO - OMS)?

O conteúdo não acabava. Eram muitos textos, muitas discussões, que iam lá, na minúcia do chamado universo da bicicleta e da mobilidade.

O *site* Escola de Bicicleta não era o único. Ele mesmo me levou por outros *sites*, que seguiam em estilo semelhante. Se a cidade me invadia quando pedalava, agora, sentado, eram esses pequenos conselhos que tomavam meu corpo. Refletia sobre eles durante a pedalada, e percebia que, mesmo estando na mesma velocidade, um outro tempo se instaurava, sorrateiramente. O imediatismo dos incidentes de trânsito, aos poucos, cedia tempo e espaço para uma pausa. E respostas diferentes, como propõe a Figura 3<sup>35</sup>, do *site* do *Bike Anjo*.

Textos para serem lidos, e que logo veria que estavam sendo colocados a prova quando encarava as ruas. Textos que propunham uma ética de um cuidado, de uma atenção para consigo, de reflexão constante.

Textos práticos, que apontavam técnicas para lidar com o tanto que surgia de questão a partir do simples fato de se pensar em pedalar. Contudo, apresentavam uma técnica diferente na relação com a mobilidade: uma técnica de si.

Os termos técnica de si, práticas de si, cuidado de si, governo de si são utilizados por

---

35 <http://bikeanjo.org/2012/04/27/o-que-fazer-quando-um-motorista-gritar-com-voce/>.

Foucault (1985) para se referir a uma concepção ético-política que mantém a esfera pública e privada indissociáveis. O autor pesquisa práticas na Grécia Antiga, onde o grande governante deveria realizar, também, um bom governo de si. Ou, de forma inversa: que é o bom governo de si que forja um grande governante. E isso implica diretamente em saberes, em técnicas, em conselhos, opiniões e até regras, mas todos com um viés que é o de se colocar a prova. Isto é, são colocados em jogo na prática, visto que são orientações de cunho prático.



Figura 15: "O que fazer quando um motorista gritar com você..."

O que nos interessa, aqui, é como essa noção de técnicas de si serve para pensar um cuidado consigo e com os outros no cotidiano da mobilidade que é colocado por esse “universo da bicicleta” de forma bastante singular. Ainda que, por vezes, haja um apelo legalista, judicializante e moralizante, a maioria das discussões não contam com posicionamentos universais entre pessoas que pedalam, que colocam esse saber prático à prova, seja nas pedaladas, seja nas caminhadas, seja no volante.

Foucault propõe o termo “artes da existência” para se referir a essas técnicas de si, descrevendo-as como

práticas refletidas e voluntárias através das quais os homens não somente se fixam regras de conduta, como também procuram se transformar, modificar-se em seu ser singular e fazer de sua vida uma obra que seja portadora de certos valores estéticos e responda a certos critérios de estilo (*Id. Ibid.*, p. 14-15).

Um estilo-bicicletar.

Não há sempre consenso. Aliás, o consenso não é uma regra. Para cada conteúdo que surgia nos *blogs*, havia muitos comentários de pessoas que reforçavam, complementavam ou criticavam o que o autor propunha. Em se tratando de um meio virtual, mesmo que concreto, onde não existe voz para dar a entonação em uma conversa, é comum que críticas secas ofendam os interlocutores. Além disso, a virtualidade e o distanciamento entre quem discute também abre espaço um bate-boca descomprometido. Provavelmente, esses debatedores nunca se encontrarão ao vivo, cara-a-cara.

Independente da defesa de posicionamentos, o que nos importa aqui é o fato de ter sido a primeira vez que via o tema da mobilidade ser discutido com o cuidado e delicadeza. Até então, sempre me assustara ao deparar-me com o tema sempre de forma dura, em especial nas esferas jurídica e técnica, complementares entre si. Através das legislações de trânsito, das orientações de órgãos de trânsito<sup>36</sup> e de suas resoluções e outras deliberações, se debruçavam sobre o que pode e o que não fazer no trânsito, além do julgamento das “ocorrências”. Neste caso, compunham o “tribunal”<sup>37</sup> diversos técnicos “especialistas em trânsito”, entre estes a

36 Departamento Estadual de Trânsito (DETRAN), Conselho Estadual de Trânsito (CETTRAN), Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

37 De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro, o CETTRAN constitui-se como um órgão onde a sociedade civil participa das decisões em relação ao trânsito. O nome “Conselho” remete aos conselhos de políticas públicas, cujas vagas são ocupadas, geralmente, numa proporção de 50% para o segmento usuários ou cidadãos e 50% para os segmentos de governo, prestadores de serviços e trabalhadores (ver apêndice). Cada segmento faz suas eleições em fóruns próprios. Por exemplo, no Conselho Estadual de Saúde do Rio de Janeiro, associações de moradores ocupam boa parte das vagas destinadas a usuários/cidadãos, e essas vagas

Psicologia.

A delicadeza envolvia não só um cuidado consigo, mas um cuidado com outro. A Escola de Bicicleta, ao tecer orientações sobre a relação com o pedestre, sugere que

1. pedestres tem prioridade sobre ciclistas. Lembre-se que você também é um pedestre. Respeite para ser respeitado
2. um pedestre pode mudar de direção de maneira muito brusca. Aproxime-se devagar, avisando sua chegada e passe guardando distância
3. patins e skates também mudam de direção muito rápido
4. cachorros e gatos tem reações inesperadas. Evite assustá-los (...)

#### 4.2. Concentrações

Em março de 2011, a pedalada coletiva da Massa Crítica Porto Alegre teve um desfecho inesperado. Enquanto dezenas de pedaleiros ocupavam uma rua da capital gaúcha, um motorista adentrou a pista e se deparou com a massa. Após algumas buzinas que reclamavam da obstrução da via, seguidas de protestos por parte dos pedaleiros, o condutor avança, munido de seu automóvel, para cima da massa. O resultado são cerca de vinte ciclistas atropelados, que tombaram como pinos de boliche na via pública, após voar pelo capô e parabrisa do automóvel. Logo a frente, o veículo fora abandonado após colidir com um poste.

Pode-se dizer que a situação contou com certa “sorte”. O tempo era chuvoso, o que ensejou a não participação de crianças, o que era hábito na pedalada. Como é de hábito, as crianças costumam se postar no meio da massa, protegidos por outros pedaleiros, mais experientes, que se dispunham a costear, guiar e cuidar da retaguarda do grupo. E foi justamente no meio que o motorista seguiu. Devido a baixa estatura das bicicletas infantis e seus condutores, o mais provável é que, ao invés de serem lançados para cima do carro, em direção ao parabrisa, os pequenos sucumbiriam por baixo do automóvel. Consequências mais sinistras seriam inevitáveis.

---

foram escolhidas em votações onde apenas usuários/cidadãos participaram.

O CETRAN, apesar de carregar essa alcunha de “conselho”, tem uma montagem muito diferente. Os membros não são eleitos, são indicados pelo governador do estado, sempre com o requisito “reconhecida experiência em matéria de trânsito” (Art. 15 do Código de Trânsito Brasileiro). As vagas não tem nenhuma distribuição proporcional, de maneira que a maioria é ocupada por órgãos públicos e de fiscalização, no caso do Estado do RJ. Das dezenove vagas, quatro apenas são destinadas previamente à sociedade civil, divididas entre duas entidades patronais (de empresas), uma entidade de trabalhadores e uma de instrutores e empregados de auto-escola (Informações obtidas no *site* <http://www.cetran.rj.gov.br/>).

Mesmo tendo uma atribuição bem ampla e poder deliberativo sobre assuntos ligados ao trânsito, a maior parte das ações do CETRAN é o julgamento de recursos de multas de trânsito, que sobrecarrega o órgão. Por isso a utilização do termo “tribunal” para me referir ao mesmo.

A empresa que controla as maiores plataformas midiáticas de televisão e jornal reserva, na sua tradicional programação nobre da noite de domingo, um espaço para o atropelamento de Porto Alegre. Antes fosse. A cobertura do atropelamento, em si, não chegou a cinco minutos. A maioria da matéria colocava o condutor do veículo no meio de uma sala escura, sentado em uma cadeira, dando seu depoimento. Falou de seu filho, que estava no veículo quando ocorreu a situação, e seu medo de colocar o rapaz em risco. Falou do medo que sentiu quando os ciclistas socavam seu veículo, que já havia adentrado a massa. Falou da única atitude que conseguiu ter, naquele momento de tensão: avançar para cima dos que ali estavam, para proteger a si e a seu filho.

O caso teve repercussão nacional e internacional. Sendo a Massa Crítica um movimento que se espalhou por diversas cidades do mundo, se encontrando, geralmente, à última sexta-feira do mês. As diversas edições da pedalada no mês de março de 2011 voltaram-se ao protesto em solidariedade aos companheiros gaúchos. Pedaleiros de todo o mundo bradavam que “Atropelar ciclista não é acidente”, e punição ao motorista. A Massa Crítica do Rio de Janeiro, que raramente conseguia passar de dois dígitos de participantes, logrou trezentas bicicletas e trezentos condutores nessa ocasião. De lá para cá, poucas vezes conseguiu voltar a um dígito de pedalistas.

Práticas de morte que se tornam práticas de vida. Da dor do metal frio em alta velocidade contra a fragilidade da pele à mobilização que produz encontros.

#### 4.2.1. Duplo-cuidado, rotatividade e ponto-cego

Acolher o outro é uma tarefa de abertura à diferença, que envolve o engendramento de uma porosidade e do estabelecimento de uma partilha que possibilitem um bom encontro, do qual seus atores saiam mais potentes do que antes. Cuidado de si, produzindo uma autocrítica e um desvio de si, por outro lado, é um processo que sofre e produz interferências no cuidado do outro. Sobre o outro, implica em uma disponibilidade para operar uma retomada constante dos próprios posicionamentos, cristalizações, inclusive daquelas que estão incrustadas no corpo e tomadas como naturais ou inerentes a uma pretensa identidade do sujeito. O movimento de dispôr-se a sempre reavaliar-se, de pesar os efeitos das próprias práticas e discursos, o que eles produzem no aqui-e-agora, é um passo essencial na vida e, principalmente, para a contração de coletivos.



Tratando de um duplo-cuidado, consideramos aqui da seguinte maneira: o ciclista, ao exercer seu trajeto, obrigatoriamente encontrará com outros atores: pedestres, motoristas, motociclistas, skatistas, e mesmo outros ciclistas. Esses encontros inevitáveis podem ser experienciados de diversas maneiras, desde uma objetificação do outro como obstáculo para a conclusão de uma trajetória, transformando o encontro em uma topada, até uma lide que também considere o outro enquanto ator. Aqui reside o primeiro cuidado, cuidado com o outro, acolhê-lo. Este acolhimento é entendido como uma atitude de conceber uma partilha que faz o ciclista partilhar uma sensibilidade com os demais atores da mobilidade urbana. Em outras palavras, falamos de uma ética da relação que se estabelece de forma múltipla e tumultuada nas ruas. Por mais breve que seja. Ainda que a velocidade impressa nas vias públicas, ou mesmo nas calçadas, tendencie uma objetificação no trato do outro como obstáculo aos anseios individuais, entendemos que isso não reflete uma lei natural, e que existem outros possíveis de experimentar e mesmo produzir outras relações.

O segundo cuidado, que envolve uma crítica de si do ciclista acerca suas práticas e um desvio de si, é tratado de maneira literal. Tanto a crítica quanto o desvio de si que o ciclista opera se dão no ato dos segundos e suas frações, que é o tempo concedido na velocidade do cotidiano das ruas. Mas não termina aí: se há uma escolha ética, estética e política em lentificar o pedalar ao vislumbrar um pedestre que se insinua para a rua e lançar-lhe um sorriso, isto é, se isso acontece num fio de tempo, há também um ruminar deste acontecimento, fazendo-o perdurar para além do ato.

Além dessa crítica solitária que se dá no ato da mobilidade, acontece um processo de crítica que se dá também nos espaços coletivos da Massa Crítica<sup>38</sup>, no caso, a concentração e os meios virtuais<sup>39</sup> do movimento.

\* \* \*

Na última sexta-feira do mês - e, depois, outras tantas sextas-feiras -, pedaleiros se reúnem em um ponto da cidade, a Cinelândia. Uma pessoa surge indagando quem é o organizador daquele evento, pois gostaria de conversar. A resposta é categórica: não há

---

38 Machado (2013), em sua singular pesquisa de mestrado em Educação, disserta sobre “processos de auto aprendizado e aprendizagem coletiva” dos participantes da Bicicletada, a partir de sua própria participação junto ao movimento em Brasília.

