

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO CULTURA E SOCIEDADE
MESTRADO INTERDISCIPLINAR

IRINALDO LOPES SOBRINHO SEGUNDO

A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE EM SÃO LUÍS - MA:
identidades em trânsito

São Luís
2014

IRINALDO LOPES SOBRINHO SEGUNDO

A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE EM SÃO LUÍS - MA:

identidades em trânsito

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação Cultura e Sociedade - Mestrado Interdisciplinar - da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), para fins de obtenção do título de Mestre em Cultura e Sociedade.

Orientador: Prof. Dr. José Odval Alcântara Júnior.

São Luís

2014

Sobrinho Segundo, Irinaldo Lopes.

A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE EM SÃO LUÍS - MA:
Identities em trânsito. / Irinaldo Lopes Sobrinho Segundo. – São Luís,
2014.

143f.

Impresso por computador (fotocópia)

Orientador: Prof.Dr. José Odval Alcântara Júnior.

Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Maranhão, Pós-
Graduação Interdisciplinar em Cultura e Sociedade, 2014.

1. Ciclomobilidade. 2. Identidade. 3. Discurso. I. Título.

CDU: 656.18.232(812.1)(043.3)

IRINALDO LOPES SOBRINHO SEGUNDO

A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE EM SÃO LUÍS - MA:

identidades em trânsito

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação Cultura e Sociedade - Mestrado Interdisciplinar - da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), para fins de obtenção do título de Mestre em Cultura e Sociedade.

Aprovada em 31 de janeiro 2014

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Odval Alcântara Júnior (Orientador)
Universidade Federal do Maranhão

Prof^a. Dr^a. Márcia Manir Miguel Feitosa
Universidade Federal do Maranhão

Prof^a. Dr^a. Mônica da Silva Cruz
Universidade Federal do Maranhão

Para Joana, Luana e Vitória, meninas do meu coração.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer a todas as pessoas e instituições que de alguma forma contribuíram para a realização desta pesquisa.

Agradeço, especialmente, aos professores e aos colegas do Programa de Pós-Graduação Cultura e Sociedade – Mestrado Interdisciplinar (PGCult), da Universidade Federal do Maranhão (UFMA).

Agradeço a Marla Silveira e Alberto Jr., pelas memórias e identidades. Agradeço às professoras Márcia Manir e Mônica Cruz, pelas generosidades.

Agradeço à minha mãe, às minhas filhas, à minha namorada e aos meus amigos e amigas.

Agradeço à minha bicicleta, que me leva a lugares inimagináveis. Muito obrigado, Serena!

“A bicicleta é um produto da inteligência humana inteiramente benéfico para aqueles que a usam e que não causa nenhum dano para os outros. O progresso devia ter parado quando o homem inventou a bicicleta”

Elizabeth West

RESUMO

Investigação acerca das identidades de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís - MA. Uma pesquisa interdisciplinar que articula a observação sociológica à análise discursiva. Aborda-se a questão da mobilidade urbana, para, em seguida, tratar da problemática referente à utilização da bicicleta como meio de transporte. Fundamenta-se teoricamente a investigação por meio da articulação dos conceitos de identidade, proveniente dos Estudos Culturais, e de discurso, em conformidade com a vertente da Análise do Discurso de corrente francesa. Apresentam-se os perfis socioeconômicos das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís e analisam-se as identidades dos usuários de bicicleta, tratando das representações que fazem de si mesmas as pessoas que pedalam através de São Luís.

Palavras-chave: Bicicleta. Identidade. Discurso.

RESUMEN

Investigación acerca de las identidades de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte en São Luís - MA. Una pesquisa interdisciplinar que articula la observación sociológica a la análisis discursiva. Abordo la movilidad urbana, en seguida, se trata de la problemática relacionada a la utilización de la bicicleta como medio de transporte. Fundamentase teoricamente la investigación con la articulación de los conceptos de identidad, proveniente de los Estudios Culturales, y de discurso, en conformidad con la vertente de la Análisis del Discurso de orientación francesa. Presentanse los perfiles socioeconómicos de las personas que utilizan la bicicleta como medio de transporte en São Luís y analísanse las identidades de los usuarios de bicicleta, tratando de las representaciones que hacen de si mismas las personas que pedalean por São Luís.

Palabras-llave: Bicicleta. Identidad. Discurso.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES (quadros, figuras, tabelas, mapas e fotografias)

Tabela 1 – Evolução das viagens por modo no Brasil (milhões/ano)	33
Gráfico 1 – Evolução da frota de automóveis por região entre 2001 e 2012	34
Gráfico 2 – Participação das grandes regiões metropolitanas no crescimento na frota de automóveis entre 2001 e 2012	35
Gráfico 3 – Taxa de motorização por região em 2012	35
Gráfico 4 – Taxa de motorização no Brasil segundo o porte populacional dos municípios entre os anos de 2001 e 2012	36
Gráfico 5 – Divisão modal 2007 – regiões metropolitanas	39
Gráfico 6 – Viagens por ano, por modo principal (bilhões de viagens) em 2011	40
Gráfico 7 – Quantidade de veículos motorizados por grupo de 100 habitantes nas capitais brasileiras	45
Gráfico 8 – Evolução populacional de São Luís – MA	46
Foto 1 – Tráfego de veículos na Avenida São Luís Rei de França, em São Luís	47
Foto 2 – Tráfego de veículos na Avenida São Luís Rei de França, em São Luís	47
Figura 1 – Distância percorrida em 10 minutos a pé e de bicicleta	51
Figura 2 – Deslocamento porta a porta	52
Tabela 2 – Porcentagem dos deslocamentos diários de bicicleta em diferentes países	52
Mapa 1 – Principais avenidas percorridas de bicicleta durante a pesquisa de campo	88
Tabela 3 – Datas, dias da semana e questionários aplicados	89
Gráfico 9 – Porcentagem de questionários aplicados por dia da semana	90
Gráfico 10 – Porcentagem de gráficos aplicados em cada turno	91
Mapa 2 – Pontos de aplicação dos questionários	92
Tabela 4 – Bairros e quantidade de questionários aplicados	93
Gráfico 11 – Formas de abordagem na aplicação dos questionários	95

Gráfico 12 – Gênero dos sujeitos-pesquisados	96
Gráfico 13 – Faixas etárias dos sujeitos-pesquisados	98
Gráfico 14 – Estado civil dos sujeitos-pesquisados	99
Gráfico 15 – Estado de nascimento dos sujeitos-pesquisados	100
Tabela 5 – Municípios de nascimento dos maranhenses naturais do interior	101
Gráfico 16 – Cor/raça dos sujeitos-pesquisados	102
Gráfico 17 – Religião dos sujeitos-pesquisados	103
Tabela 6 – Profissões dos sujeitos-pesquisados	103
Gráfico 18 – Renda média mensal dos sujeitos pesquisados	110
Gráfico 19 – Escolaridade dos sujeitos-pesquisados	111
Mapa 3 – Bairros em que moram os sujeitos-pesquisados	112
Tabela 7 – Bairros citados e quantidade de sujeitos-pesquisados que neles habitam	112
Mapa 4 – Pontos de origem dos deslocamentos	113
Mapa 5 – Pontos de destino dos deslocamentos	114
Gráfico 20 – Quilometragem percorrida pelos sujeitos-pesquisados	115
Gráfico 21 – Finalidade dos deslocamentos	116
Gráfico 22 – Quantos dias por semana utiliza a bicicleta como meio de transporte?	117
Gráfico 23 – Você utiliza outro meio de transporte além da bicicleta?	118
Gráfico 24 – Quantas bicicletas você possui?	119
Gráfico 25 – Você utiliza algum equipamento de segurança?	120
Gráfico 26 – Você utiliza bagageiro?	121
Gráfico 27 – Qual a maior distância que você já percorreu de bicicleta em um único dia?	122
Gráfico 28 – Há quantos anos você utiliza a bicicleta como meio de transporte?	123

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

ANTP – Associação Nacional de Transporte Públicos

ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas,
Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares

DETRAN – MA – Departamento Nacional de Trânsito – Seccional Maranhão

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

CET – Companhia de Engenharia e Tráfego

CO² - Dióxido de Carbono

PIB – Produto Interno Bruto

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito

RENAVAN – Registro Nacional de Veículos Automotores

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

UNESCO – Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a
Cultura

ONU – Organização das Nações Unidas

GEIPOT – Grupo Executivo de Integração da Política de Transporte

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 DA MOBILIDADE URBANA À CICLOMOBILIDADE	31
2 A CONSTRUÇÃO DAS IDENTIDADES	65
2.1 Discurso	66
2.2 Identidade	76
3 IDENTIDADES EM TRÂNSITO	85
4 CONSIDERAÇÕES FINAIS	134
REFERÊNCIAS	135
APÊNDICES	139

INTRODUÇÃO

Viver é estar em movimento. Desde os organismos mais simples até os mais complexos, tudo se agita, se transforma, se move. Os seres humanos se movimentam constantemente, cotidianamente, indo de um lugar a outro, avançando e retrocedendo, ultrapassando limites e vencendo fronteiras. Essa capacidade de se movimentar constitui uma condição essencial para a sobrevivência e para o desenvolvimento humano. É se movimentando que as pessoas se inserem no mundo, interagem com ele e buscam atender a suas necessidades, sejam elas quais forem.

A noção de mobilidade pode ser percebida de diferentes modos, dependendo da natureza e da amplitude do movimento, variando também de acordo com o olhar científico que lhe toma como objeto de investigação. Desse modo, o sentido de mobilidade varia em razão da concepção geral que esse termo adquire em diferentes campos. No âmbito das ciências médicas, por exemplo, a mobilidade está relacionada à capacidade de se locomover, de andar, correr, erguer braços e pernas e flexionar articulações. No campo da zoologia, são os fluxos migratórios de aves, peixes, mamíferos e outras espécies animais que se referem à noção de mobilidade, assim como no âmbito da geografia política são os fluxos migratórios de cidadãos originários de diferentes países. Já no campo das ciências da informação e comunicação, a mobilidade assume uma dimensão virtual, trata-se, portanto, da movimentação de arquivos digitais, da transferência de dados, da circulação de imagens e símbolos. As ciências econômicas, por sua vez, se voltam à mobilidade de capitais, recursos, insumos e produtos. Para as ciências sociais, especificamente para a sociologia, a noção de mobilidade é extremamente importante e costuma ser tomada em duas perspectivas: uma primeira, que é a da mobilidade social, se interessa pelas passagens de um indivíduo ou de um grupo de indivíduos para as diferentes classes que compõem uma sociedade, podendo ser vertical – quando se passa de uma classe mais pobre para outra classe economicamente mais rica, e vice-versa – ou horizontal – quando se passa de uma categoria social para outra, sem mudança de natureza econômica, como no caso, por exemplo, da mudança do estado civil de solteiro para o estado civil de casado –; e há uma segunda perspectiva, que é a da mobilidade urbana, interessada pelos deslocamentos espaciais que os habitantes das cidades realizam diariamente.

Embora se reconheça que a questão da mobilidade urbana também tenha despertado o interesse de outras áreas do conhecimento, como a engenharia de transportes, o urbanismo e a economia, por exemplo, ela constitui um importante objeto de estudo para observações e análises sociológicas. Isso se deve ao fato de as populações das cidades, ao realizarem seus deslocamentos cotidianos, engendrarem toda uma dinâmica social, que se reflete nas mais variadas formas de expressão da sociedade. Bauman recorda que Ludwig Wittgenstein “fez a famosa declaração de que os melhores lugares para se resolver problemas filosóficos são as estações de trem”, para, logo em seguida, comentar que o filósofo alemão não tivera, “em primeira mão, a experiência dos aeroportos” (BAUMAN, 2005, p. 20), uma vez que estes seriam o espaço privilegiado da mobilidade moderna. A este respeito, Marc Augé ressalva que “o espaço do viajante seria (...) o arquétipo do *não-lugar*” ([s.d], p. 81), já que as estações de trens, os aeroportos e outros espaços de viagem não são identitários, relacionais e históricos para as pessoas que neles transitam.

A mobilidade urbana representa, portanto, um *fato social total*, conceito de Marcel Mauss, segundo o qual, “nesses fenômenos sociais ‘totais’ (...) exprime-se, ao mesmo tempo e de uma só vez, toda espécie de instituições” (MAUSS, 1974, p. 41 *apud* ALCÂNTARA JR., 2011, p. 27). As condições de mobilidade disponibilizadas às pessoas nos centros urbanos, assim como os usos que essas mesmas pessoas fazem dos meios de transporte existentes, constituem objetos de interesse para diferentes áreas do conhecimento, que podem dialogar de forma inter, trans ou multidisciplinar, construindo saberes que se complementam.