39 Lista de discussão por correio eletrônico, grupo e página no *Facebook*.

líderes, funcionamos numa horizontalidade. Sem entender muito bem, as conversas se iniciam. Aquele momento, no qual ciclistas chegavam, paravam as bicicletas, outros tantos passavam e diminuía a cadência, era a chamada “concentração”. Os ditos “mais antigos” se olhavam, com rabo-de-olho, como que esperando quem tomaria a iniciativa de fazer a fala inicial, apresentando a proposta daquela atividade, discutindo o percurso que seria feito, trazendo a tona estratégias de segurança ao se pedalar “em massa”. Aos tantos que vem chegando pela primeira vez, aquilo parece uma bagunça, ninguém coordena. Finalmente, alguém toma coragem, sobe na mureta de um canteiro e faz as falas. Trajeto decidido, descendo da mureta, alguém sussura “poxa, faltou falar disso”. Outros sussurros ressoam, na miúda: “deveríamos ter ido para o outro lado da cidade”; “esse caminho não é legal, eu não vou subir o viaduto”; “eu vou/não vou parar no sinal vermelho mesmo!”. A pedalada coletiva se inicia, com os gritos costumazes<sup>40</sup>, e vai serpenteando a cidade. À frente da massa, pedalantes avançam em alta velocidade, afastando-se dos demais. Ao final dela, outros conversam descontraidamente, espichando a massa. No meio dela, oscilam movimentos de quem pedaleie ir-e-vir e, assim, buracos se formam. Logo um carro avança sobre a massa, aproveitando uma das brechas. Mais a frente, a massa se divide na decisão entre subir um viaduto ou passar por baixo dele, cruzando uma via expressa. Exaustos, os que moram do outro lado da cidade optam por deixar a massa e voltar para casa. O retorno é longo. Outros, aproveitam que moram por ali e ficam no meio do caminho. Enfim, alguém brada “tá vendo o que dá, não ter liderança?”.

\* \* \*

Na última sexta-feira do mês, encontravam-se durante um certo tempo – sabe-se lá até quando as autoridades permitiriam aquele abuso – algumas pessoas que insistiam em usar a bicicleta para fazer alguma coisa na cidade. Seja por lazer, por transporte ou simplesmente para conhecer a cidade, lá estavam uns tantos ciclistas e bicicleteiros<sup>41</sup> reunidos em frente ao Cine Odeon, na região da Cinelândia, no Rio de Janeiro, às dezoito e trinta. O pedal estava marcado para, dali, uma hora mais tarde. Durante esse tempo, faríamos a concentração.

---

40 Ver apêndice.

41 Algumas pessoas diferenciam ciclistas de bicicleteiros (ou pedaleiros), considerando que os primeiros são “conscientes e respeitadores das normas de trânsito”, enquanto os outros não.

A concentração, apesar de muitas vezes repleta de silêncios, possuía uma importância enorme para o desenrolar de toda a pedalada. Discutir e decidir o trajeto, não necessariamente nessa ordem, e estabelecer os acordos coletivos consistia num momento fundamental para aquele acontecimento.

A discussão do trajeto não se desenrolava, necessariamente, de maneira simples. Havia, antes de mais nada, uma máxima das Massas Críticas e Bicletadas que era de fluir *no ritmo do mais lento*. Na chamada para o encontro, fazia-se uma convocação que extrapolava o uso de bicicletas, abarcando as pessoas que utilizam energia humana para se locomover (inclusive pedestres). A proposta não era de fazer um treino de velocidade nem de distância com a bicicleta. A idéia era apresentar em ato outras maneiras de ocupar a cidade, de compartilhar e produzir experiências do espaço público, e em grande parte produzir lugares para outras temporalidades, outras velocidades e outras acelerações. Não sei dizer os limites entre o que eu mesmo encarava como sendo o objetivo da Massa e o que, concretamente, ela propunha, enquanto organização coletiva – isso é fruto de discussão até hoje. De qualquer forma, a discussão do trajeto deveria considerar sempre a conjuntura de cada ciclista ali presente. Era iniciante? Tinha por hábito percorrer longas distâncias? Pedalava num ritmo rápido, lento ou moderado?

Essa discussão do trajeto também deveria envolver uma passada mental rápida pelas propostas de caminho, afinal, há várias maneiras de se chegar ao mesmo lugar, ainda mais em uma cidade com uma malha viária como a do Rio de Janeiro. Quais os pontos mais tensos? Havia algum lugar em quê deveríamos ter mais atenção? Alguma manobra no trajeto nos obrigava a fazer uma conversão de um lado ao outro da pista que poderia ser arriscado? Havia alguma rolha<sup>42</sup> importante a ser mencionada previamente?

Por onde passaríamos? Não adiantava muito seguir por ruas vazias, com carros apenas. Se a idéia era fazer barulho, encontrar pessoas, interagir com elas, a opção por lugares onde houvesse pessoas aglomeradas, como bares. Claro que também era importante a interação com motoristas, mas queríamos borrar essas sarjetas que separam as ruas das calçadas. Trazer alegrias, risos, vivas e torcidas para uma proposta, pelo menos, divertida de viver a mobilidade na cidade.

E o retorno, como seria? Isso é muito importante de se pensar, pois qualquer pedalada que adentre a Zona Sul até a Gávea, por exemplo, significará um percurso considerável para

---

42 A prática da rolha será explicitada mais a frente.

quem veio do Méier, do Engenho de Dentro, ou mesmo da Tijuca ou da Usina e de Jacarepaguá. E quando há crianças que precisam ser acompanhadas, ou colegas carregando bens valiosos e cobiçados como caixas e aparelhos de som que animam os bicíclis? Pensando no bordão baiano, “quem vai junto, volta junto”, acompanhar alguns companheiros até, pelo menos, o ponto de partida da Cinelândia no retorno era uma afirmação de um cuidado, de uma outra maneira de se relacionar no exercício da mobilidade, que trazia à baila esse fazer junto do ato de percorrer a cidade em grupo.

Bem, a esse ponto muitos dos acordos coletivos já vinham junto com a discussão do trajeto. Mas havia outras tantas coisas a conversar.

Como nos portaríamos no trânsito? A princípio, a proposta de muitos é de seguir a lei, pelo menos onde ela não fosse absurda. Contudo, alguns princípios básicos eram 1) pedalar na mesma mão dos carros, isto é, no mesmo sentido, 2) respeitar sinais... opa! Aí encontrávamos um dos principais embates e dilemas, que envolvia a prática da rolha.

Rolha vem do inglês *cork* (ver anexo I). Considerando a massa como um comboio, ao passar por um trecho em que a via é atravessada por outra, duas pessoas (ou mais), se posicionam de tal maneira a bloquear a passagem de veículos dessa transversal. Isso era apresentado como uma questão de segurança das pessoas, impedindo que a massa fosse cortada por um veículo motorizado.

Acontece que isso fica muito claro quando se trata de uma via secundária que simplesmente alimenta uma via principal, e estamos falando apenas de veículos motorizados que podem significar e efetivamente significam um perigo para veículos de propulsão humana. No entanto, algumas vias que também podem quebrar a massa se situam em cruzamentos cujo fluxo é pretensamente organizado por semáforos. Daí surge um outro ator com o qual devemos lidar: o pedestre. Se a massa avança a revelia do sinal vermelho e faz rolhas impedindo a passagem de pedestres e dos carros que estão na transversal, corre-se o risco de amargar uma péssima fama com os companheiros não-motorizados. Por outro lado, o fator segurança permanece em pauta: se não for feita a rolha, a massa será cortada, e aquela que segue à frente deve parar e aguardar aquela que ficou retida antes do semáforo.

O principal a se considerar aqui é a necessidade de um diálogo que retorna, ainda que de maneira diferente, a cada concentração da Massa Crítica. Muitos se sentem enfadados quando as discussões são retomadas, com a aparência de que nunca serão resolvidas... e talvez, de fato, nunca o sejam. Porque aqui não importa mais o resultado, as resoluções e as

decisões do que o processo, em si, de construir coletivamente uma decisão, uma escolha – várias escolhas. Aos poucos, o que poderia emergir apenas como opções triviais de um trajeto, de uma disposição corporal nas vias, ou ainda de um caminho mais agradável, traz à tona escolhas éticas, estéticas e políticas de como produzir a cidade, a mobilidade, o ciclista. São essas as mesmas escolhas que cada ciclista tem de tomar, por vezes, na fração de segundo das dezenas de quilômetros por hora que raspam a poucos centímetros de seu corpo. Entretanto, desta vez, colocadas em jogo no coletivo, trazem o solilóquio de outrora para o campo da afirmação, da proposição e da negociação. E, assim, inaugura-se um processo político de decisão que produz uma escrita e reescrita da história, sacudida por borrões, parênteses, notas de rodapé, de fim, alongamentos, encurtamentos, silenciamentos e enaltecimentos. Uma história prática, do ato, afirmativa, que se faz e se refaz no próprio processo de produção coletiva de escolhas e, conseqüentemente, do acontecimento que elas afirmam. Uma história que não estabelece verdades, não propõe verdades, mas conjunturas de escolhas éticas. Uma história do que apostamos para nossas vidas, nossos mundos e nossas existências.

É justamente nesse processo de decisão que se faz a história. Mas há, aí, dois aspectos que atuam sobremaneira quando tratamos de coletivos: pontos cegos e a rotatividade. O ponto cego nada mais é do que pontos de vista, sentimentos, sensações, práticas que não estão sendo contempladas devido ao posicionamento que um sujeito ou mesmo um coletivo ocupa. Esses pontos cegos se remodulam a todo momento, principalmente a partir da intervenção de outros que contemplam esses pontos que nos cegam. Não há porque temer os pontos cegos, há de encarar que eles existem, afim justamente de produzir uma sensação de humildade para com a perspectiva que nos incomoda, nos causa estranhamento e desfamiliarização. É justamente a negligência e mesmo negação desses pontos cegos que agenciam cristalizações e engessamentos que, mais tarde, radicalizarão posturas que podem mesmo impedir o diálogo e a negociação entre pessoas que tem apostas éticas, estéticas e políticas que confluem.

A rotatividade, por sua vez, se caracteriza pela entrada e saída constante de atores que podem influenciar na construção das decisões coletivas. A Massa Crítica, ao se propor de maneira horizontal e sem líderes, esgarça essa rotatividade a um ponto que até mesmo ausentar-se e calar-se podem significar importantes táticas políticas para a efetivação dessa horizontalidade.

Certeau (1998) propõe a noção de tática enquanto procedimentos que se instauram na ocasião, na oportunidade e, portanto, um tempo. É o tempo da oportunidade, “os elementos do

terreno” que possibilita a emergência de táticas. O autor diferencia a tática da estratégia, considerando que esta opera sobre o território e opera a partir de generalizações, de leis de funcionamento. A estratégia, afinal, é uma arma do Estado.

A utilização desta contribuição de Certeau se dá de duas maneiras: por um lado, em relação aos procedimentos que vem à tona durante as pedaladas coletivas, que acontecem de acordo com a circunstância; por outro lado, as táticas também são elemento importante na construção da horizontalidade, no que diz respeito a um “saber quando falar”, que envolve tanto o falar quanto o calar, evitando silenciamentos de “quem está a mais tempo em um movimento”. Para o autor,

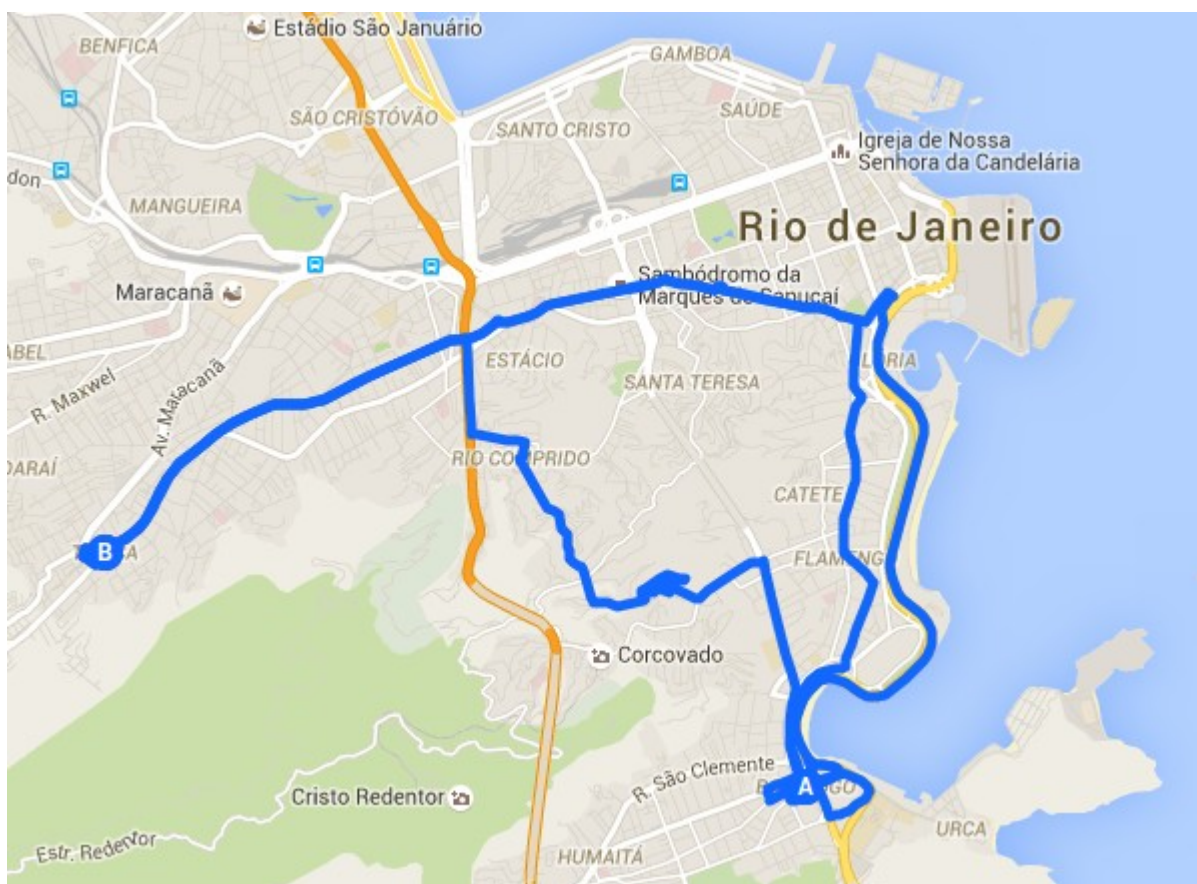
As táticas são procedimentos que valem pela perinência que dão ao tempo – às circunstâncias que o instante preciso de uma intervenção transforma em situação favorável, à rapidez de movimentos que mudam a organização do espaço, às relações entre momentos sucessivos de um ‘golpe’, aos cruzamentos possíveis de durações e ritmos heterogêneos etc. (*Id, ibid*, p. 102)

Se são sempre as mesmas pessoas que se propõem a puxar a discussão do trajeto e dos acordos coletivos, independentemente do que se propõe, pode verticalizar a estrutura de organização da Massa. O cuidado, portanto, ao conduzir o espaço coletivo envolve também a análise das oportunidades e adequações de quando intervir e se deve, de fato, intervir. Por vezes, um silenciamento pode ser, estrategicamente, mais interessante para tornar explícitas as divergências que a fala de um líder pode sufocar. Daí a importância de ritualizar não só a decisão coletiva, mas o próprio movimento de ocupação dos espaços de maior visibilidade no coletivo. Se por um lado permite a ocupação desse lugar por todos os que cultivam alguma continuidade de participação no coletivo e algum laço de vida com os demais, também possibilita aos que vão chegando e que podem construir outros laços não se amedrontem com uma tarefa. Tarefa esta que não requer currículos ou trajetórias, mas pessoas dispostas a dar a cara a tapa, de assumir posicionamentos e de lidar com a diferença de posicionamentos.

### **4.3. Violência no trânsito, corpo e escrita**

Peço licença a quem lê para um desvio violento na escrita.

Seguir de bicicleta da Zona Sul, ali pela região de Laranjeiras, Botafogo, Flamengo, para a Zona Norte, implica necessariamente em três caminhos possíveis:



*Figura 16: Trajetos Zona Sul (Botafogo, A) - Zona Norte (Tijuca, B), da esquerda para a direita: via ciclovias; via Catete; via Rio Comprido*

Subir a Rua Alice, em Laranjeiras, até o conhecido Túnel da Rua Alice, que também é chamado de Túnel do Rio Comprido. É uma ladeira leve, menos íngreme do que parece ao não-pedalante ou ao iniciante. Mesmo uma bicicleta “sem marchas” avança consideravelmente, claro, na cadência humilde que a resistência ante a gravidade e o caminho pode permitir. A descida é pela Rua Barão de Petrópolis, essa sim bem inclinada, tortuosa e até perigosa para quem não estiver com os freios – e a atenção – afinados. Desemboca no Rio Comprido, em uma das regiões laterais que o Elevado Paulo de Frontin divide. Atravessando o viaduto, logo se chega à Tijuca, que já é considerada Zona Norte. Aqui reside uma das divisões entre Zona Norte e Centro do Rio. Isso seria um tanto absoluto, não fosse o bairro do Rio Comprido, que se estende por baixo do morro furado pelo Rebouças, ultrapassando esse pretensão limite imposto pelo elevado Paulo de Frontin, chegando até o perímetro onde a Barão de Itapagipe e Rua do Bispo se encontram.

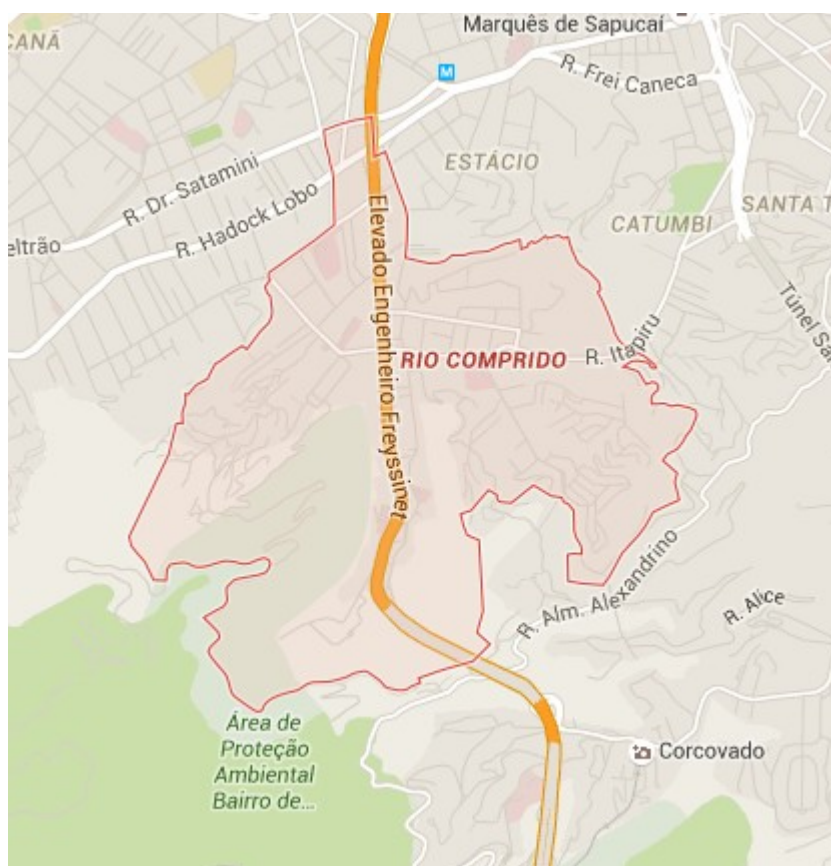


Figura 17: Região do Rio Comprido e Elevado Paulo de Frontin (Engenheiro Freyssinet)

Outra escolha possível, e concretamente mais provável, é passar pelo Largo do Machado e pegando a Rua do Catete até a Augusto Severo. Dali é só cruzar a Lapa, e logo se chega à Av. Salvador Sá, que atravessa o sambódromo, passa por baixo do elevador que leva ao túnel Santa Bárbara. Depois de passar pela quadra da Escola de Sambá Estácio de Sá e pelo bairro que leva o mesmo nome, também se cruza o Elevado Paulo de Frontin, alcançando a Dr. Satamini, já na Tijuca.

O problema desse percurso está na Augusto Severo, ainda na Glória. Rua perigosa, não tanto pela sua estrutura. Tudo bem, existem alguns buracos, um asfalto muito irregular, com calombos forjados por anos de pneus de ônibus pressionando a casca dura do revestimento das ruas e moldando o paralelepípedo e a terra que ainda insistem por baixo. O perigoso, ali, é a frequência. Começa com o seu apelido: “rua dos travecos”. A partir daí já se tem a noção da periculosidade do local. Acrescente-se aí um tanto de moleques que, assim como os travecos, procura ali uma alternativa fácil de se ganhar a vida, em uma área com



fluxo grande de turistas e outras possíveis vítimas. Esses moleques, nós já conhecemos, são os cracudos que tem tomado de assalto na cidade. Como zumbis, perambulam como se mortos estivessem, lançando-se desesperada e agressivamente contra qualquer propriedade alheia que possa ser trocada por uma pedra. Maltrapilhos e com olhares vacilantes – típicos de viciados –, são apenas meninos cujas mães nos perguntamos onde estariam. Provavelmente, elas mesmas os teriam iniciado no vício, ou mesmo composto o público não-grato da Augusto Severo.

A terceira opção, por fim, é percorrer pacientemente a ciclovia que vem desde o Leblon delineando a orla da cidade, adentrando apenas pelo caminho que começa na Av. Princesa Isabel, no Leme, cruza o túnel até o Shopping Rio Sul e logo encontra a Praia de Botafogo. A partir daí, é ciclovia pela orla até o Museu de Arte Moderna. Engano meu: chegando no final do Aterro do Flamengo, o trajeto adentra um pouco pelo aterro, afastando-se da visão do mar. E então não tem como: o jeito cruzar a Lapa, e realizar o trajeto já apresentado.

Quem faz esse caminho não está melhor no que tange à segurança. Há três trechos muito arriscados: primeiro, o túnel que liga o Leme ao shopping Rio Sul. Segundo, a região erma da ciclovia entre o aterro da Praia de Botafogo e o do Flamengo, que se intensifica, criando o terceiro trecho perigoso: a tal região que a ciclovia se afasta da orla, no Aterro do Flamengo.

O perigo do túnel está no fato dele encurralar o pedaleiro. Trata-se, na verdade, de uma dupla de túneis, um em direção à Zona Sul, outra em direção ao aterro da praia de Botafogo. Nos dois, à esquerda, o que seria uma calçada para pedestres se transformou em uma ciclovia, com uma cerca protegendo. Assim como cada túnel, a cada ciclovia tem sentido único. E é disso que os marginais se aproveitam: como que surgidos da terra, bloqueiam o caminho, forçando o estancar da pedalada pelo ciclista. Há situações onde um segundo meliante cerca a vítima por trás, impossibilitando o retorno pelo caminho de onde veio. E logo se dá o bote.

A área que compreende o final do aterro da Praia de Botafogo e o aterro Flamengo é extremamente isolada. Não passa de uma pequena elevação em relação à pista do aterro, gramada, com algumas árvores, com uma ciclovia de mão-dupla no seu cume. De um lado, a via expressa proibida a quem não possuir um motor, larga e com intenso fluxo de veículos em alta velocidade. Do outro, as pedras da enseada de Botafogo, já banhadas pelo mar. É nessas

pedras que muitos dos bandidos se escondem, prontos a abordar quem por ali passar. O pedalante que cometer o crime de se enebriar demais com a beleza da paisagem que tempera a delícia do pedalar está praticamente convidando o assaltante. Também não há para onde correr, salvo voltar para onde se veio. Mas se o moleque estiver em outra bicicleta (certamente já roubada) e em dupla, o que é comum – para o segundo pegar a magrela e levar embora. Quem for ousado, pode arriscar pedalar ainda mais rápido, seja para fugir, seja para forçar passagem em um possível bloqueio de trombadinhas.

A parte mais perigosa do aterro – certamente não a última do caminho – está no recuo descrito. Abrigados e entocados pelos mergulhões que ligam a rua mais interna da orla da praia do Flamengo e da Glória, além das diversas árvores e cantos que possam funcionar como tocas, os cracudos surgem na ciclovia do nada, ainda que articulados entre si. Região muito escura, com parca iluminação pública e policiamento insuficiente, passar por ela de dia ou de noite é lançar-se ao risco de ser pilhado pelos moleques.