Ao partir da premissa de que viver é estar em movimento, é possível afirmar que a mobilidade urbana é o conceito que mais bem traduz a vitalidade das cidades modernas. Quanto maior o fluxo de pessoas, veículos, objetos e símbolos, maior é a impressão de que a cidade está “viva”. Desse modo, diante da tarefa de imaginar um centro urbano em movimento, muito provavelmente a imagem que surge à mente é a de um conjunto de casas e edifícios ladeados por ruas e avenidas cheias de carros, ônibus e motos. Nessa imagem hipotética, com certeza a presença de crianças, jovens, adultos e idosos caminhando pelas calçadas acrescentaria ao quadro um aspecto mais humanizado e confortante. Seria previsível dizer, então: “a cidade está viva”. Por outro lado, se na mesma paisagem urbana imaginária as pessoas e os veículos fossem retirados, restando apenas as construções e as vias

de circulação, o retrato remeteria à ideia de uma cidade “morta”. Em um dia qualquer de feriado ou mesmo em uma tarde de domingo logo após a hora do almoço, quando há uma quase total ausência de pessoas e de tráfego motorizado nas vias urbanas, é isto mesmo que costuma ser dito: “a cidade está morta!”.

Nessa analogia orgânica, a cidade moderna é tomada como um corpo, as vias de circulação são compreendidas como os vasos que irrigam o organismo com o sangue necessário à vitalidade plena. Para que o corpo da cidade viva, da mesma forma como ocorre com o corpo humano, é preciso que haja “oxigenação” constante, que o “sangue” flua e que todo o tecido urbano receba os “nutrientes” de que necessita. No organismo das pessoas, são os glóbulos vermelhos ou hemácias que desempenham biologicamente a função de levar o oxigênio a todas as partes do corpo. Já no caso das cidades, essa função é desempenhada pelos meios de transporte, pois são eles que possibilitam que os habitantes dos centros urbanos saiam de suas casas todos os dias e cheguem aos seus locais de trabalho, suas escolas, faculdades e universidades, aos supermercados, farmácias e hospitais, às repartições públicas, centros comerciais e locais de lazer. É a mobilidade urbana propiciada pelos meios de transporte que permite que as pessoas exerçam o direito legal de ir e vir e satisfaçam a necessidade vital de se locomover. Além disso, são eles, os meios de transporte, que compõem com as cidades uma relação dialética que reconfigura, continuamente e ao mesmo tempo, os usos dos espaços urbanos e os usos dos próprios meios de transporte. Segundo Carme Miralles-Guasch:

el transporte urbano no es solo un elemento técnico introducido, de forma más o menos coherente, en el espacio público de la ciudad, sino que se trata de una construcción social, en la medida que el incremento de la velocidad ha introducido nuevos conceptos de espacio y de tiempo. Superar el paradigma de la causalidad e introducir el de la dialéctica implica concebir que cada uno de ellos es continuamente producto del otro. (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 12).¹

Essa relação entre a cidade e os meios de transporte, por consequência, incide diretamente sobre as condições de mobilidade vivenciadas pelos habitantes e sobre as possibilidades de existência nos centros urbanos. Um dos aspectos que devem ser considerados se refere às condições de acessibilidade aos espaços e equipamentos urbanos. Para pessoas com mobilidade reduzida ou com deficiências

¹ “O transporte urbano não é somente um elemento técnico introduzido, de forma mais ou menos coerente, no espaço público da cidade, visto que se trata de uma construção social, na medida em que o incremento da velocidade introduziu novos conceitos de espaço e de tempo. Superar o paradigma da causalidade e introduzir o da dialética implica conceber que cada um deles é continuamente produto do outro” (*tradução nossa*).

(cadeirantes, idosos, cegos etc.), viver em uma cidade cujas vias de circulação, meios de transporte públicos e edificações não dispõem de rampas, guias, elevadores, sinalizações sonoras etc. é mais que um desafio. Trata-se de uma verdadeira tortura psicológica. Acerca do conceito de *acessibilidade urbana*, convém esclarecer que se trata de:

atributo associado à infraestrutura das cidades, relativo à facilidade de acesso (físico, distância, tempo e custo) das pessoas ao espaço urbano, no acesso ao interior dos veículos motorizados, terminais e portos de embarque/desembarque utilizados no transporte público de passageiros. Em particular, no Transporte Não Motorizado (TNM) – pedestres, (idosos/crianças), ciclistas e pessoas com deficiência e de mobilidade reduzida – permitir o acesso aos passageiros, vias e toda a infraestrutura urbana adaptada ao uso de tais pessoas de forma independente. (BRASIL. CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE. CENTRO DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL DO BRASIL *apud* XAVIER, 2011, p. 24).

Assim, torna-se evidente que deve ocorrer uma passagem de um paradigma centrado no automóvel para um paradigma centrado na multimodalidade, ou seja, na utilização de diferentes meios de transporte (modais). Dito de outra maneira: as cidades devem deixar de ser pensadas para os carros e passar a ser pensadas para as pessoas. A este respeito, o urbanista Enrique Peñalosa, ex-prefeito da cidade de Bogotá, capital da Colômbia, afirma que:

quando pensamos em uma cidade como meio para se ter boa qualidade de vida, a bicicleta surge como a melhor forma de tornar essa sociedade mais democrática. Quando uma pessoa usa um carro em São Paulo – onde temos o absurdo de ver alguns usando helicópteros –, isso impede a sociedade de se tornar legítima. (BITTAR, 2013, p. 50-51).

Essa mudança de perspectiva – possível, embora lenta e gradual – exige determinadas ações, como, por exemplo: melhoria na oferta de meios de transporte coletivos (metrô, trens urbanos, ônibus), políticas de desestímulo ao uso do automóvel privado e criação de infraestruturas urbanas que favoreçam a andar a pé e o uso da bicicleta.

Obviamente, cada cidade deve planejar as ações necessárias à superação da crise de mobilidade levando em consideração as especificidades dos deslocamentos realizados pelos seus habitantes e as particularidades do próprio espaço urbano. Isso implica dizer que um planejamento elaborado para atender a necessidades de uma cidade pode muito frequentemente não servir aos interesses de outra. Cada dinâmica social e urbana demanda a elaboração de um plano próprio.

Contudo, em linhas gerais, alguns vetores que devem orientar o planejamento de uma *mobilidade urbana sustentável* podem ser sempre observados: estímulo ao uso de meio de transporte coletivo; favorecimento dos deslocamentos a pé ou de bicicleta; e diminuição da distância entre os locais de trabalho e as moradias dos habitantes. (MIRALLES-GUASCH, 2011, p. 40-41).

Nesse ponto, convém apresentar esse conceito. De acordo com o disposto na 1ª Conferência das Cidades, realizada em 2003 e promovida pelo Conselho das Cidades, subordinado ao Ministério das Cidades, a *mobilidade urbana sustentável*:

é o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar [sic] o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados [sic] e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, ou seja, baseado nas pessoas e não nos veículos. (BRASIL. Ministério das Cidades, 2004a *apud* XAVIER, 2011, p. 24).

Dentre as medidas que visam à superação da crise de mobilidade urbana, a inserção da bicicleta como meio de transporte tem adquirido grande destaque em discussões e planejamentos realizados em cidades de médio e grande porte. A tendência tem sido a de reconhecer as vantagens que ela possui em relação a outros meios de transporte urbano: a bicicleta não emite dióxido de carbono (CO²) ou quaisquer outros gases; não provoca congestionamentos; é extremamente silenciosa; é barata; é leve; não consome gasolina, álcool ou diesel; tem mecânica simplificada e manutenção de baixo custo; não precisa de grandes espaços para estacionamento; favorece a interação entre os habitantes das cidades; não provoca grandes impactos sobre o meio ambiente; é produzida com materiais recicláveis ou reutilizáveis; pode ser utilizada para o transporte de pessoas e de pequenas cargas; movimenta-se em velocidade compatível com a que os automóveis atingem nos horários de maior fluxo; possui um menor potencial ofensivo à integridade física nos casos de acidente de trânsito; não paga impostos sobre a sua utilização; possibilita maior autonomia nos deslocamentos, já que pode circular por espaços aonde outros meios de transporte não vão; melhora o condicionamento físico e a capacidade respiratória das pessoas que a utilizam, reduzindo os casos de sobrepeso ou obesidade, os riscos de doenças cardiovasculares e, por consequência, os custos sobre o sistema de saúde.

Nesse sentido, algumas capitais do mundo, como Nova Iorque, Paris e Rio de Janeiro, já vêm criando condições mais propícias e estimulantes ao deslocamento por bicicleta. As seguintes ações podem ser citadas como exemplos de estratégias que o favorecem: a implantação de um planejamento cicloviário; a construção de infraestruturas específicas, tais como *ciclovias*², *ciclofaixas*³ e *ciclorrotas*⁴; a instalação de *bicicletários*⁵ e *paraciclos*⁶; a definição de dias e horários em que o uso de determinadas vias públicas é exclusivamente reservado à circulação de bicicletas; a implantação de sistemas de aluguel de bicicletas; a realização de campanhas que estimulem as populações a utilizar a bicicleta como meio de transporte; o subsídio ou a isenção de impostos atrelados à fabricação e à comercialização de bicicletas; a criação de uma legislação específica para os casos de conflito de trânsito que envolvam automóveis e bicicletas.

Cada uma dessas ações, tomada de modo isolado, não detém força suficiente para fazer com que a *ciclomobilidade*, conceito genérico que se refere a todos os aspectos relacionados à questão da mobilidade urbana por bicicleta, seja vivenciada plenamente em cidades cujo paradigma é ainda orientado predominantemente pelo automobilismo. Contudo, quando planejadas, articuladas e bem implantadas, essas medidas aos poucos vão consolidando uma cultura da *ciclomobilidade*, que representa uma alternativa viável e sustentável quando integrada ao paradigma da multimodalidade, contribuindo para a superação da referida crise.

É fato inegável que a bicicleta como meio de transporte urbano é amplamente utilizada no Brasil, embora seus usos e usuários sejam frequentemente negligenciados pelas políticas públicas de mobilidade. Para comprovar esse fato, convém registrar que, no ano de 2005, um relatório da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares

² Espaços destinados à circulação de bicicletas, segregados fisicamente do tráfego de veículos motorizados.

³ Espaços destinados à circulação de bicicletas, sem segregação física do tráfego de veículos motorizados.

⁴ Sinalizações, horizontais e/ou verticais, de percursos propícios à mobilidade urbana por bicicleta.

⁵ Infraestruturas adequadas ao estacionamento de bicicletas.

⁶ Equipamento cuja finalidade é servir de suporte para que se possa prender bicicletas por meio de correntes, travas e/ou cadeados.

(ABRACICLO), intitulado *O mercado de bicicletas no Brasil*, estimou que a frota de bicicletas no país era de aproximadamente 60 milhões. Dados mais atualizados estimam que a frota atual é de mais de 75 milhões de unidades. No ranking mundial referente à frota de bicicletas, o Brasil ocupa a sexta posição, antecedido por China, Índia, Estados Unidos, Japão e Alemanha. Já no ranking de produção de bicicletas, de acordo com a ABRACICLO, em 2004, o Brasil ocupava a terceira posição, com 5,5 milhões de unidades produzidas, sendo antecedido pela Índia (com 10 milhões de unidades) e pela China (com 80 milhões de unidades). Em 2010, a ABRACICLO estimou em 24 milhões a quantidade de pessoas que pedalam no Brasil diariamente (Disponível em: www.abraciclo.com.br). Convém esclarecer que, na cidade de São Luís, inexistem pesquisas com dados precisos e confiáveis sobre a quantidade de bicicletas em circulação.

O aumento da produção e da frota de bicicletas no Brasil pode ser explicado devido ao encurtamento da vida útil dos modelos fabricados na atualidade. Segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Cicloviário (2007), o tempo estimado de durabilidade de uma bicicleta era, em 2005, de 9 (nove) anos. Contudo, devido ao caráter descartável da produção atual, esse período passou a ser considerado de 7 (sete) anos.