Os três caminhos, de qualquer maneira, oferecem um outro perigo pro ciclista, que na verdade se desdobra em diversos perigos: os veículos. Esse é um perigo que não tem lugar, não tem área mais ou menos arriscada. Todo o trajeto comporta uma tensão para o ciclista, um estar-sempre-atento aos carros. Ainda que o Código de Trânsito Brasileiro estipule que o veículo mais pesado é responsável pela segurança do mais frágil, o que se vê é exatamente o contrário. Os *finos* são uma certeza. *Finos* são as ultrapassagens que veículos fazem sem respeitar uma distância segura, e que pode se tornar fatal quando se trata de um pedaleiro.

O Rio de Janeiro é colocada como a capital da bicicleta do país, e usa-se a malha cicloviária e tantas outras maquiagens, como o sistema de compartilhamento de bicicletas, as “laranjinhas”, e alguns intermodalismos, isto é, a possibilidade de integrar o uso da bicicleta com outros modais de transporte: o metrô, o trem e as Barcas. Contudo, a postura cotidiana de quem ocupa massivamente as vias da cidade, a saber os condutores de veículos motorizados, está muito longe de viabilizar esse título tão *bike friendly* à cidade. A permissividade com que o poder público lida com o excesso de velocidade e as ultrapassagens perigosas é expressa na própria denominação dos assassinatos que acontecem nas vias de “acidentes de trânsito”. A afirmação “Atropelar ciclista não é acidente”, bradada a plenos pulmões pelos movimentos que apostam no uso da bicicleta como meio de transformação social, não é a toa. Como podem eventos que levam a morte, que se repetem e aumentam com o passar dos anos serem tratados como acidentes? São, de fato, previstos.

Clamam os ciclistas por mais fiscalização e punição dos motoristas infratores. No Direito Penal, existe a tese do dolo eventual, aplicada ao homicídio. Lembrando: o homicídio pode ser culposo ou doloso. A característica do homicídio culposo é a ausência do dolo, da intenção. Reconhece-se, sim, a responsabilidade sobre o ato criminoso, no caso, o assassinato.

O dolo, a intenção, no entanto, não é tão palpável quanto se espera, e é justamente em cima dela que se debruçam os advogados quando preparam a defesa ou a acusação de um processo de lesão corporal ou de homicídio. Isto é, existe ou não dolo ou intenção? Não é preciso doutorado em Psicologia para concluir o quão subjetiva pode ser a sustentação de que existiu ou não intenção no ato criminoso.

E, por sua vez, com o dolo eventual, caímos num campo ainda mais subjetivo, pois coloca em questão a própria noção de intenção. A sua definição seria “a indiferença em relação a possibilidade do sinistro”. Isto é, a pessoa não tem, naturalmente, a intenção de matar ou lesionar alguém. Todavia, assume esse risco ao tomar determinada atitude sabidamente arriscada. O exemplo tradicional do dolo eventual é o ato de dirigir embriagado, e boa parte das discussões, mesmo que informais, em torno desse ato, gira nesse eixo. O sujeito bebeu, dirigiu e lesionou ou matou alguém. Teve intenção ou não? E é aí que se sustenta que a intenção, o dolo, não é apenas a vontade deliberada de matar ou lesionar, mas também a indiferença em relação à possibilidade de violentar o outro.

Denominar, portanto, os assassinatos e agressões de trânsito como acidentes, acaba por assumir um posicionamento contrário à tese do dolo eventual no trânsito. É um posicionamento que vem enrustado na lei, reiterado nas sentenças dos juízes e toma corpo nas atenuações dos processos contra motoristas criminosos, mesmo quando comprovada sua responsabilidade.

Esses são, portanto, dois pontos de perigo para o ciclista: o trombadinha e o motorista. Contra ambos se grita pela punição, por mais policiamento, por mais fiscalização, por leis mais duras, por juízes menos permissivos, por mais prisão.

#### 4.3.1. Vetores mortificantes que nos atravessam

Poderia dizer que me foi difícil e custoso escrever a narrativa anterior. Poderia dizer que elaborar esses parágrafos foram um parto sofrido. Mas confesso que as palavras vieram com muita facilidade. A fluidez com que surgiam na cabeça e logo se transferiam para a tela

do computador chega a me causar espanto. Como é possível que esse discurso tome corpo através da minha carne, do meu sangue?

Tomar corpo.<sup>43</sup> Através desta escrita, também tomam corpo vetores mortificantes, aparentemente apenas preocupada com a segurança do ciclista, tanto em relação a roubos quanto em relação às ameaças pelos veículos motorizados. Contudo, para além disso, reside o problema do impacto daquilo que escrevemos. Ou, em outras palavras: o que produzimos a partir do que escrevemos? Como foi colocado, as palavras saem com facilidade, não necessariamente porque seria eu um fascista a favor do assassinato de qualquer um que possa vir a delinquir. Esses discursos atravessam meu corpo, são acontecimentos que se inscrevem no meu corpo e que se expressam com facilidade na escrita.

Vale dissecar um tanto a estruturação desse texto inicial. Ele se inicia e permanece com uma narrativa pretensamente cuidadosa acerca dos trajetos, nomes de ruas e regiões da cidade, na tentativa de localizar bem o leitor. Ao descrever as possibilidades de trajeto da Zona Sul para a Zona Norte, aborda os locais perigosos e os assaltos a partir de uma perspectiva, a do ciclista amedrontado ou ameaçado por quem atenta contra sua propriedade e contra seu corpo. A escrita segue impassível, por termos como “trombadinhas”, “travecos”, “cracudos”. É evidente que fiz um uso propositalmente pejorativo. A facilidade com que essa discursividade brota reside justamente em como ela está entranhada em nós, em como ela ganha corpo através de nós.

Fora os engarrafamentos, os veículos motorizados seguem com rapidez, uma rapidez que permite passarem direto por situações que mereceriam certa atenção. Um carro pode passar por uma pessoa sendo violentada na calçada ao lado sem sequer permitir ao motorista saber do que está acontecendo. Da mesma maneira, o texto inicial seguiu para seu objetivo, isto é, apresentar as inseguranças no contexto em questão, sem atentar para diversas

---

43 Foucault, na conferência radiofônica publicada no livro “O corpo utópico e heterotopias” e intitulada “O corpo utópico”, utiliza o termo em francês “prend corps” e “faire corps”. O autor utiliza esses termos para se referir a um processo de reconhecimento do próprio corpo, que ele pontua que se inicia, na criança, a partir do vislumbre do próprio corpo no espelho (FOUCAULT, 2013a). Existem duas versões em português desse texto. Uma delas está incluído no próprio livro em questão, que é uma versão bilíngue. O outro, foi publicado no *site* de um grupo de estudos. Nesta última publicação (FOUCAULT, 2013b), o tradutor escolheu utilizar o termo “corporiza”. A escolha, nesta dissertação, foi utilizar uma tradução “ao pé-da-letra”. Em francês, o verbo *prenner*, pode ser colocado ao lado do verbo pegar, em português. *Prenner la pierre*, pegar a pedra. Mas esse verbo conta com uma certa plasticidade no uso, de maneira que muitas vezes está mais próximo do sentido de *tomar*. *Prenner le bus*, tomar o ônibus, *prenner du café*, tomar um café. Tratando da outra construção, *faire corps*. Essa escolha se dá por entender que “corporizar”, “corporização” constitui um conceito bem específico, que carrega consigo diversas discussões acerca do seu uso, inclusive usos muito problemáticos. “Tomar corpo”, por sua vez, tem um sentido muito utilizado no cotidiano, que apresenta uma simplicidade e uma precisão que se apresenta como mais interessante neste trabalho.

violências cometidas nesse percurso de escrever.

Depois, é feita a equiparação do perigo representado pelos jovens que ficam nas ruas com o perigo representado pelos condutores de veículos motorizados. As situações corriqueiras que se tornam atentados contra a vida de quem pedala são apresentadas, a discussão sobre crime culposos, dolosos e a tese do dolo eventual. E, por fim, a tradicional conclusão com as reivindicações de mais policiamento, mais punição, leis mais duras.

Como se colam a questão da segurança e da violência no trânsito com a questão da segurança e violência pública? Como se confundem?

Em abril de 2013, o ciclista profissional Pedro Nikolay treinava suas pedaladas com outros denevoze colegas, quando, às 5h50 da manhã, foi atropelado na Avenida Vieira Souto, em Ipanema. Faleceu poucas horas depois. Menos de um mês antes, o atropelamento foi da produtora de um programa famoso de televisão, Gisela Matta, no Leblon.

A proximidade dos casos e a visibilidade que tomaram ganhou manchetes e provocou grande mobilização. Alguns ciclistas se reuniram coletivamente e fundaram a Comissão de Segurança no Ciclismo da Cidade do Rio de Janeiro (CSC/RJ). Passaram a discutir oficialmente alguns assuntos sobre segurança no trânsito, na proposta de estabelecer um diálogo com o poder público.

Um dos pontos mais controversos que surgiu foi em torno do uso do capacete. A discussão acabou por se deslocar para a responsabilidade do próprio ciclista nos atropelamentos.

#### 4.3.2. Digressão: O ciclista deve ter cuidado



Figura 18: Tira André Dahmer: *Atropelamento causa lentidão no trânsito*

Durante as leituras e escritas percorridas nesta pedalada-pesquisa, acontece do corpo pedir para fugir. Levantar, sair e pedalar, sentir a rua, as pessoas, os carros. Nietzsche (*apud* GROS, 2010) já orientava

Ficar sentado o menos possível: não pôr fé em pensamento algum que não tenha sido concebido ao ar livre, no livre movimento do corpo – em idéia alguma em que os músculos não tenham também participado. Todo preconceito provém das entranhas. Ficar “chumbado na cadeira”, repito-o, é o verdadeiro pecado contra o espírito.

Aproveitava esses momentos para dar mais uma volta. Tive a idéia de fotografar um trecho da ciclofaixa da Caetano Monteiro<sup>44</sup>, pois ele era muito ocupado por automóveis, ostensivamente. Saí, assim, munido da bicicleta e da câmera.

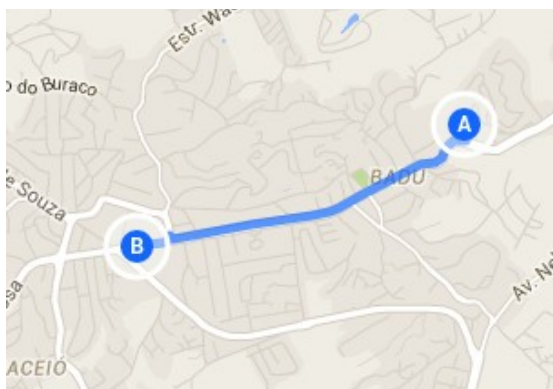


Figura 19: Trecho aproximado da ciclovia da Estrada Caetano Monteiro, da Pestalozzi(A) até o Fórum (B)



Figura 20: Ciclofaixa da Estr. Caetano Monteiro

Essa ciclofaixa situa-se num pedaço da Caetano Monteiro entre o topo da descida que vai para a Pestalozzi e segue para o Rio do Ouro e o Fórum da Região Oceânica de Niterói, no Largo da Batalha. Ela termina repentinamente, sem fazer conexão com, por exemplo, o centro do Largo, que permitiria a ligação com muitos outros bairros da cidade.

A avenida é em mão-dupla, com um grande canteiro dividindo cada pista, mas a ciclofaixa fica de um lado só. Acaba sendo usada como mão-dupla para ciclistas.

Eu seguia por ali, acenando para os carros com o “jóinha”, agradecendo e abrindo para fora da ciclofaixa, na contramão dos veículos, pois ela estava ocupada por outros tantos

44 Avenida Caetano Monteiro, em Pendotiba, Niterói.

veículos. Estava fazendo um ótimo vídeo: registrava como a ocupação das ciclofaixas poderia ter um efeito de ocupar ainda mais o restante da via, “Afinal, tinha um carro na ciclofaixa”.

Ciclovias e ciclofaixas ainda são motivo de muita discussão. Por um lado, são importantes, principalmente para quem não se sente seguro pedalando nas ruas. Por outro, podem trazer consigo a naturalização da condição das ruas para carros. Isso vem acompanhado de uma lógica que segrega atores do trânsito em lugares próprios: rua para carros, ciclovia para ciclistas e outros “sobre rodas” e calçada para pedestres. Muitas das ciclovias construídas ou ciclofaixas pintadas tomavam parte da calçada o que, por vezes, possibilitava desentendimentos e até atropelamentos envolvendo ciclistas e pedestres.

Seguia, assim, até que um veículo saiu de um condomínio, querendo adentrar a via. Continuei com o procedimento com o “jôinha”, mesmo sem saber se o motorista estava vendo, já que o vidro era escuro.

E não tinha visto.

O carro bateu em mim, digo, na bicicleta, não muito agressivamente. Não cheguei a me machucar, mas foi o suficiente para entortar o pedivela da magrela e impedir a pedalada.

Depois de perguntar se eu estava bem, o motorista saiu em disparada.

“Que burro”, pensava eu. Quantas vezes não havia lido e vivido que a tendência dos motoristas é de olhar para o sentido do qual os carros estão vindo. Não costumam olhar para os dois lados. Eu deveria saber disso, ou lembrar disso, ou ter esse comportamento entranhado no meu corpo. Deveria ter suposto que ele não atentaria para a ciclofaixa, que sequer saberia da existência da ciclofaixa e de pessoas que iam e vinham por ali.

Voltei, matutando como poderia ter evitado a situação.

Num dado momento, voltei-me para esse pensamento de autocensura. Estranhei ele.

Eu havia sido atropelado em uma ciclofaixa, e estava a me responsabilizar. Assim como responsabiliza-se uma mulher pelo seu próprio estupro – podia não ter pego aquela rua, podia não estar usando aquela saia, podia não estar com aquele cara?

Lembrei-me, então, das discussões sobre o uso do capacete. Cheguei a usar, durante alguns meses. Não chega a ser um equipamento obrigatório, mas em torno dele existe um verdadeiro embate sobre usar ou não usar<sup>45</sup>.

---

45 Além do artigo de Weiss, vale conhecer também as considerações de Carvalho e Freitas (2012) e da ONG Transporte Ativo (TA), em <http://www.ta.org.br/site2/Banco/3seguranca/Capacete.pdf>.

Em um artigo importante, Weiss (2015) sinaliza o perigo de se recomendar “mais cuidado” ao ciclista quando este é atropelado. Tal recomendação não costuma vir de má-fé, e sim como uma preocupação. Contudo, vem carregada de uma naturalização das ruas como perigo, deslocando o problema da velocidade e da relação das toneladas em alta velocidade com alguns quilos pedalantes ou caminhantes para como o ciclista se faz visível.

De fato, tornar-se visível é a principal tática de segurança de qualquer pessoa que pedale nas ruas. E isso envolve, principalmente, pedalar ocupando as ruas, para não haver dúvida de que aquele espaço deve ser compartilhado, ao invés de se comprimir rente ao meio-fio.

O mote da visibilidade, no entanto, acaba tomando outros rumos. O artigo de Weiss traz como que empresas fabricantes de automóveis tem investido maciçamente na responsabilização do ciclista, utilizando o argumento da visibilidade, ao ponto de inventarem produtos. Um destes é um *spray* que, aplicado à roupa e à mochila, faz os mesmos brilharem no escuro, com grande efetividade nas pedaladas noturnas.

#### 4.3.3. Retomando: violências que se confundem... e se toleram.

Após a fundação da CSC/RJ, alguns dos poucos ciclistas cotidianos se afastaram após as discussões sobre a obrigatoriedade do uso capacete. Viam que o discurso que vinha do ciclismo profissional tinha grande peso, apesar de não trazer as diferenças entre usar capacete em provas de alta velocidade e a pedalada cotidiana que, a princípio, não seria um “esporte radical”.

Pouco depois, foi criada a Área de Proteção ao Ciclismo de Competição (APCC) do Aterro, que instituiu uma área do aterro que ficaria fechada a veículos motorizados da 4h às 5h30 da manhã, de segunda a quinta. O que era ótimo, afinal, caminhávamos no sentido de criar zonas desmotorizadas, ainda que por um curto espaço de tempo.

Entretanto, o Aterro do Flamengo continuou a ser um local muito propenso a assaltos, com destaque também para os roubos de bicicleta. Isso acontecia em muitos outros locais, mas o Aterro ganhava destaque.

Finalmente, em 2015, o médico Jayme Gold foi assassinado durante o assalto em que levaram sua bicicleta, na Lagoa Rodrigo de Freitas. Ele foi morto a facadas, restando caído na



ciclovias até o socorro chegar. O crime aconteceu no contexto de tramitação do projeto de lei que reduz a maioria penal nas esferas legislativas, e o fato de haver menores de idade suspeitos logo transformou o caso na bandeira que clama por punição. Não apenas no Rio de Janeiro, mas no Brasil inteiro, essa bandeira foi erguida. E a segurança do ciclista era apontada, agora, como mais uma justificativa para a defesa da redução da maioria penal.

No entanto, o que é isso que tanto clamamos? De qual policiamento estamos falando? É o mesmo que espanca professores em uma manifestação, ou que canta “Homens de preto qual é sua missão? Entrar pela favela e deixar corpo no chão.” nos treinamentos de seu Batalhão de Operações Especiais (BOPE)?

E quanto à punição? Será que queremos mais cadeia? Ou queremos, mesmo, execuções sumárias e torturas em plena luz do dia, em nome da propriedade?

Leis mais duras.... para quem? As mesmas leis que proíbem o acesso não-motorizado às vias de acesso rápido, como os túneis Rebouças e Santa Bárbara, como as linhas Amarela e Vermelha?

O ciclista ocupa um lugar em que é violado a cada dia. É na pele que rala na poeira do asfalto, na contusão e na cabeça quebrada no meio fio que se expressa a dita opressão contra quem pedala. É na expropriação do seu veículo de transporte que reside grande parte de sua indignação em relação à segurança pública.

Considerando que a legislação de trânsito está marcada pela hegemonia do uso do automóvel, como lutar pela legitimidade legal da bicicleta, estando fora dela? Como não isolar-se na discussão sobre violência, privatizando e restringindo o problema à “segurança do ciclista”? Quão intenso é o risco de produzir uma faca de dois gumes, de lutar pelos direitos de ciclistas em relação à rua, a despeito do que acontece nas ruas? É aqui que reside a discussão do limiar entre o público e o comum, pontuada por Jorge Larrosa (informação verbal)<sup>46</sup>. Quais são os espaços públicos que não pertencem a ninguém – que sejam comuns? Eis que a luta por mais ciclovias pode se desdobrar em uma luta por espaços privativos dos ciclistas, da mesma maneira que tende-se a tornar as vias privativas de veículos motorizados. E o tiro sai pela culatra: comumente as calçadas é que são expropriadas para dispôr as novas ciclovias, e logo forjam-se animosidades dos pedaleiros para com pedestres, que “invadem seu espaço”.

---

46 Palestra realizada no evento Colóquio Internacional Performa(ti)Cidades no Instituto de Artes da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, no Rio de Janeiro, em 8 de setembro de 2014.

É nesse sentido que cabe encaminhar o questionamento: quando tratamos de segurança do ciclista, seja no quesito roubos e furtos, seja no quesito respeito pelos veículos motorizados, como produzir um lugar partilhado? Como forjar práticas relativas à segurança pública e de trânsito que escapem à reivindicação de mais polícia, mais punição e mais lei? É possível uma prática cotidiana, encarnada e de constante reflexão que possibilite outras maneiras de produzir essa segurança que clamamos?

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

*“Menina, amanhã de manhã,  
quando a gente acordar,  
quero te dizer  
que a felicidade vai  
desabar sobre os homens, vai  
desabar sobre os homens, vai  
desabar sobre os homens.*

*Na hora, ninguém escapa,  
debaixo da cama,  
ninguém se esconde,  
e a felicidade vai  
desabar sobre os homens, vai  
desabar sobre os homens.*

*Menina ela mete medo.  
Menina, ela fecha a roda.  
Menina, não tem saída,  
de cima, de bando, ou de lado.  
Menina olhe pra frente.  
Menina tome cuidado.  
Não queira dormir no ponto  
Segure o jogo e a tensão de manhã.”*

Tom Zé, **Vai**

## 5.1 Metodologia a posteriori

Apresentar uma metodologia é apresentar uma aposta. Aposta em um trato com a pesquisa-pedalada, e como toda aposta envolve riscos. Não encaremos aqui o risco de errar como o principal risco a se encarar. Errar é um possível, até mesmo desejável em uma pedalada-pesquisa que também é errante e que pede um nomadismo do ciclista-que-pesquisa – a já citada “política afirmativa do erro” (SANTOS, 2014). Não, os riscos que se querem tratar aqui são os riscos que podem apontar para uma potencialização da escrita e da investigação, riscos que façam emergir problematizações, que sacudam tanto o fazer acadêmico quando o exercício da existência.

### 5.1.1. Traições do percurso

Queria que esta fosse uma pesquisa sobre bicicleta, sobre seu uso, sobre sua potência. Queria desmontá-la, peça por peça, trazer cada funcionalidade, cada força, cada pedalada.

O projeto. Definição de um objeto *a priori*, um objetivo *a priori*, uma questão *a priori*, um método e uma metodologia... *a priori*. Olho para ele, hoje, e me deparo com os desvios que sofreu, seu abandono. Sua traição.

No exame de qualificação<sup>47</sup>, Marcelo<sup>48</sup> coloca, sem nenhum dó: “acho que sua questão não é a bicicleta. É preciso ter cuidado com isso”.

Devido a alguns desses caprichos do destino, ou pela pura coincidência, em novembro de 2014 tive a roda dianteira da bicicleta furtada por algum “amigo do alheio”. Ela estava parada na rua, em frente ao prédio onde morava, na Tijuca. A pessoa que o fez, provavelmente, não tinha muito conhecimento sobre mecânica de bicicletas, ou apenas estava com pressa. O fato é que ela não destravou os freios, procedimento necessário para quando se retira uma roda. O resultado: os freios foram arreventados.

Essa situação, a escolhas e outras prioridades financeiras, deixou a bicicleta encostada

---

47 Etapa obrigatória de um processo de mestrado. Considerando que a pesquisa dura cerca de dois anos, no meio desse período acontece o que costumamos chamar de qualificação, simplesmente. O mestrando elabora um projeto, no qual apresenta o que foi feito até então, e o que pretende fazer no tempo restante da pesquisa. Alguns professores, juntamente com o orientador, compõem uma banca, que se debruça sobre esse projeto e tece suas contribuições através de críticas, elogios, desconstruções, sugestões de leitura, de filmes etc. O projeto pode ser aprovado ou reprovado por essa banca.

48 Marcelo Santanna Ferreira, professor do Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal Fluminense, e que compôs a banca que avaliou o projeto de qualificação em setembro de 2014.

até agosto de 2015, quando providenciei os ajustes necessários para voltar a pedalar, com segurança.

Considerava eu que o pedalar, tanto como campo quanto como metodologia, era inevitável. Brincava que não havia como fugir desse campo, e que a metodologia era um desdobramento desse fazer diário. Agora, todavia, encarava outra realidade: desbicicletado.

O período sem bicicleta, oito meses, possibilitou distanciamentos e aproximações no exercício da mobilidade cotidiana. A todo momento, a colocação de Marcelo durante a qualificação: “a sua questão não é a bicicleta”. “A sua questão não é a bicicleta”.

Desde 2010 que não chegara a ficar uma semana sem subir na magrela. A percepção do trânsito, do estar junto na rua, na calçada, entranhara no corpo. Exercer uma mobilidade ativa, inclinando-me tanto sobre a minha própria necessidade de circular e chegar até onde queria, quanto supor o trajeto do outro, e quando nos encontramos, e como pode ser esse encontro, como ele pode ser afirmativo, e como sua afirmatividade pode se multiplicar... não havia mais como fugir disso. Aos poucos, percebia que, mesmo não subindo na bicicleta, ela estava encarnada no meu corpo. Não apenas os ralados, as cicatrizes, mas sobretudo o lugar e a perspectiva que ela proporcionara até então.

A intensificação do contato com os demais meios de transporte, a partir dessa vivência de pedalar, me permitiu outros olhares também sobre a pesquisa. Como habitar esse paradoxo de escrever sobre o uso da bicicleta, sem usá-la? Todavia, já advertira Marcelo, “A sua questão não é a bicicleta”, “a sua questão não é a bicicleta”. Agora, via a complementação dessa fala: “é a composição de uma perspectiva a partir do uso da bicicleta”. Seria, portanto, a simbiose com a bicicleta, um certo agenciamento-bicicleta?