Embora a bicicleta apresente inúmeras vantagens em relação aos veículos motorizados, muitas vezes ela não é percebida como um meio de transporte viável, sendo vista apenas como mero brinquedo ou como equipamento desportivo, ou ainda, quando muito, como meio de transporte de operários da construção civil. Esta última acepção mencionada atrela à *ciclomobilidade* o mesmo valor simbólico depreciativo e desprestigiado que é atribuído socialmente ao trabalho anônimo dos *peões*, nome pelo qual costumam ser chamados os trabalhadores da construção civil. Peões que realmente com frequência utilizam a bicicleta como meio de transporte urbano e que, todos os dias, saem de suas casas, localizadas em bairros pobres das periferias, e pedalam para chegar a canteiros de obras onde muitas vezes trabalham na construção, reforma ou ampliação de ruas e avenidas pensadas unicamente para automóveis. Peões que, por pedalarem em bicicletas de modelos simples e sem equipamentos como capacete, luvas e luzes sinalizadoras, costumam ser chamados também de *bicicleteiros*⁷, palavra com valor semântico

⁷ Muito comumente, a palavra *bicicleteiro* tem sentido diferenciado em relação à palavra *ciclista*. Enquanto a primeira designa a pessoa que, sem propósito recreativo ou desportivo, utiliza bicicleta de

pejorativo. Bicicleteiros-peões que constroem espaços nos quais suas próprias bicicletas são despercebidas ou, quando percebidas, são consideradas intrusas em meio ao fluxo motorizado, restando a elas circular às margens da dinâmica urbana.

Como já mencionado, para que se possa superar a mencionada crise de mobilidade urbana pela qual passam cidades de médio e grande porte, possibilitando que a população exerça seu direito de ir e vir em toda a sua plenitude, é preciso investir na multimodalidade. Obviamente, o andar a pé e o andar de bicicleta devem ser inseridos nos planos de mobilidade que orientarão essa mudança de paradigma. É nesse contexto que se insere a presente pesquisa.

Antes de implantar medidas que favoreçam o deslocamento urbano por bicicleta, é imprescindível realizar estudos que permitam conhecer o dia a dia das pessoas que a utilizam como meio de transporte. Dito de outro modo: é necessário olhar a cidade sob a perspectiva de quem está sobre um *selim*⁸ e com as mãos postas no *guidom*⁹. Desconsiderar as demandas e as vivências dos ciclistas significa assumir o sério risco de realizar ações de eficácia nula, não contribuindo para o estabelecimento de um estágio de mobilidade urbana sustentável.

Além disso, é muito importante esclarecer que, ao se deslocarem através dos espaços urbanos, as pessoas, mesmo que de modo inconsciente, dão forma à noção mais ampla de mobilidade – a capacidade de tudo estar em movimento, físico ou simbólico. Segundo essa noção, a mobilidade é plena quando tudo flui, desde pessoas e objetos até conceitos e ideias.

Portanto, em decorrência desse raciocínio, pode-se afirmar que as pessoas, em seus deslocamentos cotidianos, carregam consigo muito mais que objetos, pois levam também suas concepções e valores, suas ideologias e suas memórias. Em suma: suas identidades. É importante esclarecer que palavra ideologia não deve ser compreendida como “visão de mundo, nem como ocultamento da realidade, mas como mecanismo estruturante do processo de significação” (ORLANDI, 2010, p. 96). Se, “de um lado, é na movência, na

modelo simples, barata e sem equipamentos de segurança, a segunda designa a pessoa que pedala bicicletas de maior valor, com componentes de tecnologia mais avançada. Ciclista, ao mesmo tempo, também costuma ser a palavra empregada para fazer referência a quem utiliza capacete, luvas, luzes e outros acessórios, e tem a bicicleta como equipamento para fins recreativos e/ou para a prática de atividade física/desportiva.

⁸ Componente da bicicleta – também chamado de *banco* – sobre o qual o ciclista se senta.

⁹ Componente da bicicleta que é responsável pelo direcionamento da roda dianteira.

provisoriamente, que os sujeitos e os sentidos se estabelecem, de outro, eles se estabilizam, se cristalizam, permanecem” (ORLANDI, 2010, p. 10). Ao tratar de identidades, ratifica-se uma concepção teórica não essencialista, em detrimento de uma concepção essencialista. Enquanto esta última defende que a identidade é única e singular, reduzível a uma propriedade intrínseca e homogênea, aquela já defende que não existe uma única identidade, mas várias identidades que podem ser relacionadas a um sujeito que se reconhece e é reconhecido por cada uma delas e por todas elas ao mesmo tempo (WOODWARD, 2000, p. 12-13).

Assim, a identidade de uma pessoa ou de um grupo não é homogênea porque uma pessoa ou um grupo nunca é essencialmente homogêneo. A identidade é fragmentada, dispersa, multifacetada e heterogênea. Em determinados contextos ligados à questão da mobilidade urbana, alguém que investe, por exemplo, na identidade de ciclista, em outros se projeta na identidade de pedestre, e em outros ainda assume para si a identidade de condutor ou de passageiro de veículo automotor. Ademais, em contextos não ligados à noção de mobilidade urbana, uma pessoa assume inúmeras outras identidades, como empregado – patrão, pai – filho, consumidor – fornecedor etc. A este respeito, é interessante notar uma espécie de *mobilidade discursiva* exercida cotidianamente pelas pessoas. Kathryn Woodward vislumbra tal mobilidade ao afirmar que:

embora possamos nos ver, seguindo o senso comum, como sendo “a mesma pessoa” em todos os nossos diferentes encontros e interações, não é difícil perceber que somos diferentemente posicionados, em diferentes momentos e em diferentes lugares, de acordo com os diferentes papéis sociais que estamos exercendo. (HALL, 1997 *apud* WOODWARD, 2000, p. 3).

Desse modo, é possível afirmar que os habitantes dos centros urbanos, ao se movimentarem através das cidades e engendrarem toda a dinâmica social, independentemente dos meios de transporte que utilizam em seus deslocamentos, põem suas identidades em trânsito, tanto no sentido denotativo quanto no conotativo da palavra *trânsito*, qual seja este: o de ir de um lugar simbólico a outro.

Silva, ao cotejar as perspectivas essencialistas e não-essencialistas da identidade, postula que:

mais interessantes (...) são os movimentos que conspiram para complicar e subverter a identidade. A teoria cultural contemporânea tem destacado alguns desses movimentos. Aliás, as metáforas utilizadas para descrevê-los recorrem, quase todas, à própria ideia de movimento, de viagem, de deslocamento: diáspora, cruzamento de fronteiras, nomadismo. A figura do *flâneur*, descrita por Baudelaire e retomada por Benjamin, é constantemente citada como exemplar da identidade móvel. (SILVA, 2000, p. 86).

Portanto, a presente pesquisa teve como objetivo investigar as identidades das pessoas que pedalam através da capital maranhense. Logo, o problema que direcionou a investigação pode ser sintetizado na seguinte pergunta: quais são as identidades das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís?

Já os objetivos específicos consistem em: a) traçar os perfis socioeconômicos das pessoas que têm a bicicleta como principal meio de transporte na cidade; e b) analisar as representações que essas pessoas fazem de si mesmas em função do meio de transporte que utilizam – a bicicleta. Cada um desses objetivos específicos, além de estar relacionado ao problema da pesquisa, também atendeu ao propósito de apresentar respostas às seguintes perguntas secundárias, respectivamente: a) quais são os perfis socioeconômicos das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís?; e b) em função do meio de transporte que utilizam, que representações fazem de si as pessoas que pedalam em São Luís?

Os dados, as análises e as conclusões decorrentes da pesquisa podem contribuir para ações do poder público municipal de São Luís, fornecendo subsídios que, futuramente, auxiliem na execução de um planejamento cicloviário para a capital maranhense, em conformidade com o dispõe o Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Cicloviário (2007, p. 32).

É importante esclarecer que, devido ao fato de a presente pesquisa estar vinculada ao Programa de Pós-Graduação – Mestrado Interdisciplinar em Cultura e Sociedade (PGCult), pretendeu-se estabelecer um diálogo entre perspectivas epistemológicas pertencentes a campos distintos, produzindo um estudo interdisciplinar que conciliasse a abordagem sociológica à análise discursiva. Enquanto a primeira orientou a pesquisa de campo e a coleta de dados, a segunda forneceu os conceitos e bases teóricas que fundamentam a análise e a interpretação das identidades de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís. A articulação de conhecimentos provenientes do campo das Ciências Sociais e do campo da Linguística consiste em um modo particular de empreender análises discursivas, tal como preceitua Eni Orlandi (2010, p. 16). Ademais, “a abordagem discursiva vê a identificação como uma construção, como um processo nunca completado – como algo sempre ‘em processo’” (HALL, 2000, p. 106). A

adoção de uma postura científica interdisciplinar representa um intento de superar a fragmentação dos saberes, pois, segundo Siqueira e Pereira:

a interdisciplinaridade enquanto aspiração emergente de superação da racionalidade científica positivista aparece como entendimento de uma nova forma de institucionalizar a produção do conhecimento nos espaços de pesquisa, na articulação de novos paradigmas curriculares e na comunicação do processo de perceber as várias disciplinas: nas determinações dos domínios das investigações, na constituição das linguagens partilhadas, nas pluralidades dos saberes, nas possibilidades de trocas de experiências e nos modos de realização da parceria. (SIQUEIRA; PEREIRA, 1995 *apud* XAVIER, 2011, p. 21-22).

Fazem parte, portanto, da base teórica da investigação conceitos de *identidade* e de *discurso*, que foram articulados com a finalidade de possibilitar uma atividade analítica e interpretativa interdisciplinar. Essa pretendida articulação – fundada na análise discursiva das identidades de sujeitos que pedalam através da cidade – encontra seu ponto de apoio no próprio sentido pelo qual a palavra discurso é tomada, como “movimento de sentidos, errância dos sujeitos, lugares provisórios de conjunção e dispersão, de unidade e de diversidade, de indistinção, de incerteza, de trajetos, de ancoragem e de vestígios: isto é o discurso, isto é o ritual da palavra” (ORLANDI, 2010, p. 10). É importante esclarecer que “a palavra discurso, etimologicamente, tem em si a ideia de curso, de percurso, de correr por, de movimento. O discurso é assim palavra em movimento, prática de linguagem: com o estudo do discurso, observa-se o homem falando” (ORLANDI, 2010, p. 15). Uma vez que “a materialidade específica da ideologia é o discurso e a materialidade específica do discurso é a língua, [a análise de discurso] trabalha a relação língua-discurso-ideologia” (ORLANDI, 2010, p. 17).

A proposta de uma análise discursiva sobre as identidades das pessoas que pedalam através de São Luís teve o intuito de compreender “o que é dito em um discurso e o que é dito em outro, o que é dito de um modo e o que é dito de outro, procurando escutar o não-dito naquilo que é dito, como um presença de uma ausência necessária” (ORLANDI, 2010, p. 34). Além dessas bases teóricas referidas, recorreu-se também, de modo complementar, a textos e estudos sobre a questão da mobilidade urbana e do uso da bicicleta como meio de transporte.

Nesse ponto, é importante esclarecer quais foram os procedimentos metodológicos necessários à execução da investigação pretendida.

A primeira etapa consistiu na inserção no campo de pesquisa, momento em que se vivenciou, de forma sistemática, a experiência de utilizar a bicicleta como

meio de transporte em São Luís. Durante essa etapa, registraram-se inúmeras observações e impressões sobre a questão da *ciclobilidade* na capital maranhense. A finalidade foi identificar as regularidades e as dispersões perceptíveis no universo de pessoas que pedalam através da cidade de São Luís. Buscou-se, assim, notar o que as aproxima e o que as distingue. Para tanto, foi necessária a passagem da posição de ciclista-pesquisador para a de pesquisador-ciclista.

É necessário aqui esclarecer como se deu essa mudança de perspectiva. Primeiramente, antes mesmo da proposição desta pesquisa ao PGCult, outras investigações científicas já haviam sido realizadas pelo pesquisador, embora com outros focos e em outros níveis de formação acadêmica. Durante a graduação em Letras, entre os anos de 2000 e 2004, executou-se uma pesquisa, no âmbito da análise literária, acerca das imagens de leitores(as) e de leituras na recepção de *folhetins*¹⁰ maranhenses no século XIX (SOBRINHO SEGUNDO; MACIEL; FEITOSA; ROCHA, 2003). Já durante a especialização em Língua Portuguesa e Literatura, no ano de 2006, realizou-se uma pesquisa acerca da cobertura jornalística da revista *Veja* sobre o denominado “escândalo do mensalão”, estudo no qual se utilizou como base teórica conceitos provenientes da Análise do Discurso de escola francesa.