Um agenciamento-bicicleta (DELEUZE; PARNET, 1998, p. 83), sim, pois a partir do co-funcionamento corpo-bicicleta outras percepções e ações, inclusive a escrita, puderam se afirmar. Agenciamento pois não se tratava de mim, Daniel, indivíduo-personalidade-identidade, ou a bicicleta, objeto-inanimado, mas sim dessa junção – que acabou por se confundir, se emaranhar, se atravessar. No pedalar, onde termina o pedaleiro e começa a bicicleta?

Mesmo desmontado, “como um pedetre”... os gestos de sinalização a veículos, a pedestres, a comunicação com motoristas de ônibus através dos espelhos, a cautela com os pontos-cegos dos retrovisores. O jôinha para o condutor que parava ao sinal: “é obrigação

dele”, chegava a ouvir. No entanto, exercer uma delicadeza a cada pequeno acontecimento do cotidiano (*Id., ibid.*, p. 80) da mobilidade esfregava nas ruas, nas pessoas, a bicicleta que colara na pele.

O agenciamento-bicicleta possibilitara, pois, um certo imperativo ético do mover-se na cidade: extrair encontros e afetos alegres desses encontros na rua; insistir em quebrar o ritmo frenético; propor o jôinha à buzina; enamorar-se pelo fazer. Ser, afinal, digno do que acontece. (*Id, ibid*, p. 79).

Depois de tantas pedaladas, mesmo sem a magrela, passei a encarar o caminhar como alternativa, sempre que possível. E articular esse caminhar com o uso de outros transportes, como ônibus, intercalar conduções com caminhadas, com metrô, barcas... A cidade que eu me tornara não me abandonava mais. “Não tem carranca, nem trator, nem alavanca, quero ver quem é que arranca nós aqui deste lugar”.

É nesse contexto que a dica certa de Liberato<sup>49</sup> do texto de Murray Bookchin ([S.d.]) “Autogestão e tecnologias alternativas” serviu para pensar esse lugar da tecnologia. É curioso, pois a indicação se fizera a partir de uma encomenda forjada no projeto de qualificação. Encomenda de definir autogestão, de utilizá-la enquanto conceito para pensar o fazer coletivo, tanto no exercício cotidiano da mobilidade quanto no pedalar junto.

Entretanto, o impacto da leitura sobre o processo de pesquisa se deu de outra maneira: Bookchin problematiza como a técnica atua infiltrando práticas, instituindo discursos e necessidades na vida, na cultura. E tal problematização se estende à autogestão, apropriada enquanto técnica calcada em uma diretriz de eficiência a serviço do capital, da produtividade, de uma eficácia.

A Massa Crítica, coletivamente, não utilizava o termo autogestão para referir aos fazeres coletivo. O que existia, no máximo, era a bandeira da horizontalidade, erguida, por um lado, para desconstruir lideranças e barrar movimentos de institucionalização do movimento em representantes oficiais; e, por outro lado, para dificultar a tomada de posicionamentos ético-políticos de forma explícita. Por que, então, insistir nesse termo, autogestão?

Nesse processo “definir autogestão” e “abandono da autogestão” que se descortinou o problema das técnicas e tecnologias. Que tecnologias estava a me haver no exercício da mobilidade? A bicicleta constituía, sim, um lugar privilegiado, mas também uma tecnologia. E

---

49 Dr. Leo Vinícius Maia Liberato, tecnólogo da Fundação Jorge Duprat Figueiredo de Segurança e Medicina do Trabalho (FUNDACENTRO), que participou da banca que avaliou o projeto de qualificação.

o automóvel, a Psicologia, a biometria, o capacete, e, por que não, o fazer coletivo? Quais seriam, afinal, outros agenciamentos que se espraiavam, como por contágio, a partir do agenciamento-bicicleta?

Uma das grandes dificuldades neste percurso foi escrever sobre o automóvel. Uma voz insistia que, para falar de mobilidade e de bicicleta, deveria abordar o impacto do automóvel na construção da sociedade, e tudo o mais que diversos autores já abordaram.

O que poderia acrescentar? Talvez um texto dissertativo, no qual faria uma revisão bibliográfica das discussões sobre o tema. Fato é que senti um grande cansaço em falar sobre o automóvel. Não via potência nem serventia à escrita retomar uma discussão já gasta da expropriação do espaço público, do papel do carro no engendramento de subjetividades individuais.

E, principalmente, o risco de marcar uma dicotomia entre carro e bicicleta. Entre tantas coisas a afirmar que a magrela tinha, entre tanta potência que vem a tona no pedalar solitário e coletivo, quão perigoso seria fazer isso em contraposição ao automóvel?

Esta foi, portanto, também uma perspectiva e uma escolha metodológica. Deixei que algumas fagulhas sobre o automóvel ficassem acesas ao longo do texto. Entretanto, deixo o material estudado como sugestão para quem quiser, posteriormente, conhecer o que existe de problematização sobre o uso desenfreado do automóvel como alternativa para mobilidade.

Fiquemos, cá, com o agenciamento-magrela. E que essa tenha sido uma boa pedalada.

A aposta em uma experimentação como tática de escrita também consistiu em um risco. A academia nos impõe, geralmente, modos de produzir verdade, instaurando políticas da verdade que, é claro, forjam modos de escrita (LARROSA, 2003)

Os dispositivos de controle do saber são também dispositivos de controle da linguagem, e nossa relação com a linguagem quer dizer de nossas práticas de ler, de escrever, de falar e de escutar. (*Id, Ibid*, tradução livre)

Reside aí, portanto, mais uma escolha ética metodológica. A insistência, aqui, foi de utilizar conceitos e termos como lubrificantes da engrenagem que moveu esta experimentação de escrita e de pesquisa-pedalada, do que como a pesquisa em si. Dessa maneira, possibilitou-se uma errância na escrita-pedalada através de um “caminho sinuoso, esse caminho que se adapta à terra, aos acidentes do terreno” (*Id, Ibid*, p. 10, tradução livre), com todos os riscos envolvidos: perder o controle, cair, se ralar, divagar.

## 5.2. Finalizando para retomar a cadência

*É que tudo tem o seu tempo  
o lado e o avesso.  
O fim do passo é o começo  
de uma nova estrada.*

Guitinho de Xambá, **Samba rasteiro**

Abordar o uso da bicicleta como meio de transporte consistiu num processo que envolveu pesquisa, sim, mas principalmente uma escrita: uma escrita da cidade, uma escrita de si, uma escrita da própria bicicleta.

“De qualquer forma, todo trabalho chega um dia ao fim para revelar, então, suas virtudes e suas falhas.” (LOBO, 2015, p. 410).

O tema aqui pedalado ainda é pouco explorado, e muitas das discussões ainda giram em torno dos benefícios do uso da bicicleta para a saúde, como alternativa para o caos urbano da mobilidade e para o meio ambiente. Isso, sem dúvida, produz apropriações, afinal, a bicicleta passa a ser símbolo de sustentabilidade, de ecologia e de vida saudável.

Desejava, no início, que esta pesquisa se tornasse um instrumento de luta para os movimentos sociais. Acontece que, ao longo da pedalada, realizei que a luta principal é de um exercício de si, de um pensar a si, tanto para o pedaleiro quanto para o coletivo. Isto é, que havemos de forjar, para nós mesmos, as mesmas críticas e lutas que direcionamos “para fora” (LAPASSADE, 2003), “contra o sistema”.

Por fim, procurei, principalmente, trazer um respiro para o contexto da mobilidade, que ainda é marcada, por um lado, pela estagnação e tempo de vida gastos no transporte público, no automóvel e, por outro lado, pelo sangue que se espalha no asfalto. Um respiro que aponta, a meu ver, para um possível de exercício da mobilidade que envolve um cuidado consigo, um cuidado com o outro, um cuidado coletivo.

Como quem chega ao final de uma das tantas pedaladas, logo pensa “e agora?”. Nem que seja para voltar, haverá uma próxima pedalada. O caminho, ainda que já tenha sido percorrido, é sempre novo, seja porque mudou, seja porque, a cada nova percorrida, conhecemos, seus detalhes, seus contornos, seja porque nós mesmos mudamos. Nada aqui foi tratado à exaustão.

Penso que todas as discussões aqui iniciadas apontam novas pedaladas, isto é,



possíveis desdobramentos. A discussão sobre “os infames da rua” e o porquê de alguns surgirem na “massa” de pessoas que se locomovem na cidade devido a a sua morte ou pela espetacularização do que sofreram pode forjar uma discussão importantíssima para desnaturalizar os sessenta mil mortos-do-asfalto anuais. Assim como o tema do cuidado de si e com os outros a partir de *blogs* e espaços coletivos de troca de conhecimentos<sup>50</sup>, que pode trazer a tona outras delicadezas e possíveis do exercício cotidiano da mobilidade.

Ultimamente, as redes sociais da *Internet*, em especial o *Facebook*, tem possibilitado muita a articulação entre as pessoas e coletivos. Mesmo sendo uma articulação virtual, ela tem uma concretude. Os discursos fluem rapidamente, e muitas vezes discursos de morte, que assustam, como o comentário de um leitor no jornal Globo.com à matéria (SILVEIRA, 2014) sobre a Bicletada Pelada, realizada no Rio de Janeiro em janeiro de 2014.

A CADA DIA QUE PASSA MAIS AJUSTIÇA PERDE FORÇA CONTRA APOPULACAO .SE DUVIDAR DAQUI ALGUNS ANOS VAI FICAR UM PAIS SEN JUSTIÇA DOMINADO PELO POVO.EU SOU CONTRA QUALQUER TIPO DE MANIFESTACAO.AJUISÇA TINHA QUE POR FIM NISSO E METER O CACETETE PRA VALER SEM DOR .OK (sic)

Encerro, portanto, com a delicada narrativa de Dominic Barter<sup>51</sup> em uma página do *Facebook* intitulada “Comunicação Não-Violenta”

Fui assaltado agora pouco, por três pivetes, que levaram minha bicicleta. Zera. Começo de novo.

Alguns minutos atras parei a bicicleta e logo três pessoas, de uns 13 a 16 anos, estiverem tão perto de estar me apertando, mãos na bicicleta e todos falando juntos, ‘me dá, me dá, deixa eu, vou pegar tio....’

Noto como, de surpresa, a longa viagem de volta para a tranquilidade com o mundo chegou num ponto em que continuo segurando o que chamo ‘minha’ - ou seja, resisto - mas sem o estresse do da ideia de posse. É como se meus músculos seguem uma lógica bem enraizada, enquanto meu olhar já procura outra.

Esse estado criou um impasse, que nos providenciou uma pausa. E na pausa, podíamos conversar. Quatro cadeias musculares puxando em direções diferentes, se formando um equilíbrio tenso mas estranhamente estável. Dentro do qual as palavras fariam a diferença.

Vi que ninguém procurou meu olhar direto. Levou um tempo, e uma mudança de tom de voz minha, e uma leve desaceleração no ritmo das palavras, para gerar a curiosidade e talvez a segurança para a mais nova

50 Além do próprio encontro da Massa Crítica, existe também o coletivo Bike Anjo e a Oficina Comunitária Roda Livre. O Bike Anjo consiste em ciclistas que, voluntariamente, se dispõem a acompanhar uma pessoa que não está acostumada a pedalar no trânsito em um percurso que lhe seja interessante (por exemplo, casa-trabalho). Os *bikeanjos* passam algumas orientações sobre como se portar no trânsito e se relacionar com os demais atores da mobilidade. A Oficina Comunitária Roda Livre aconteceu durante algum tempo nos arredores do Museu de Arte Moderna (MAM) do Rio de Janeiro, no centro da cidade, e no Méier, Zona Norte. Ciclistas se reuniam para trocar saberes sobre reparos e manutenção nas bicicletas.

51 Publicado no dia 14 de dezembro de 2015, acessível através do *hiperlink* <https://www.facebook.com/groups/152034741533485/permalink/769136789823274/>

levantar sua cabeça para me encontrar. Toda a clima mudou naquele instante - todos nós perdemos 10% da tensão.

Nesta pausa dentro da pausa eu achei a primeira pergunta: “Mas não é que queriam passear um pouco com a bicicleta?” Tempo para considerar. Ocureu-me que talvez o que queriam mesmo - neste caso, naquela hora - não teve antes tempo para ser visto, como não tive para mim. Estávamos para descobrir. Agora estávamos de 8 mãos na bicicleta, mãos firmes mas nenhuma puxando.

Outra pergunta, seguindo o silencio depois da primeira, que ouvi como uma disposição de considerar que talvez sim, passear seria legal, “Vocês podiam fazer uma volta aqui, cada um, e depois eu continuo.” Meu tom pretende um silencio “Que tal?” no final da frase. “Fazer uma volta e devolver nas minhas mãos”. Outro “que tal?” embutido na inflexão da voz.

Mais contato de olho. “Tio, tem agua?”. Eu solto a bicicleta e sento para abrir meu bolso e dividimos os quatro a agua. Noto as limões nas mãos, para fazer malabarismo no sinal/semáforo perto. Noto três colegas ou irmãos, trabalhando entre os carros. Noto o cuidado com que limpam o bico da garrafa, um cobrindo com a camisa e assim filtrando o que bebe. Algo nisso me toca. Gosto do que consigo ver como semelhante. Gosto ainda mais do que admiro.

Saem para dá uma volta, sem mais falamos além do silencioso reconhecimento mútuo no passar da agua e a volta da garrafa para mim. A ‘volta’ é bem maior do que imaginei. Logo nem vejo o ciclista, e quem corre junto. Leva vários minutos até a primeira troca, que acontece quase no limite do meu olhar. E aí, enquanto assisto, noto que continuo assistindo o que é minha, e que isso é tangível pela tensão no meu corpo. Desisto disso.

Agora assisto ainda, agora para aquilo para o qual sou responsável. Ideia com que compactuo, pois a bicicleta em questão não é só ‘minha’, mas também é. Porém ideia que - como esse texto em vários momentos - não sabe largar a divisão ‘eu’ e ‘eles’. E assisto igualmente o perigo, de vidas jovens tão perto de carros em velocidade, numa bicicleta desproporcionalmente grande e pesada.

Converso com quem estava antes entre os carros enquanto assistimos o malabarismo. Ele quer saber da bicicleta. Falo como não tenho pressa e, enquanto falo, noto que não tenho mesmo. Só não quero que travam a bicicleta, pois não terei como destravar depois e continuar.

E, lá atrás, cresce os pensamentos que não são minhas - nem o som da voz deles é minha - e que me falam que aqui tem perigo. Que é assim - com esse engano de que você esta se relacionando - que as pessoas se encrençam. Anos de desconsiderar estes discursos, e da vantagem de ser ‘outro’, e agora não sou mais tão outro, e assim as vozes entram pela porta dessa identificação, e perturbam. E eu sinto o desapontamento sem fundo, uma caída sem fim, de ser sujeito a qualquer lógica que me separa do humano, do outro, do encontro, de mim, enfim do nós querendo tao intensamente de acontecer a cada instante e sendo tão esmagadoramente rejeitado. E carrego esse desapontamento, viro e vou embora, sem mais falar.

Caminho para caminhar. Não estou tenso. Só serio. Tomo café ali perto. E noto que estou olhando com um manso curiosidade para este medo - que minha é e não é - e que isso, esse aconchego intimo com as ideias que mais nos viciam, é o retorno ao contato. Então volto a eles, tendo voltado a mim, e - agora escuro - a pracinha do sinal está vazio de gente.

E lá no meio, está a bicicleta. Com aquilo que trava ela colocado espertamente para fingir que está segurado, mas solto.

Fui encontrar, agora pouco, com três pessoas, e dividimos uma bicicleta.  
(sic)

## 6. REFERÊNCIAS

### 6.1. Bibliografia:

BAGGIO, Tomás. Parentes de ciclista arrastado por 3 Km em Cabo Frio, RJ, pedem justiça. Cabo Frio, 30 set. 2014 . Acesso em: 30 set. 2014G1 Região dos Lagos.

BOOKCHIN, Murray. *Autogestão e tecnologias alternativas*. Disponível em: <[http://arteeanarquia.xpg.uol.com.br/autogestao\\_e\\_tecnologias.htm](http://arteeanarquia.xpg.uol.com.br/autogestao_e_tecnologias.htm)>. Acesso em: 6 maio 2015.

CARVALHO, Mauren Lopes De; FREITAS, Carlos Machado De. Pedalando em busca de alternativas saudáveis e sustentáveis. **Ciência e Saúde Coletiva** v. 17(6), p. 1617–1628 , 2012.

CERTEAU, Michel De. **A invenção do cotidiano: artes de fazer**. Tradução Ephraim Ferreira Alves. 3a. ed. ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1998. 351 p.

CONSELHO FEDERAL DE PSICOLOGIA. **Referências técnicas para a prática de psicólogos(os) em Políticas de Mobilidade Urbana, Transporte e Trânsito**. Brasília: Centro de Referências Técnicas em Psicologia e Políticas Públicas, 2013.

DELEUZE, Gilles; PARNET, Claire. **Diálogos**. Tradução Eloisa Araújo Ribeiro. São Paulo: Escuta, 1998. 184 p.

DOYLE, Conan. **Um estudo em vermelho**. 4a. ed. ed. São Paulo: Editora Ática, 1998. 151 p.

FOUCAULT, Michel. **Em defesa da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes, 2005. 285-315 p.

\_\_\_\_\_. **História da sexualidade 2 - O uso dos prazeres**. Tradução Maria Thereza da Costa Albuquerque. 4a. ed. ed. Rio de Janeiro: Edições Graal, 1985.

\_\_\_\_\_. Les corps utopique. **Le corps utopique, les hétérotopies**. São Paulo: n-1 publications, 2013a. p. 7–16.

\_\_\_\_\_. *O corpo utópico*. Disponível em: <<http://www.foucault.ileel.ufu.br/foucault/textos/o-corpo-utopico>>. Acesso em: 10 out. 2014b.

FURNESS, Zachary. **Put the Fun Between Your Legs!": The Politics and Counterculture of the Bicycle**. Tese de doutorado – Graduate Faculty of Arts and Sciences of University of Pittsburgh, Pittsburgh, 2005. 228 p.

G1. Ciclista morre atropelado por filho de Eike Batista na BR-040, no RJ. Rio de Janeiro, 18 mar. 2012 Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2012/03/filho-de-eike-batista-se-envolve-em-acidente-com-morte-no-rj>>. Acesso em: 25 jan. 2014. G1/RJ.

G1 REGIÃO DOS LAGOS. Ciclista que morreu após ser arrastado por 3km é enterrado. **Globo.com** Cabo Frio, 30 set. 2014a . Acesso em: 30 set. 2014.

G1 REGIÃO DOS LAGOS. Motorista atropela, arrasta ciclista por cerca de 3 km e foge em Cabo Frio, RJ. **Globo.com** Cabo Frio, 29 set. 2014b . Acesso em: 30 set. 2014.

GORZ, André. A ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad, 2005. p. 73–82.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Lei 5.628, Lei do Bilhete Único. , 29 dez. 2009 .

GROS, Frederic. **Caminhar, uma filosofia**. Tradução Lília Ledon Da Silva. São Paulo: É Realizações, 2010. 222 p.

GUATTARI, Félix. Práticas analíticas e práticas sociais. **Caosmose**. Tradução Ana Lúcia De Oliveira; Lúcia Cláudia Leão. 1a. ed. ed. Rio de Janeiro: Editora 34, 1992.

GUIZZO, Iazana. **Micropolíticas urbanas: uma aposta na cidade expressiva**. Dissertação de mestrado – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.

ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad, 2005. p. 33–71.

LAPASSADE, Georges. Apprentissage de l'autogestion, ébauche d'une plate-forme. **Nouveau millénaire, Défis libertaires** , 2003. Disponível em: <<http://llibertaire.free.fr/Lapassade01.html>>. Acesso em: 23 mar. 2014.

LARROSA, Jorge. El ensayo y la escritura académica. **Revista Propuesta Educativa**. Año 12, no. 26 , jul. 2003.

LITWAK, Priscilla Aguiar; GOULART, Gustavo. Homem morre em acidente envolvendo filho de Ivo Pitanguy. **Globo.com** Rio de Janeiro, 21 ago. 2015 Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/homem-morre-em-acidente-envolvendo-filho-de-ivo-pitanguy-17257361>>. Acesso em: 21 ago. 2015. Rio.

LOBO, Lília Ferreira. **Os infames da história: pobres, escravos e deficientes no Brasil**. 2a. ed. ed. Rio de Janeiro: Lamparina editora, 2015. 427 p.

LOPES, Gustavo do Nascimento. **Embaralhando as pernas: diferentes visões sobre a bicicleta como forma de mobilidade urbana**. Dissertação de mestrado – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010. 105 p.

LUDD, Ned. Carros e remédios. In: LUDD, Ned (Org.). . **Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad, 2005.

MACHADO, Fernanda Rachid. **Quando as Bicicletadas invadem as cidades encontros e aprendizados**. 2013.

MONTEIRO, Taynah de Marillack Maia. **Aqueles que envelhecem, o tempo e as rugas**. Dissertação de mestrado – Programa de Pós-Graduação em Psicologia da Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015. 103 p.

NORTON, Peter D. Street rivals: Jaywalking and the invention of the motor age street. **Technology and Culture** v. 48, n. 2, p. 331–359 , 2007. Disponível em: <<http://muse.jhu.edu/journals/tech/summary/v048/48.2norton.html>>. Acesso em: 11 set. 2015.

RODRIGUES, Heliana de Barros Conde. A oficina da história: método e ficção. **Mnemosine** v. 0, n. 0., Especial de lançamento , 2004.

SANTOS, João José Gomes Dos. **Corpo rasurado de histórias**. Dissertação de mestrado – Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2014. 100 p.

SCHOR, Tatiana. O automóvel e o desgaste social. **São Paulo em perspectiva** v. 13 (3), p. 107–116 , 1999.

WEISS, Eben. Não torne ciclistas mais visíveis. Faça que motoristas parem de atropelá-los. Tradução Pedro Legey. **Ciclo Courier** ago. 2015 Disponível em: <<http://ciclocourier.com.br/2015/08/670/>>. Acesso em: 18 ago. 2015.

## 6.2. Músicas:

BELCHIOR. Como nossos pais. Intérprete: Elis Regina. In: REGINA, Elis. **Falso brilhante** (LP). CBD-Phonogram/Philips, 1976.

CÉSAR, Chico. Deus me proteja. Intérprete: Chico César e Dominginhos. In: CÉSAR, Chico. **Francisco forró y frevo** (CD). Chita Discos/EMI, 2008.

GIL, Gilberto; AUGUSTO, João. A procissão. Intérprete: Gilberto Gil. In: VELOSO, Caetano; COSTA, Gal; BETHÂNIA, Maria; GIL, Gilberto. **Caetano, Gal, Gil e Bethânia**

(LP). RCA, 1989.

JOBIM, Antônio Carlos; HOLANDA, Chico Buarque de. A violeira. Intérprete: Elba Ramalho. In: FERREIRA, Homero. **Pra viver um grande amor** (LP). CBS, 1983.

LOPES, Juvenal; DÓRIA, Dilson. Pisa maneiro. Intérprete: Jacinto Silva. In: SILVA, Jacinto. **Jacinto Silva – só era eu**. 1967 (LP).

MORAES, Vinícius de; TOQUINHO. Sem medo. In: MORAES, Vinícius de; TOQUINHO (LP). **Vinícius e Toquinho**. Polygram, 1974

PITA, Carlos. Laços. Intérprete: Diana Pequeno. In: PEQUENO, Diana. **Diana Pequeno** (LP). 1978.

XAMBÁ, Guitinho. Samba rasteiro. In: Grupo Bongar. **Festa de terreiro** (DVD). Produção independente. 2013.

ZÉ, Tom; FRÓES, Antônio Perna. Vai (menina amanhã de manhã). Intérprete: Tom Zé. In: ZÉ, Tom. **Estudando o samba** (LP). Continental, 1975.