Já no ano de 2007, o pesquisador passou a utilizar a bicicleta como principal meio de transporte em seus deslocamentos cotidianos através da cidade de São Luís. Essa atitude, com o tempo e com as vivências acumuladas, autoriza que ele se reconheça como um dos muitos ciclistas que trafegam pelas ruas e avenidas ludovicenses.

A adoção da bicicleta fez com que experimentasse a mobilidade urbana em São Luís sob uma perspectiva diferente, já que, até então, utilizava principalmente ônibus urbanos e, eventualmente, automóvel e motocicleta.

Antes disso, a bicicleta, para sujeito-pesquisador, como para boa parte das pessoas em uma cultura norteadada pelo paradigma do automobilismo, consistia principalmente em um brinquedo ou, quando muito, em um meio prático de ir de casa até uma farmácia, um supermercado ou qualquer estabelecimento comercial situado em um raio de, no máximo, dois quilômetros em média. Contudo, essa

¹⁰ Dá-se o nome de *folhetim* ao romance publicado de modo fascicular nos rodapés de jornais.

mudança de perspectiva permitiu que percebesse aos poucos a viabilidade da adoção da bicicleta como meio de transporte urbano, apesar dos inconvenientes e dos obstáculos decorrentes dessa opção, como, por exemplo: a escassez e a precária manutenção dos espaços seguros destinados à circulação de bicicletas em São Luís; a reduzida oferta de bicicletários e paraciclos em equipamentos urbanos ludovicenses; a sensação de perigo ao compartilhar a faixa de rodagem com condutores de automóveis; e os aspectos geofísicos, ambientais e climáticos próprios à paisagem urbana de São Luís.

No ano de 2011, época em que foi proposta ao PGCult a presente pesquisa, o sujeito já se reconhecia como pesquisador e, ao mesmo tempo, como ciclista, identidades construídas a partir das experiências relatadas. Contudo, para atender aos rigores imprescindíveis ao fazer científico, realizou-se o mencionado deslocamento de perspectiva, passando do lugar de ciclista-pesquisador para o de pesquisador-ciclista. Não se pretendeu, portanto, transformar esta dissertação em um manifesto a favor do uso da bicicleta como meio de transporte em São Luís, o que desconsideraria as especificidades da mobilidade urbana ludovicense. Antes, o intento foi aproveitar uma vivência como ciclista na produção de um saber científico devidamente fundamentado, tanto do ponto de vista empírico quando do epistemológico.

Outra etapa metodológica consistiu na pesquisa bibliográfica de fontes acadêmicas e não acadêmicas que tratassem da questão da mobilidade urbana e do uso da bicicleta como meio de transporte. Portanto, a pesquisa bibliográfica incluiu revistas, livros, artigos científicos, documentos oficiais, monografias, dissertações, teses acadêmicas e também páginas eletrônicas. Além disso, também se recorreu a estudos que fundamentassem a proposta de articular os conceitos de identidade e de discurso. Essa foi, propriamente, a etapa em que se construiu o dispositivo teórico, de acordo com o que preceitua Eni Orlandi (2010):

a Análise do Discurso não estaciona na interpretação, trabalha seus limites, seus mecanismos, como parte dos processos de significação. Também não procura um sentido verdadeiro através de uma “chave” de interpretação. Não há esta chave, há método, há construção de um dispositivo teórico. Não há uma verdade oculta atrás do texto. Há gestos de interpretação que o constituem e que o analista, com seu dispositivo, deve ser capaz de compreender. (...). Cada material de análise exige que o analista, de acordo com a questão que formula, mobilize conceitos que outro analista não mobilizaria, face a suas (outras) questões. (...). Por isso distinguimos entre o dispositivo teórico da interpretação, tal como o tematizamos, e o dispositivo analítico construído pelo analista a cada análise. (ORLANDI, 2010, p. 26-27).

A etapa metodológica seguinte consistiu na identificação e na observação dos espaços destinados à circulação de bicicleta em São Luís. A finalidade dessa etapa foi conhecer o atual estágio da infraestrutura urbana ludovicense disponibilizada às pessoas que pedalam através da cidade. Nesse momento, foi possível constatar que a capital do Maranhão possui, a rigor, 8 (oito) espaços destinados à circulação de bicicleta: 1) o primeiro trecho da Avenida Litorânea, atravessando os bairros do Calhau, São Marcos e Ponta do Farol, com 2,5 km; 2) o segundo trecho da Avenida Litorânea, que passa pelos bairros do Calhau e do Olho d'Água, com 500 metros; 3) a ciclovia da Lagoa da Jansen, nos bairros da Ilhinha, Ponta d'Areia e Renascença, com 5,7 km; 4) a ciclovia da Via Expressa, ainda inconclusa, que passa pelo Sítio Santa Eulália, pela Vila Independente e pelo bairro do Cohafuma, com 2,3 km; 5) a ciclovia da avenida principal do bairro São Raimundo, com 2,9 km; 6) a ciclovia da Assembleia Legislativa do estado do Maranhão, que se situa na área do Sítio do Rangedor, no bairro do Calhau, com 230 metros; 7) a ciclovia da Avenida dos Africanos, que passa pela Areinha, pelo Parque Atenas e pelo Bairro de Fátima, com 2,2 km; 8) o passeio público com faixa para circulação de bicicletas, na Avenida São Luís Rei de França, nos bairros do Turu, Jardim Atlântico e Olho d'Água, com aproximadamente 5 km. Durante esta etapa, esses 8 (oito) espaços foram frequentados em diferentes horários, tornando possível observar o fluxo de pessoas se deslocando por meio de bicicletas. A medição da extensão desses espaços foi realizada com o auxílio de um equipamento chamado *ciclocomputador*. Instalado em bicicletas, esse componente eletrônico calcula a distância percorrida, a velocidade média, o tempo gasto no deslocamento, entre outras variáveis.

Em seguida, outra etapa metodológica consistiu na aplicação de questionários a pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís. Após a coleta de dados, as informações obtidas foram tabuladas, o que tornou possível traçar os perfis socioeconômicos dos sujeitos pesquisados. Os mesmos dados, em uma etapa posterior, também fundamentaram a investigação acerca das identidades desses sujeitos. No total, 100 (cem) questionários foram aplicados em diferentes pontos da cidade. A apresentação dos locais de aplicação será feita por meio de um mapa digitalizado. Também serão apresentados 2 (dois) outros mapas nos quais constam os pontos de origem e os pontos de destino dos sujeitos pesquisados.

A aplicação dos questionários foi dirigida somente a pessoas que efetivamente utilizam a bicicleta como meio de transporte, e não apenas como equipamento para a prática desportiva ou para a prática recreativa. Essa seleção só é possível se o sujeito-pesquisador se aproximar dos sujeitos-pesquisados quando estes estiverem efetivamente realizando seus deslocamentos cotidianos. Levando em consideração os objetivos desta investigação, um sujeito-pesquisador que não utilizasse ele também a bicicleta como meio de transporte, pondo-se a observar a mobilidade urbana sob uma perspectiva diferente, teria sérias dificuldades na abordagem aos sujeitos-pesquisados, já que só conseguiria entrar em contato com os usuários de bicicleta quando estes estivessem parados. Esta constatação não parte da leitura de nenhuma referência bibliográfica, mas, sim, da própria experiência empírica de inserção do pesquisador-ciclista no campo.

Desse modo, as pessoas foram escolhidas de acordo com a sua disponibilidade em participar da pesquisa e desde que utilizassem efetivamente a bicicleta como meio de transporte. Eventualmente, a aplicação dos questionários ocorreu em *bicicletarias*¹¹ e em reuniões de *grupos de bicicleta*¹².

Após a aplicação dos questionários e a tabulação dos dados obtidos, a etapa metodológica seguinte consistiu na realização de 3 (três) entrevistas com informantes selecionados de acordo com 2 (dois) critérios: o da disponibilidade e o do perfil socioeconômico. Assim, entrevistaram-se pessoas que estivessem dispostas a participar da pesquisa e que possuíam perfis socioeconômicos diferenciados entre si. A realização das entrevistas e as subsequentes transcrições exigiram um tempo considerável, motivo pelo qual se definiu previamente a quantidade de 3 (três) sujeitos-entrevistados, escolhidos dentre o universo de 100 (cem) pessoas às quais foi aplicado o questionário. Cada entrevista foi agendada em local e data previamente determinados, de acordo com a disponibilidade das pessoas

¹¹ Embora pouco utilizado entre a população de São Luís, *bicicletaria* é uma palavra que designa o estabelecimento comercial onde se compram bicicletas e acessórios. Geralmente, as *bicicletarias* também oferecem o serviço de oficina, motivo pelo qual, aqui em São Luís, são mais identificadas com outras palavras: loja de bicicleta ou oficina de bicicleta.

¹² Em São Luís, na atualidade, existem inúmeros grupos, em diferentes pontos da cidade, que reúnem pessoas com a finalidade de pedalar. Geralmente, esses grupos fazem uso da bicicleta com finalidade recreativa ou desportiva. A exceção fica por conta do movimento *Bicicletada São Luís*, que reúne pessoas com o propósito de pedalar em grupo e, ao mesmo tempo, de reivindicar melhores condições de mobilidade urbana para bicicleta. Os dias, horários e locais de encontro desses grupos são variáveis.

procuradas. Na elaboração das perguntas, buscou-se fazer com que elas falassem sobre a experiência de utilizar a bicicleta como meio de transporte em São Luís e também sobre as representações que fazem de si – usuários de bicicleta – e dos outros – pessoas que não utilizam a bicicleta como meio de transporte. De modo livre e espontâneo, os entrevistados produziram textos orais que, por sua vez, veicularam discursos acerca das identidades dos sujeitos que pedalam através da cidade.

Na etapa seguinte, com base nos dados e informações obtidas por meio da aplicação de questionários e da realização de entrevistas, apresentam-se os perfis socioeconômicos dos sujeitos-pesquisados e se analisam e interpretam seus *textos e discursos*¹³. A transcrição dos textos produzidos nas entrevistas serviu de *corpus* para a análise discursiva empreendida. Essa etapa foi fundamental para que o objetivo geral da pesquisa fosse atingido: investigar as identidades das pessoas que adotam a bicicleta como meio de transporte em São Luís.

Explicitadas as etapas metodológicas da investigação, convém apresentar uma justificativa para sua execução. Primeiramente, justifica-se a proposta porque os dados, as análises e as interpretações decorrentes da pesquisa poderão servir de subsídios que auxiliem na elaboração de um futuro planejamento ciclovitário para a cidade de São Luís. Além disso, a investigação preenche uma lacuna no âmbito local, uma vez que inexistente estudo acadêmico em São Luís com essa abordagem, tratando das identidades das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte na capital maranhense. Assim, o cunho social de uma pesquisa que se atém à problemática da mobilidade urbana e o ineditismo da abordagem proposta constituíram uma consistente justificativa para o desenvolvimento desta investigação.

Ademais, pretende-se esclarecer o que motivou a realização deste trabalho. Antes de tudo, houve o interesse em produzir uma pesquisa científica cujo problema estivesse relacionado à realidade cotidiana da população de São Luís. Ao problematizar a questão da mobilidade urbana ludovicense, mais especificamente a questão da *ciclomobilidade*, tem-se a convicção de que se está tratando de um tema

¹³ Convém aqui fazer um breve esclarecimento. Para a finalidade desta pesquisa, *texto* se distingue de *discurso*. Enquanto se entende *texto* como uma unidade oral ou escrita de interação verbal, considerada em sua materialidade linguística, entende-se *discurso* como uma articulação de sentidos, de histórias e de ideologias, sendo veiculada por meio de textos. Dito de outro modo: enquanto o texto é o corpo, o discurso é a alma. Sobre essa distinção, conferir Orlandi (2010, p. 63), para quem: “texto é a unidade que o analista tem diante de si e da qual ele parte” (ORLANDI, 2010, p. 63).

que toca a todos indistintamente, já que o trânsito consiste em um espaço de conversão e dispersão social. Portanto, houve o anseio de construir um saber científico que tivesse apelo social. É oportuno esclarecer que, à época da submissão do projeto da pesquisa ao PGCult, não se imaginava qual seria a recepção da proposta por parte da comunidade acadêmica local. Com o tempo, percebeu-se que a pesquisa foi frequentemente identificada simbolicamente à bicicleta, o que favoreceu a acolhida do trabalho e despertou o interesse da sociedade e dos meios de comunicação de massa, uma vez que nos últimos tempos o mundo tem vivido um novo momento de encanto com a bicicleta, em virtude de todas as suas já mencionadas vantagens em relação aos meios de transporte motorizados. A bicicleta está em “alta”: isso também motivou a realização da investigação, aproveitando o momento histórico e social propício à discussão sobre a mudança de um paradigma de mobilidade centrado no carro para um paradigma da multimodalidade e da sustentabilidade.