## 6.2. Sites e conteúdos da Internet:

Bicicletada – <http://www.bicicletada.org>

Bike Anjo – <http://www.bikeanjo.org>

Bike Anjo Rio – <http://bikeanjorio.wordpress.com>

Blog “A vida de Bicicleta” - <http://www.avidadebicicleta.com/>

Comunicação Não-Violenta - <https://www.facebook.com/groups/152034741533485/?fref=ts>

Do it yourself - <http://www.doityourself.com>

Escola de Bicicleta - <http://www.escoladebicicleta.com.br>

Faça você mesmo - <http://www.facavocemesmo.org>

Instructables – <http://www.instructables.com>

Wikihow - <http://www.wikihow.com>





## Apêndice II - Distribuição de vagas no conselho estadual de trânsito do RJ

Tabela 1 - Distribuição de vagas do Conselho Estadual de Trânsito do Estado do RJ

	<b>Segmento</b>		<b>Especificação</b>
1	Livre escolha do governador	1	PRESIDENTE
2		2	VICE
3	Órgãos e entidades públicas estaduais	1	Secretaria de Estado de Transporte do RJ
4		2	Departamento de Trânsito do RJ
5		3	Fundação Departamento de estrada de Rodagem do Estado do RJ
6		4	Polícia Militar do RJ
7	Representantes de municípios	1	Rio de Janeiro
8		2	Niterói
9		3	São Gonçalo
10		4	Barra do Piraí
11	Representantes de entidades com notório saber na área de trânsito, de nível superior	1	Secretaria de Estado da Casa Civil do RJ
12		2	Polícia Rodoviária Federal, 5a. Superintendência Regional do RJ
13	Representante de entidade da área da medicina	1	Associação Brasileira de Acidentes e Medicina de Tráfego e Sociedade Brasileira de Ortopedia e Traumatologia
14	Representante de entidade da área da Psicologia	1	Conselho Regional de Psicologia do Estado do Rio de Janeiro
15	Representante da área de meio ambiente	1	Secretaria de Estado do Ambiente
16	Representantes de entidades representativas da sociedade ligadas à área de trânsito	1	Patronais, das Empresas de Transportes de Passageiros (FETRANSPOR)
17		2	Patronais, das Empresas de Transportes Rodoviário de Cargas (FETRANSCARGA)
18		3	Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Passageiros e de Cargas (FITTR)
19		4	Instrutores e Empregados em Auto- Escolas de Aprendizagem (SIAERJ)

### Apêndice III - Distribuição de vagas do Conselho Estadual de Saúde do RJ

#	Seg.	Área	Entidade titular
1	GESTORES E PRESTADORES DE SERVIÇO	Secretaria de Estado de Saúde	Secretaria de Estado de Saúde
2			Secretaria de Estado de Defesa Civil
3		Universidades Públicas	Universidade Federal Fluminense
4		Conselho de Secretários Municipais de Saúde do Estado do Rio de Janeiro	Conselho de Secretários Municipais de Saúde do Estado do Rio de Janeiro
5		Conselho Estadual dos Direitos da Mulher	Conselho Estadual dos Direitos da Mulher
6		Hospitais Privados	Sindicato dos Hospitais e Estabelecimentos de Serviços de Saúde no Estado do Rio de Janeiro
7		Hospitais Filantrópico	Federação das Misericórdias e Entidades Filantrópicas e Beneficentes do Estado do Rio de Janeiro
8	PROFISSIONAIS DA ÁREA DA SAÚDE	Conselhos Profissionais	Conselho Regional de Fisioterapia e Terapia Ocupacional
9			Conselho Regional de Fonoaudiologia
10			Conselho Regional de Psicologia
11		Sindicatos da área da saúde	Sindicato dos Psicólogos do Estado do Rio de Janeiro
12			Sindicato dos Médicos do Rio de Janeiro
13			Sindicato dos Assistentes Sociais do Estado do Rio de Janeiro
14		Academia	ACADEMIA DE MEDICINA DO RIO DE JANEIRO
15	USUÁRIOS	Entidades de Moradores	Federação da Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro
16			Federação da Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro
17		Entidades de Moradores de Favelas	Federação das Associações de Favelas do Estado do Rio de Janeiro
18			Federação das Associações de Favelas do Estado do Rio de Janeiro
19		ONG'S de Defesa da Mulher	Rede Nacional Feminista de Saúde, Direitos Sexuais e Direitos Reprodutivos / Regional Rio de Janeiro
20		Conselhos Municipais de Saúde	
21			Conselho Municipal de Saúde de Volta Redonda
22			Conselho Municipal de Saúde de Niterói
23		Trabalhadores da Área Rural	Federação dos Trabalhadores na Agricultura
24		Centrais Sindicais	Central Única dos Trabalhadores
25			Central Única dos Trabalhadores
26		Entidades de Defesa dos Aposentados	Federação das Associações dos Aposentados e Pensionistas do Estado do Rio de Janeiro
27	Entidades de Portadores de Deficiência	Sociedade de Amigos da Vila Kennedy	
28		Aliança Brasileira Pela Doação de Órgãos e Tecidos	

Tabela 2: Distribuição de vagas no Conselho Estadual de Saúde do RJ

**Apêndice IV – Gritos na Massa Crítica Bicletada Rio de Janeiro**

“Bicicleta! Um carro a menos!”

“Bicicleta todo dia! Eu não pago academia!”

“Larga a novela / e vem pra bicicleta!”

“BI / CI / CLE / TA” (ênfase em cada sílaba, acelerando à medida que repete)

“Mais adrenalina / menos gasolina!”

“Se você pensa que a bike é lenta / a bike não é lenta não. / De bike chega rapidinho, / de carro leva um tempão. (paródia com a marchinha de carnaval “Cachaça não é água”)

“Á! Ahá! Eu não pago IPVA!”

“Mais amor! Menos motor!”

“Vem! Vem! Vem pra massa, vem!” (quando a massa encontra algum ciclista na rua)

“Levanta a mão pro alto! Levanta a mão pro alto! Três e setenta e cinco! Isso é um assalto!”  
(quando passa próximo a um ônibus e/ou um ponto de ônibus)

“Quem gosta de bicicleta faz barulho!”

“E aí, bicicletada / o que que você acha? / A cada pedalada / uma cliclofaixa!”

“E aí, bicicletada, o que você queria? / A cada pedalada / uma ciclovía.”

“O carro é seu / a rua é de todos!”

“Ô abre alas que eu quero passar / ô abre alas que eu quero passar. / eu tô de bike, não posso ficar / eu tô de bike, lararara” (paródia com a marchinha de Carnaval “Ó abre alas”)

7. ANEXOS

Anexo I – “Quem, quando e como fazer a rolha”

Fonte: [http://images1.wikia.nocookie.net/\\_\\_cb20090731021435/criticalmass/images/0/02/Corking\\_VCM\\_09.pdf](http://images1.wikia.nocookie.net/__cb20090731021435/criticalmass/images/0/02/Corking_VCM_09.pdf)

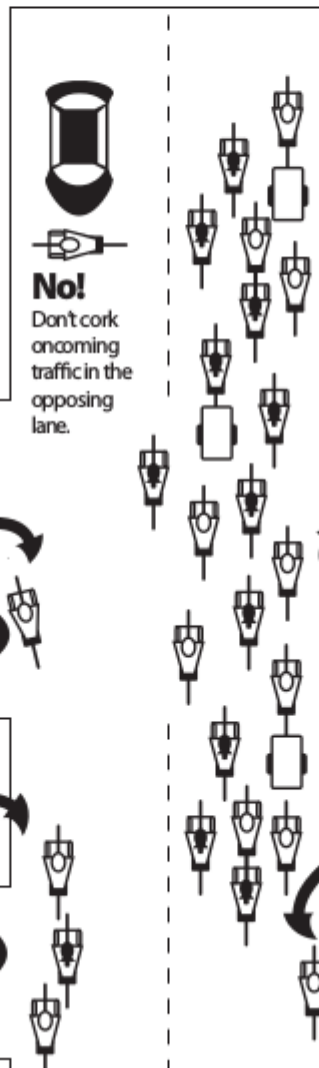
**Corking** is the act of protecting the mass from cars, by preventing them from passing through or driving into the mass.

Riders can physically cork by placing their bicycle in front of cars, or they can engage the driver verbally alongside the car.

Let drivers know what you are doing. Tell them about Critical Mass. Thank them for waiting. Don't cork too early or get left too far behind the group.

There are never too many corkers, so join in and help out. Thanks corkers for taking time out to help the mass move along smoothly.

# WHO, WHEN, AND HOW TO CORK.



Cork both sides of cross streets but only when lights turn red mid-mass.

Remember to mass up and fill in any gaps between riders.

Don't antagonize drivers or escalate potentially dangerous situations by losing your cool.

Have fun! And have a safe ride!

**Yes!**  
Carefully park yourself in front of a stopped vehicle. Talk to driver. Be friendly.

**Yes!**  
Form a "wall" with other riders so drivers don't attempt to sneak through.

**Yes!**  
Park yourself alongside a vehicle and talk to the driver. Thank them for their patience. Have them hang tight until all riders are safely past.

**No!**  
Don't ever cork or block emergency vehicles. Get out of the way and alert and inform others to do so as well.

## Anexo II - Índice de conteúdos do site Escola de Bicicleta

experimental sem errar	antes de mais nada /preparos para uma viagem
primeira história /segunda história	
aprender a pedalar	a história da bicicleta
regras básicas /passo a passo /os pedais /a partida /aperfeiçoamento	a história da bicicleta no mundo /duas rodas /barão de von drai: invenção do equilíbrio /máquina funcional /a criação do velocípede /revolução industrial /"bone shakers" /sociáveis - a revolução social /clubes e grupos organizados /bicicleta de segurança /pneus com câmara de ar: conforto e segurança /surge o automóvel /grandes guerras /tempos difíceis /o oriente /american way of life /bmx /triathlon /a nova revolução: qualidade e precisão /mountain bike - um aparte /bicicletas comunitárias /projeto coasting e geometria "flat foot" /o cicloturismo /fio de seda mental /christopher connolly
voltando a pedalar	
a primeira pedalada /com que bicicleta? /o corpo, a idade e a bicicleta /voltar a pedalar sem se machucar /nível esportivo /cuidados necessários /dicas importantes para qualquer ciclista	
pedalar no trânsito	
pedalar com segurança /pedalar tranquilo /a relação com o motorista /o que nunca se deve fazer /precauções /para o motorista /para o pedestre e outros	
pedalar melhor	
conduzindo uma bicicleta /usando as marchas /usando o câmbio /plano, subida, descida /pedalando grandes distâncias	
ir mais longe	política e ativismo
a vida a pedal /ganhar distância pedalando /ir sozinho /pedalar em grupo /dicas preciosas	manifesto /construir um manifesto forte /em seu estado ou região /como fazer o manifesto /a entrega do manifesto
o corpo	
cuidados /as reações do corpo /o esqueleto /os músculos	o cicloativismo no brasil e a produção da lei da política nacional de mobilidade urbana: estratégias, instituições e padrões de relação entre atores <i>giselle noceti ammon xavier</i>
saúde	
o básico do básico /dicas importantes /aprenda a descansar	
alimentação	política de transportes e o geipot <i>antônio miranda e josé carlos ary</i>
líquidos e sólidos /as refeições /como comer?	
vestuário	
o que usar e não usar /o clima /pedalar para o trabalho ou lazer social /acessórios	políticas públicas de gerência da mobilidade <i>eric ferreira</i>
idosos e a bicicleta	
primeiro passo /pequenos empecilhos /dores /a família e o social /o idoso e a atividade física /equipamento recomendado a bicicleta	
iniciar no esporte	tabela de medidas /geometria de uma bicicleta /medidas de uma bicicleta /opções de bicicletas no mercado /materiais de construção dos quadros /produção da bicicleta
regras básicas para qualquer esporte /praticar o ciclismo esportivo /técnicas de pilotagem /o ajuste da bicicleta	
cicloturismo	

que bicicleta comprar  
 medidas básicas /crianças e bicicletas  
 /perguntas frequentes /uma boa  
 bicicleta /medidas e uso da bicicleta /tipos  
 básicos de bicicletas /preços  
 segurança mecânica  
 bicicleta é na bicicletaria /o barato sai caro  
 /sua segurança /para um futuro ciclista  
 /cuidado!  
 o cliente e a bicicletaria  
 aprenda a ser cliente /a boa bicicletaria  
 /onde nunca ir /parece que é mas não é /o  
 quebra galho honesto /o quebra galho  
 caminhos para a boa bicicletaria  
 estacionamento e roubo  
 básico /opção do ladrão /disfarçar a  
 bicicleta /como parar a bicicleta /onde

parar /como travar /tipos de travas ou  
 cadeados /partes removíveis da bicicleta  
 equipamentos  
 para funcionar bem /segurança que não  
 está na lei /outros opcionais recomendados  
 /o selim  
 ajustes e regulagens  
 o segredo do bom ajuste /ajuste de porca e  
 contra-porca /caixa de direção /cubo de  
 roda /eixo de roda /movimento central  
 /freios /câmbios /centragem de roda  
 emergências do ciclista e da bicicleta  
 pequena história /noções de primeiros  
 socorros /emergência com a bicicleta  
 /transportar a bicicleta num carro  
 nossa equipe  
 nossos serviços