Fazendo da bicicleta um meio de transporte urbano, adquiriram-se conhecimentos empíricos que motivaram a execução da investigação, conciliando, sempre que possível, adequado e oportuno, uma vivência de ciclista ao olhar de pesquisador acadêmico. Esclareça-se também que, além de ciclista urbano, o sujeito-pesquisador é *cicloativista*¹⁴ e *cicloturista*¹⁵.

Feitas essas considerações, apresentam-se, a seguir, os capítulos da dissertação: no primeiro, trata-se da questão da mobilidade urbana e da *ciclomobilidade*, com atenção específica para o caso da cidade de São Luís,

¹⁴ *Cicloativista* vem a ser a pessoa que se manifesta em prol do uso da bicicleta como meio de transporte urbano. Essa manifestação pode se dar de inúmeras formas. O sujeito-pesquisador é colaborador atuante do movimento Bicicletada São Luís, que teve sua primeira edição em setembro de 2011. Atualmente, o grupo se reúne sempre na última sexta-feira de cada mês, às 19 horas, na Praça do Rodão, localizada na Avenida Jerônimo de Albuquerque, no bairro da Cohab. Durante seus encontros, os cicloativistas da Bicicletada São Luís pedalam e panfletam por ruas e avenidas da cidade, reivindicando ciclovias e mais respeito aos ciclistas. Xavier (2011, p. 23) define *cicloativismo* da seguinte maneira: “é a atividade de militância nos diversos movimentos sociais defendendo melhores condições para o uso da bicicleta, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado. É conhecido em língua inglesa como *Bicycle Advocacy*”.

¹⁵ *Cicloturista* vem a ser a pessoa que faz da bicicleta um meio de transporte para finalidades turísticas, podendo ultrapassar limites entre municípios, estados, regiões, países e continentes. Durante os anos de 2009, 2010 e 2011, o sujeito-pesquisador realizou um projeto pessoal e independente, percorrendo de bicicleta os nove estados do nordeste brasileiro. A cicloviagem, denominada Itinerário da Purificação, totalizou mais de 3 mil quilômetros. Durante essa experiência, também entrou em contato com as condições de *ciclomobilidade* nas outras oito capitais nordestinas: Teresina (PI), Fortaleza (CE), Natal (RN), João Pessoa (PB), Recife (PE), Maceió (AL), Aracaju (SE) e Salvador (BA).

indicando alguns dados e informações referentes ao paradigma de mobilidade urbana predominante na capital maranhense e ao uso da bicicleta como meio de transporte urbano; no segundo capítulo, articulam-se os conceitos de identidade e discurso, apresentando as bases teóricas que sustentam as análises e interpretações; no terceiro capítulo, intitulado *Identities em trânsito*, ao mesmo tempo em que se apresentam os perfis socioeconômicos das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís, indicando, por meio de gráficos e tabelas, as regularidades e as dispersões observadas, também se analisam os discursos materializados nos textos produzidos pelas pessoas entrevistadas, momento em que se buscou investigar as identidades dessas pessoas, assim como as representações que elas fazem de si mesmas em razão do meio de transporte urbano que utilizam: a bicicleta.

Nas considerações finais, apresentam-se de modo objetivo e sucinto as principais conclusões do trabalho. Formula-se também uma síntese dos dados, informações e análises decorrentes da pesquisa, com o intuito de que a investigação possa fornecer subsídios que auxiliem o poder público de São Luís, quando este começar a traçar as linhas gerais de um planejamento ciclovitário para a capital maranhense.

1 DA MOBILIDADE URBANA À CICLOMOBILIDADE

A ideia mais coerente que se deve fazer da expressão *movilidade urbana* é a que defende que tudo em uma cidade deve *fluir*. Não só pessoas, bicicletas, motocicletas, carros, ônibus, trens, mas também produtos, símbolos, serviços, valores e ideologias. Este *fluir* deve ser contínuo, seguro, democrático e econômico. Entretanto, é necessário reconhecer que a expressão *movilidade urbana* tem sido frequentemente relacionada somente aos deslocamentos que as populações das cidades realizam cotidianamente, ao fazer uso dos meios de transporte disponíveis. Acerca do sentido mais amplo de mobilidade urbana, Carme Miralles-Guasch, citando Remy e Voye (1992), afirma que:

para que la ciudad moderna funcione es necesario que todo circule, que todo fluya, desde el capital hasta el agua, desde la energía hasta la población. La movilidad afecta no sólo a las personas y los bienes, sino también a los mensajes y la información. (*apud* MIRALLES-GUASCH, 2011, p. 28)¹⁶.

Embora os meios de transporte tenham se diversificado ao longo do tempo, a partir da primeira metade do século XX o paradigma de mobilidade urbana passou a ser cada vez mais direcionado pelo automobilismo, especificamente pelo uso individualizado do carro, que, de acordo com Guillermo Giucci:

contribuiu para o desenvolvimento de uma série de características que se confundem com o *american way of life*: individualismo, pragmatismo, consumismo, conforto, mistura de alta e baixa cultura. Uma clara ênfase na propriedade privada e no esforço da máquina e não do corpo. Era preciso ter um automóvel para ser moderno. A partir dos Estados Unidos, se espalhou pelo mundo, proclamando a vitória do fordismo, da motorização e da modernidade cinética. (GIUCCI, 2004, p. 335-336).

As consequências do aumento da frota e do uso excessivo de automóveis são já bem conhecidas por cidades e populações de todo o mundo: longos engarrafamentos, aumento dos casos de conflitos no trânsito, elevação da emissão de gases poluentes, ampliação dos espaços destinados a estacionamentos, criação contínua de vias públicas que privilegiam a circulação de veículos automotores, maior ocorrência de acidentes de trânsito, piora da qualidade de vida dos habitantes das cidades. Carme Miralles-Guasch, na obra *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto* (2002), trata dos casos de Barcelona, Paris e Milão, descrevendo a forma

¹⁶ “para que a cidade moderna funcione é necessário que tudo circule, que tudo flua, desde o capital até a água, desde a energia até a população. A mobilidade afeta não só as pessoas e os bens, mas também as mensagens e a informação” (*tradução nossa*).

como essas metrópoles enfrentaram problemas de mobilidade decorrentes do uso massivo do automóvel privado e da ineficiência do transporte coletivo.

Obviamente, a passagem do paradigma do automobilismo para o paradigma da mobilidade urbana sustentável deve ser precedida por estudos e pesquisas que produzam dados sociológicos e técnicos que, por sua vez, orientem a adequação do planejamento de mobilidade por bicicleta às especificidades de cada centro urbano. Em virtude de o paradigma do automobilismo ainda constituir, em muitas cidades, o principal vetor de políticas públicas de mobilidade urbana, o carro particular continua desfrutando de um *status* privilegiado, condizente com a cultura do automóvel que começou a se firmar no mundo ocidental a partir da fabricação em larga escala do Ford T, no começo do século XX. Nas palavras de Guillermo Giucci:

o automóvel se impunha como desejo de consumo. Consequentemente, aumentava em ritmo acelerado o dinheiro investido na divulgação do produto, reconhecida como um elemento decisivo nas vendas. (...). Não apenas a mercadoria era apresentada como bela, útil e importante, como também o comprador de um automóvel deveria sentir-se parte da cadeia de sucesso. Um *winner*, o proprietário. (GIUCCI, 2004, p. 102).

Enquanto o carro é, muito frequentemente, tomado como símbolo de sucesso, ícone da modernidade e índice da prosperidade material de seu condutor, outros meios de transporte têm seus usos negligenciados e relegados a um plano inferior, desprezando-se, assim, a importância do conceito de multimodalidade para a consolidação de uma cultura de mobilidade urbana plena e sustentável. Os ônibus, que, devido à natureza coletiva de seu uso, muito poderiam contribuir para uma equilibrada relação entre as demandas de deslocamento das pessoas e os custos sociais, ambientais e econômicos decorrentes delas, são veículos que raramente oferecem conforto, praticidade e segurança a seus usuários, sendo, por isso, percebidos como um meio de transporte para pessoas que, devido ao baixo poder aquisitivo, não possuem carro particular.

Por conta dos aspectos negativos relacionados ao paradigma de mobilidade urbana centrado no carro, é possível afirmar que o uso do automóvel privado guarda em si um verdadeiro paradoxo: a utilização excessiva de um veículo que deveria favorecer os deslocamentos acaba por desempenhar um papel central na crise de mobilidade vivenciada por cidades de médio e grande porte em todo o mundo. Contudo, é importante reconhecer que o carro, em si, como meio de transporte, não deve ser visto como um obstáculo à superação da mencionada crise. Antes de tudo, convém perceber que as populações das cidades somente vivenciam

uma experiência de mobilidade plena quando conseguem realizar seus deslocamentos cotidianos da melhor forma possível. Para isso, essas populações devem ter à sua disposição uma variada oferta de meios de transporte e de infraestruturas urbanas, de modo que possam se movimentar diariamente com conforto, segurança e menor consumo de tempo e energia. O carro, portanto, deve ser somente mais um elemento a ser considerado no planejamento e no estabelecimento de um paradigma de mobilidade urbana sustentável. Assim, é importante notar que a mobilidade urbana constitui um atributo inerente a toda e qualquer cidade, estando relacionada às condições de deslocamento de pessoas, bens, serviços, símbolos e ideias sobre o tecido urbano. De acordo com Silveira (2010, p. 9), em relação à questão da mobilidade urbana, “os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transporte coletivos ou motoristas”. A mesma autora acrescenta que esses indivíduos podem “utilizar-se de seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais)”. (SILVEIRA, 2010, p. 9).

No que diz respeito aos usos dos meios de transporte, a tendência mundial, especialmente em países com economia em ascensão, como é o caso do Brasil, tem sido a adoção privilegiada do carro particular como meio de transporte urbano. No entanto, segundo um relatório comparativo elaborado pela Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP – (Tabela 1), entre os anos de 2003 e 2007, cresceu significativamente o número de deslocamentos por transportes coletivos, com destaque para os meios metro-ferroviários. De acordo com Silveira (2010, p. 10), o uso da bicicleta como meio de transporte urbano no Brasil “vem crescendo desde 2003, e teve um acréscimo de 8% de 2006 para 2007”.

Dados	2003	2004	04/03	2005	05/04	2006	06/05	2007	07/06
Ônibus municipal	10.961	11.004	0,4%	11.324	2,9%	11.480	1,4%	11.877	3,5%
Ônibus intermunicipal	2.352	2.323	-1,2%	2.391	2,9%	2.445	2,3%	2.513	2,8%
Trilhos	1.444	1.455	0,8%	1.501	3,2%	1.649	9,9%	1.810	9,8%
<i>Transporte coletivo - total</i>	<i>14.756</i>	<i>14.782</i>	<i>0,2%</i>	<i>15.216</i>	<i>2,9%</i>	<i>15.574</i>	<i>2,4%</i>	<i>16.200</i>	<i>4,0%</i>
Automóvel	13.297	13.647	2,6%	14.162	3,8%	14.588	3,0%	15.024	3,0%
Motocicleta	948	1.027	8,4%	1.121	9,1%	1.241	10,7%	1.401	12,9%
<i>Transporte individual - total</i>	<i>14.245</i>	<i>14.674</i>	<i>3,0%</i>	<i>15.283</i>	<i>4,1%</i>	<i>15.828</i>	<i>3,6%</i>	<i>16.425</i>	<i>3,8%</i>
Bicicleta	1.206	1.311	8,7%	1.363	4,0%	1.418	4,0%	1.531	8,0%
A pé	19.258	19.645	2,0%	20.287	3,3%	20.636	1,7%	21.060	2,1%
<i>Não motorizado - total</i>	<i>20.464</i>	<i>20.956</i>	<i>2,4%</i>	<i>21.650</i>	<i>3,3%</i>	<i>22.054</i>	<i>1,9%</i>	<i>22.592</i>	<i>2,4%</i>
Total	49.465	50.412	1,9%	52.149	3,4%	53.456	2,5%	55.216	3,3%

Tabela 1 – evolução das viagens por modo no Brasil (milhões/ano).

Fonte: ANTP.

Nas sociedades em que o carro é um meio de transporte detentor de um *status* privilegiado, é provável que as pessoas queiram usufruir de um automóvel particular, visto que, em tese, esse meio lhes possibilitaria superar as distâncias cada vez mais longínquas de uma cidade que não para de crescer. Caso as condições econômicas sejam favoráveis à compra de automóveis, o aumento da frota de veículos automotores é uma tendência comprovável. No caso do Brasil, a estabilização econômica iniciada em meados da década de 1990, aliada ao aumento da renda média da população e à ampliação do crédito, está intimamente ligada ao crescimento da frota de automóveis.

No gráfico a seguir, são apresentados dados referentes à evolução da frota de automóveis nas cinco macrorregiões brasileiras, no período de 2001 a 2012. A interpretação dos dados indica que, nesse íterim, a região sudeste, a de maior Produto Interno Bruto (PIB) no Brasil, segue sempre ocupando o primeiro lugar, seguida pelas regiões sul, nordeste, centro-oeste e norte.

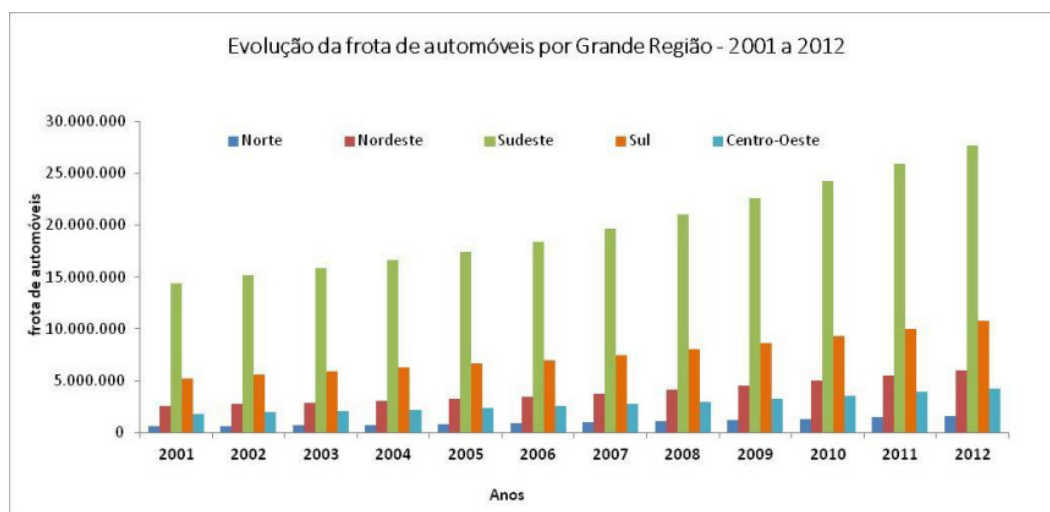


Gráfico 1 – Evolução da frota de automóveis por região entre 2001 e 2012.
 Fonte: Elaborado pelo Observatório das Metrópoles com dados do DENATRAN.
 Disponível em: www.observatoriodasmetropoles.net

Já o gráfico a seguir apresenta a participação das regiões metropolitanas brasileiras no crescimento da frota de veículos automotores no mesmo período. Por meio da leitura dos dados, ratifica-se a liderança da região sudeste. As demais regiões seguem a mesma ordem: sul, nordeste, centro-oeste e norte.

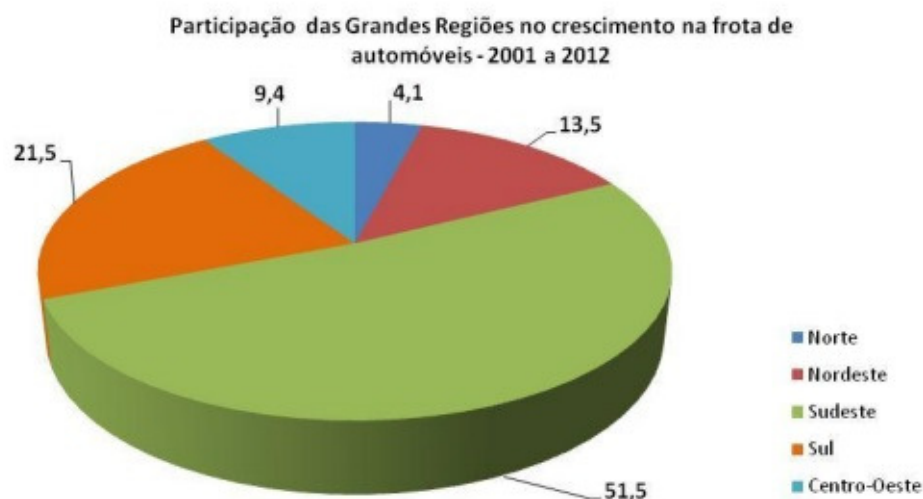


Gráfico 2 – Participação das grandes regiões metropolitanas no crescimento na frota de automóveis entre 2001 e 2012.

Fonte: Elaborado pelo Observatório das Metrôpoles com dados do DENATRAN.
Disponível em: www.observatoriodasmetrolopes.net

Embora o nordeste brasileiro ocupe a terceira posição nos gráficos anteriores, a taxa de motorização dessa região é a quarta no *ranking* nacional de 2012. Essa taxa corresponde à quantidade de veículos automotores para cada grupo de 100 habitantes. Pela leitura dos dados do gráfico a seguir, a região sul apresenta a maior taxa de motorização, seguida pelas regiões sudeste, centro-oeste, nordeste e norte, respectivamente.

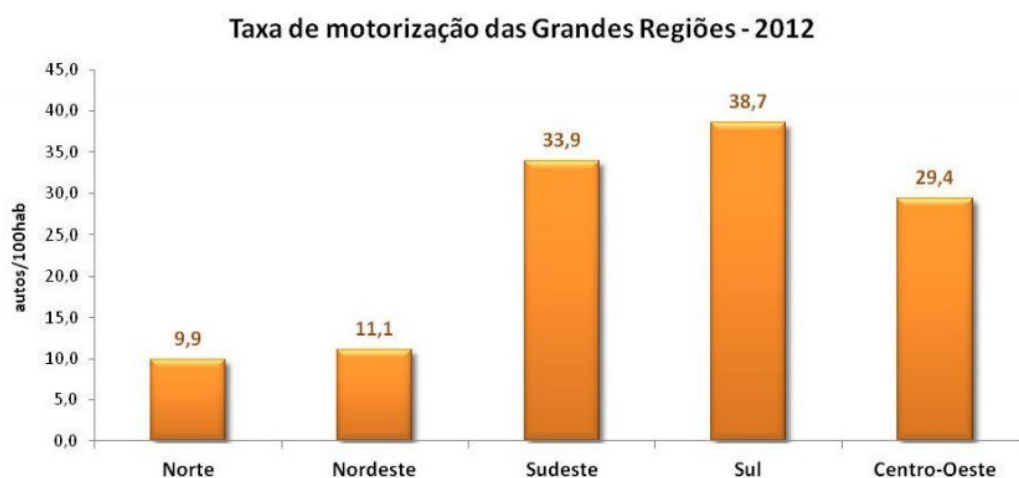


Gráfico 3 – Taxa de motorização por região em 2012.

Fonte: Elaborado pelo Observatório das Metrôpoles com dados do DENATRAN.
Disponível em: www.observatoriodasmetrolopes.net

Já o próximo gráfico indica a taxa de motorização no Brasil segundo o porte populacional dos municípios entre os anos de 2001 e 2012. No caso de cidades com mais de 500 mil habitantes, a taxa no ano de 2001 era de 18,5 automóveis para cada 100 habitantes. Já no ano de 2012, a taxa passou para 31,9 automóveis por habitantes. A tendência observável é a de que quanto maior a população das cidades maior será a taxa de motorização comprovada. Desse modo, as regiões metropolitanas seguem ocupando os primeiros lugares no *ranking* nacional, já que apresentam um maior número de veículos automotores por grupo de 100 pessoas. Obviamente, nem sempre a mesma situação se comprova em todos os municípios com mais de 500 mil habitantes. O caso específico da cidade de São Luís, que é destoante no panorama nacional, será apresentado mais adiante.

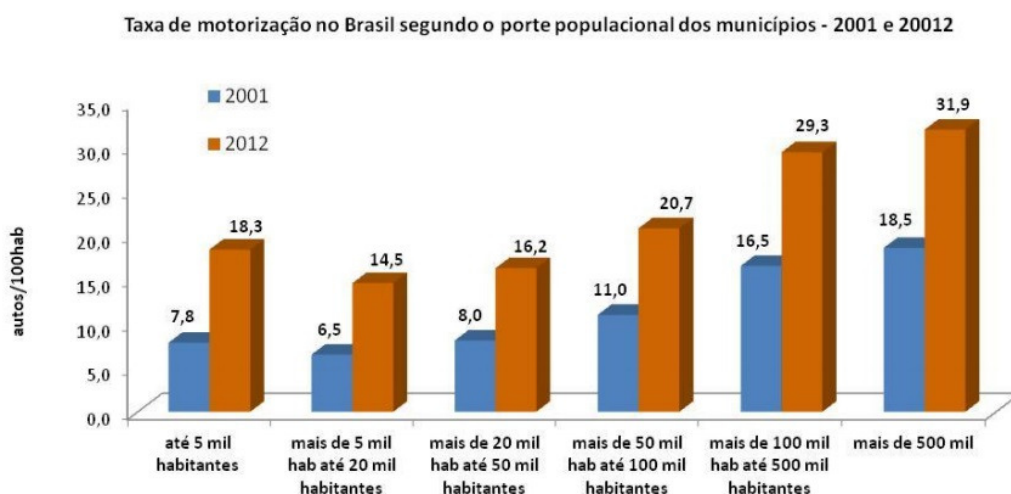


Gráfico 4 – Taxa de motorização no Brasil segundo o porte populacional dos municípios entre os anos de 2001 e 2012.

Fonte: Elaborado pelo Observatório das Metrôpoles com dados do DENATRAN.
Disponível em: www.observatoriodasmetrolopes.net

A interpretação dos dados constantes nos gráficos apresentados anteriormente indica que a frota de automóveis vem crescendo no Brasil, especialmente nos centros urbanos com maior contingente populacional. Porém, o crescimento da população no mesmo período é bem inferior ao crescimento da frota de veículos automotores. No ano de 2000, enquanto a população do Brasil era de 169.799.170 habitantes (IBGE) e a frota era de 29.722.950 veículos (RENAVAN/DENATRAN), no ano de 2010 a população era de 190.755.799 habitantes e a frota era de 64.817.974 veículos. Esses dados comprovam que, enquanto a população nacional aumentou a uma taxa de pouco mais de 10%, a frota de veículos automotores apresentou um crescimento de mais de 100% no mesmo

período. Assim, em decorrência desse aumento da frota nacional, que não segue proporcionalmente o crescimento populacional, aumenta também a taxa de motorização nas cidades brasileiras.

Caso a elevação da quantidade de automóveis por habitantes se refletisse em melhores condições de deslocamento urbano, as maiores cidades brasileiras não estariam enfrentando uma verdadeira crise de mobilidade. O problema decorrente de um cenário em que o carro particular é o meio de transporte privilegiado tem consequências bem conhecidas na modernidade: a ocorrência de engarrafamentos cada vez mais extensos; o aumento dos casos de conflito no trânsito; a segregação simbólica dos habitantes em dois grupos – o dos motorizados e o dos não motorizados; a distensão do tempo necessário à execução das atividades cotidianas. Eis, portanto, a contradição inerente ao paradigma de mobilidade centrado no automóvel: quanto mais carros disputam espaço nas ruas e avenidas, menos mobilidade plena se vivencia na cidade, pois é grande o número de pessoas que conduzem veículos motorizados e limitadas são as vias de circulação urbana.

As maiores metrópoles mundiais vêm há tempos se confrontando com a problemática da mobilidade urbana. Londres, Paris, Estocolmo, em diferentes momentos históricos, se depararam com um estrangulamento de suas condições de mobilidade decorrente da adoção do paradigma centrado no automóvel privado (MIRALLES-GUASCH, 2002, p. 111-112). A cidade de São Paulo, megalópole com população de mais de 11 milhões de habitantes (CENSO, 2010), representa o caso mais extremo no cenário nacional, uma vez que, além de ter o maior contingente populacional, tem também a maior frota de veículos automotores e a maior taxa de motorização brasileira. As medições rotineiras dos engarrafamentos enfrentados pelos habitantes da maior cidade da América Latina apontam sucessivos recordes. No dia 26 de julho de 2013, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) registrou 300 km de engarrafamentos nas vias da capital paulistana. Esse é o maior índice registrado desde que a medição começou a ser feita, no ano de 1980. (Disponível em: www.cetsp.com.br). Importante notar que esses problemas são mais acentuados em países atrasados do ponto de vista do desenvolvimento econômico.

A referida crise de mobilidade urbana que acomete médias e grandes cidades mundiais e brasileiras aponta para a necessidade de repensar o modo como as populações exercem e usufruem o direito constitucional de ir e vir, garantido pelo

inciso XV do artigo 5º da Constituição da República Federativa do Brasil, de 1988 (BRASIL. CONSTITUIÇÃO. 1988). É imprescindível, principalmente, que o sistema público de transporte coletivo urbano seja privilegiado, pois representa um avanço no que diz respeito à utilização e à democratização dos espaços de circulação nas cidades, uma vez que “nos grandes centros urbanos, as vias para automóveis ocupam em média 70% do espaço público e transportam apenas de 20% a 40% dos habitantes” (BOARETO, 2010, p. 12). No mesmo sentido, os meios de transporte não motorizados devem ser beneficiados por ações que garantam a segurança e o conforto dos seus usuários.

Acerca do conceito de mobilidade urbana e dos novos direcionamentos que visam à superação da crise, convém citar o Programa Brasileiro de Mobilidade de Bicicleta, segundo o qual:

o conceito de mobilidade urbana é em si uma novidade, um avanço na maneira segmentada de tratar, isoladamente, o trânsito, o transporte coletivo, a logística de distribuição das mercadorias, a construção da infraestrutura viária, a gestão das calçadas e outros temas afins aos deslocamentos urbanos. A transformação desse conceito, em algo palpável, precisa ser consolidada na visão sistêmica sobre toda a movimentação de bens e de pessoas, envolvendo todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos. (PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA, 2007, p. 15)

Contudo, segundo Renato Boareto (2010), acerca da relação entre os meios de transporte, as cidades e suas populações, ainda prevalece uma visão equivocada – expressa em ações do poder público e da iniciativa privada – segundo a qual os centros urbanos podem se expandir contínua e indefinidamente. Essas ações, somadas aos usos que as populações fazem dos meios de transporte disponíveis, desconsideram “os custos de implantação da infraestrutura necessária para dar suporte ao atual padrão de mobilidade, centrado no automóvel, cujos efeitos negativos são distribuídos por toda a sociedade, inclusive entre aqueles que não possuem carro” (BOARETO, 2010, p. 11).

No que diz respeito ao processo de desenvolvimento dos centros urbanos modernos, há dois modos principais de conceber a relação entre o crescimento das cidades e os usos dos meios de transporte nesses espaços. Uma primeira corrente reconhece uma relação de causa e efeito, defendendo que quanto mais a cidade cresce, mais os meios de transporte se diversificam e se estabelecem. Desse modo, em uma sociedade orientada pelo paradigma do automobilismo, quanto mais vias forem criadas sobre a superfície do espaço urbano, mais e mais carros serão postos

em circulação. Já uma segunda corrente defende o estabelecimento de uma relação dialética entre o crescimento das cidades e as formas de deslocamento utilizadas pelos habitantes dos centros urbanos. A obra *La ciudad y los transportes: el binomio imperfecto*, de Carmen Miralles-Guasch, é uma importante referência teórica dessa perspectiva. Segundo essa autora:

el transporte urbano no es sólo un elemento técnico introducido, de forma más o menos coherente, en el espacio público de la ciudad, sino que se trata de una construcción social, en la medida que el incremento de la velocidad ha introducido nuevos conceptos de espacio y de tiempo. Superar el paradigma de la causalidad e introducir el de la dialéctica implica concebir que cada uno de ellos es continuamente producto del otro; y esto significa, como indica Oyón (1999), una relación recíproca y circular en el tiempo, en la que subrayan las características temporales, espaciales y sociales de la relación entre las ciudades y los medios de transporte. Éste es un paso importante para entender cómo y porqué los ciudadanos nos movemos sobre un territorio vital que conocemos por ciudad. (MIRALLES-GUASCH, 2007, p. 12)¹⁷.

Assim, a desproporção entre os usos dos diferentes meios de transporte está diretamente relacionada aos aspectos mais impactantes da crise de mobilidade urbana. Segundo dados dos Sistemas de Informações da Mobilidade Urbana, divulgados pela ANTP, no ano de 2007, a divisão dos modos de deslocamento nas regiões metropolitanas do Brasil apresentou uma configuração que é indicada no gráfico a seguir.

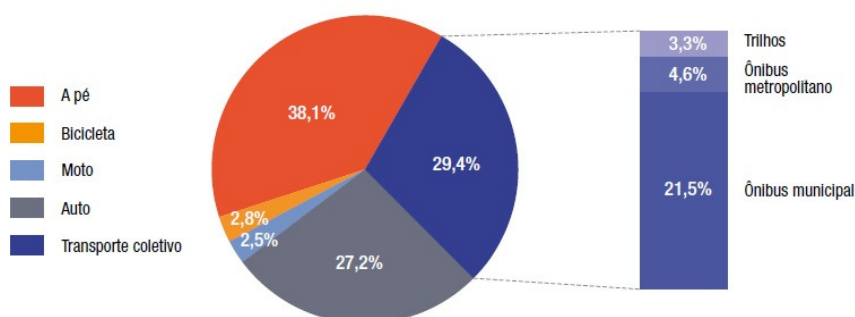


Gráfico 5 – Divisão modal 2007 – regiões metropolitanas.
Fonte: www.antp.org.br.

¹⁷ “o transporte urbano não é apenas um elemento técnico introduzido, de forma mais ou menos coerente, no espaço público da cidade, visto que se trata de uma construção social, na medida em que o incremento da velocidade introduziu novos conceitos de espaço e de tempo. Superar o paradigma da causalidade e introduzir o da dialética implica conceber que cada um deles é continuamente produto do outro; e isto significa, como indica Oyón (1999), uma relação recíproca e circular no tempo, na qual se destacam as características temporais, espaciais e sociais da relação entre as cidades e os meios de transporte. Este é um passo importante para entender como e por que os cidadãos nos movemos sobre um território vital que conhecemos como cidade” (*tradução nossa*).

Embora a soma dos percentuais de deslocamentos por meio de transporte não motorizado (a pé ou de bicicleta) atinja a taxa de 40,9% do total, é inegável que essas formas de mobilidade urbana são frequentemente negligenciadas pelas ações do poder público, como evidenciam o mau estado de conservação de calçadas e a pequena extensão e precária manutenção de ciclovias e ciclofaixas nas cidades brasileiras. Entretanto, essa tendência de desprezar o andar a pé e o andar de bicicleta é mais acentuada em cidades de médio e grande porte. Em cidades menores, nas quais a taxa de motorização ainda não é muito elevada, a quantidade anual de viagens realizadas a pé ou de bicicleta é bastante expressiva, como demonstra o gráfico a seguir, elaborado pelo Sistema de Informações da Mobilidade Urbana e constante no Relatório Geral 2011, com data de publicação em dezembro de 2012. A leitura do gráfico indica que, nos municípios brasileiros com mais de 60 mil habitantes, foram realizadas cerca de 200 milhões de viagens por dia. Os deslocamentos feitos a pé ou de bicicleta são a maioria, com aproximadamente 24,7 bilhões de viagens por ano.

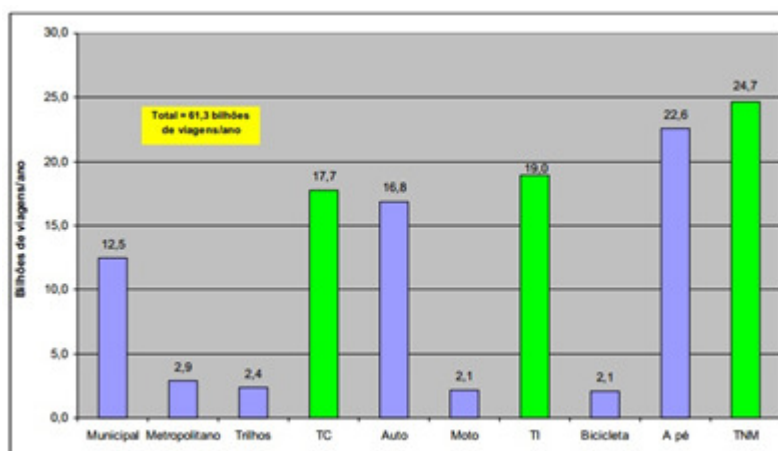


Gráfico 6 – Viagens por ano, por modo principal (bilhões de viagens) em 2011

Fonte: www.antp.org.br

Em virtude de grande parte das populações urbanas não possuir renda suficiente para a aquisição e a manutenção de um carro privado, como é o caso em São Luís, é provável que a utilização de modos de deslocamento urbano não motorizados seja mais expressiva. Ademais, como afirma Carme Miralles-Guasch:

a pie es el medio más utilizado, utilizable y generalizable. Desde siglos, el territorio urbanizado, y buen parte del no urbanizado, se ha organizado en torno a las posibilidades que ofrecían este 'medio de transporte'. Las ciudades preindustriales no excedían de los 4 kilómetros de diámetro, lo que

significa que se requeria un máximo de 60 minutos para atravesarlas. Aunque es un medio que se ha desvalorizado y que, durante muchas décadas, sólo se ha considerado factible como um complemento de otros médios (para acceder, por ejemplo, a la red de transporte colectivo o bien al coche privado), en la actualidad, y en zonas concretas de la ciudad, se está recuperando como un 'medio de transporte' posible y potenciabile. (2002, p. 55)¹⁸.

Desse modo, gradativamente, várias cidades no mundo vêm adotando ações que incentivam o caminhar a pé e o andar de bicicleta. Assim, a utilização humanizada dos espaços públicos tem se dado por meio da implantação e da melhoria de calçadas, ciclovias e ciclofaixas e da redução das áreas ocupadas por estacionamentos e por vias exclusivas para os deslocamentos motorizados. Essas medidas são orientadas pela finalidade de que os espaços públicos possam voltar a ser frequentados pelas populações urbanas, dinamizando e consolidando uma vivência social orgânica.

É importante recordar que as cidades, como centro social aglutinador, começaram a ser construídas para as pessoas, e não para os carros. A este respeito, convém citar o arquiteto e urbanista Diogo Pires:

In all these cases, they had the prevalent belief that the city should be made for a man and not for the automobile. That the creation of gigantic avenues for the car meant to disintegrate of the city's public spaces and the degradation of its most significant values and benchmarks. That the center should be preserved as meeting place for people not for cars. There is certainly, where the essence of the critical nature of Traditional Urbanism Humanist Modernism lies. Think, for example, about the contrast of this philosophy with the construction of the prestigious national capital, Brasília. (OLIVEIRA, 2000, p. 50). As Jane Jacobs said in her introduction (The Death and Life of Great American Cities), '*Cities are an immense laboratory of trial and error, failure and success, in city building and city design*'¹⁹. (FERREIRA, 2012, p. 14).

¹⁸ "a pé é o meio mais utilizado, utilizável e generalizável. Há séculos, o território urbanizado, e boa parte do não urbanizado, se organizou em torno das possibilidades que ofereciam este 'meio de transporte'. As cidades pré-industriais não excediam os 4 quilômetros de diâmetro, o que significa que se gastava no máximo 60 minutos para atravessá-las. Ainda que seja um meio que se desvalorizou e que, durante muitas décadas, só foi considerado factível como um complemento de outros meios (para acessar, por exemplo, a rede de transporte coletivo ou até o carro privado), na atualidade, e em zonas concretas da cidade, está se recuperando como um 'meio de transporte' possível e potencial" (*tradução nossa*).

¹⁹ "Em todos esses casos, eles tinham a crença predominante de que a cidade deveria ser feita para o homem, e não para o automóvel. A criação de avenidas gigantescas para o carro serviu para desintegrar os espaços públicos da cidade e causar a degradação dos seus valores mais significativos. O centro deve ser preservado como um ponto de encontro para as pessoas e não para os carros. Esse é, sem dúvida, o lugar onde a essência da natureza crítica do tradicional urbanismo humanista modernismo reside. Pense, por exemplo, sobre o contraste dessa filosofia com a construção da capital nacional de prestígio, Brasília. (OLIVEIRA, 2000, p. 50). Como Jane Jacobs disse em sua introdução (A morte e a vida de grandes cidades americanas), "As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, o fracasso e o sucesso, na construção da cidade e o projeto da cidade" (*tradução nossa*).

Outra ação que tem ganhado força em vários países que lutam contra a crise de mobilidade urbana é a substituição de meios de transporte privados, caso do automóvel e da motocicleta, por meios com maior capacidade de lotação e ao mesmo tempo mais econômicos, como os metrô, os ônibus urbanos, os trens e Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) (BOARETO, 2010, p. 16).

Esse novo vetor que orienta a superação do paradigma do automobilismo tem como pressuposto a constatação de que “a mobilidade espacial é um paradigma da mobilidade social, pois quanto maior a facilidade de locomoção, maior o acesso aos equipamentos sociais da cidade, como escolas, centros de saúde, culturais e de lazer, e às áreas de maior concentração de empregos” (BOARETO, 2010, p. 17-18). Portanto, repensar as condições de mobilidade urbana significa repensar o modo como as populações das cidades, em todas as suas especificidades, se concentram e se dispersam, em um dialético jogo de poderes simbólicos nos quais os usos dos meios de transporte ocupam lugares não só físicos, mas também ideológicos, haja vista que a eles são atribuídos *status* diferenciados na sociedade.

Obviamente, a superação da crise de mobilidade deve ocorrer de forma lenta e gradual, consistindo em um processo complexo cujo objetivo é garantir às populações das cidades o direito de ir e vir com segurança, rapidez e conforto. Desse modo, os poderes públicos municipais devem se orientar pelas iniciativas que derem certo em outros lugares.

O problema do tráfego tem uma solução e ao longo da história há grandes exemplos. Na década de 80, a Cidade do México estava perto de um colapso: o transporte metropolitano teve uma fase (...) com 24 horas por dia de engarrafamentos. A emissão de poluição era maior que a de Pequim hoje em dia. (...). O que eles fizeram para resolver esse problema? Simples: eles começaram com investimentos pesados no transporte público. Os principais investimentos foram em ciclovias, ônibus, metrô. Hoje em dia, como em muitas cidades, andar de carro na Cidade do México se tornou uma escolha pessoal. (RESENDE, 2010, p. 52 *apud* FERREIRA, 2012, p. 46).

Na capital do México, o investimento em infraestruturas urbanas que favorecem a ciclomobilidade ocasionou uma mudança positiva nas condições de deslocamento para os habitantes dessa megalópole. De acordo com Anderson Ricardo Schörner, a Cidade do México “conta com 100 km de ciclovias permanentes e, aos domingos, das oito às 14 horas, mais 24 km são reservados para as bicicletas circularem” (SHÖRNER, 2011a, p. 27). O mesmo autor ainda ressalta com a capital

mexicana implantou um sistema de aluguel de bicicletas composto de 90 estações, distribuídas em diferentes bairros da cidade (2011a, p. 27).

No caso específico de São Luís, capital do estado do Maranhão, a problemática da mobilidade urbana pode ser considerada como um dos temas atuais de maior interesse social, o que se deve ao fato de a população local estar vivenciando um momento histórico no qual os deslocamentos cotidianos enfrentam algumas restrições e obstáculos. Além disso, a ausência ou a ineficiência de políticas públicas que visem a melhorar as condições de mobilidade urbana dos ludovicenses está na origem de muitos dos problemas perceptíveis nos espaços públicos de circulação urbana em São Luís. Contudo, antes de tratar da questão da mobilidade urbana na capital maranhense, é importante contextualizar resumidamente o processo histórico de desenvolvimento da cidade.

Fundada em 1612 por franceses, São Luís, ao longo de seu processo de desenvolvimento histórico, também contou com a presença de holandeses e principalmente de portugueses. Obviamente, cada um desses povos contribuiu para que a cidade fosse pensada e construída de acordo com as necessidades de seus habitantes. Segundo Ferreira (2012), a partir de 1924, a capital maranhense começou a contar com um sistema de transporte por bondes elétricos, uma iniciativa proveitosa, já que se tratava de um meio de transporte coletivo, de baixo custo e reduzido impacto ambiental. A partir de 1936, com o chamado “Senso Coletivo”, Paulo Ramos passou a orientar o processo de transformação do uso do solo urbano. Data dessa época a construção da Avenida Magalhães de Almeida, por exemplo, no Centro da cidade (FERREIRA, 2012). Outra importante obra que gerou um grande impacto sobre a forma como a cidade se desenvolveria e como a população se deslocaria no espaço foi a construção da Ponte do São Francisco sobre o Rio Anil, em 1970. Dez anos depois, outra ponte, também sobre o Rio Anil, a Ponte Bandeira Tribuzzi, também estendeu mais ainda as possibilidades de ocupação do solo urbano. Com o passar dos anos, a capital maranhense se tornou dependente dos veículos motorizados sobre rodas (FERREIRA, 2012). Este é um aspecto inquietante na história de São Luís: uma cidade com mais de 400 anos, patrimônio cultural da humanidade – título concedido pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) no ano de 1997 –, que começou a ser construída e pensada para pessoas, há menos de quarenta anos passou a ser

pensada e construída para automóveis, fenômeno que é comum em economias em desenvolvimento.

Em sua dissertação de mestrado, o arquiteto e urbanista Diogo Pires Ferreira se propôs a investigar a mobilidade urbana na capital maranhense com foco sobre a questão dos usos dos ônibus urbanos. Uma das etapas desenvolvidas na pesquisa consistiu na observação do fluxo dos transportes coletivos, relacionando-o às demandas dos usuários em seus deslocamentos cotidianos. Conhecer os usos e os usuários de um meio de transporte é um caminho para lançar uma nova proposta que atenda com maior propriedade às necessidades da população. De acordo com o autor:

Parallel to this investigation, it is important to analyze the current mobility structure within the city. The current flow of public transport - how it works - and the real interests of its users, which, by zoning rules, are mostly living and working in different places. This territorial fragmentation can be clearly analyzed by using the space syntax method, where the spatial structure is traced based in different aspects of the connection of the urban cloth. The numbers collected by the IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) and other organizations (local, national and international from different departments), will make also possible to analyze the user profile that should be using the public transport. Such properties as income, age and other conditions make possible to analyze the profile of users that may be using the public transport can help to draw a new proposal.²⁰ (FERREIRA, 2012, p. 18).

Em São Luís, para que se possa pensar a atual conjuntura de mobilidade urbana, é importante, primeiramente, dimensionar os números envolvidos nessa equação. Segundo dados do Censo 2010, a capital maranhense tem uma população de mais de 1 milhão de habitantes, ocupando uma área de 835 km². Já a frota automotiva, de acordo com dados do Departamento Nacional de Trânsito - Seccional Maranhão (DETRAN-MA), atingiu a marca de 324.495 veículos em outubro de 2013. Desse total, 176.240 se tratavam de automóveis particulares. Embora seja recorrente a percepção entre os ludovicenses de que São Luís possui muitos carros em circulação, uma simples operação matemática permite desmitificar esse entendimento. Ao se dividir a população da cidade pela frota de automóveis, obtém-

²⁰ “Paralelamente a esta investigação, é importante analisar a estrutura atual da mobilidade dentro da cidade. O fluxo corrente de transporte público - como funciona - e os verdadeiros interesses de seus usuários, que, pelas regras de zoneamento, na sua maioria vivem e trabalham em lugares diferentes. Esta fragmentação territorial pode ser analisada de forma clara, utilizando o método de sintaxe do espaço, em que a estrutura espacial é traçada com base em diferentes aspectos da ligação do tecido urbano. Os números coletados pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) e outras organizações (locais, nacionais e internacionais, de diferentes departamentos) tornam também possível analisar o perfil do usuário do transporte público. Propriedades como renda, idade e outras condições tornam possível analisar o perfil dos usuários que utilizam o transporte público e podem ajudar a desenhar uma nova proposta” (*tradução nossa*).

se a razão de 5,67 pessoas por veículo, o que representa um índice bem abaixo do de outras capitais brasileiras. Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), a frota de automóveis em São Paulo, por exemplo, é atualmente de 4.881.359 carros. No Rio de Janeiro, é de 1.776.255. Em Porto Alegre, 557.265. Em Brasília, 1.062.047. Em Recife, 363.594. (Disponível em: www.denatran.gov.br/frota2013).

O gráfico a seguir, com dados de 2009 e 2010, mostra a quantidade de veículos motorizados por grupo de 100 habitantes em todas as capitais brasileiras. A leitura dos dados indica que a capital maranhense ocupava no período a 24ª colocação nacional. Contudo, o mesmo gráfico aponta que a taxa de crescimento da frota de veículos motorizados em São Luís era a sexta maior do Brasil, somente inferior às taxas de Porto Velho, Rio Branco, Macapá, Teresina e Boa Vista. Isso indica que a partir da primeira década do século XXI, essas capitais passaram a vivenciar uma intensificação do processo de motorização, uma vez que as populações passaram a dispor de condições financeiras propícias à aquisição de um automóvel privado.

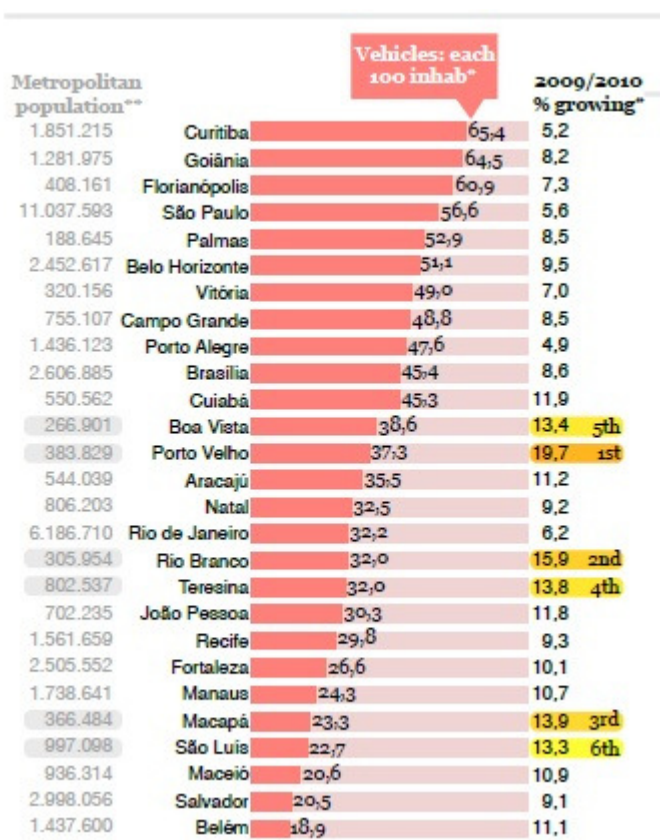


Gráfico 7 – Quantidade de veículos motorizados por grupo de 100 habitantes nas capitais brasileiras
Fonte: DENATRAN/IBGE *apud* FERREIRA, 2012, p. 27.

Entretanto, é inegável a saturação das principais vias de circulação da cidade de São Luís nos horários de pico. Esse fenômeno se deve menos à quantidade de carros em circulação que às restritas possibilidades de deslocamento disponibilizadas à população local. Na capital maranhense, o paradigma de mobilidade centrado no automobilismo é ainda mais limitado e limitante, pois, de modo geral, ou se utiliza o automóvel privado ou se utilizam os ônibus urbanos, um meio de transporte público que oferece precárias condições de conforto aos seus passageiros. Desprovida de linhas de metrô, de trens urbanos e de meios de transporte fluviais, a capital maranhense disponibiliza aos habitantes e visitantes uma infraestrutura de mobilidade que não atende às necessidades dos usuários. A oferta de transporte público é de baixa qualidade, apresentando como principais problemas a superlotação dos ônibus, o alto risco de assalto, a escassez de linhas de coletivos que atendam determinadas áreas da cidade, a precariedade e a insalubridade dos veículos e a ineficiente organização dos itinerários das linhas que transitam pela malha viária urbana.

A esse respeito, Diogo Pires, em sua dissertação de mestrado, intitulada *The rescue of old concepts for the city's future: a new mobility plan for São Luís MA* (FERREIRA, 2012), realizou um mapeamento dos itinerários das linhas de ônibus ludovicenses e, ao cotejá-los com as necessidades de deslocamento dos usuários, propôs uma nova sistematização dos percursos, com a finalidade de torná-los mais econômicos e satisfatórios à população.

A péssima qualidade do serviço de transporte público em São Luís e o crescimento da frota de veículos automotores têm afetado negativamente as condições de mobilidade urbana na capital maranhense. Segundo dados do Sistema Nacional de Veículos Automotores – RENAVAN/DENATRAN (disponível em: www.denatran.gov.br/frota.htm), no ano de 2001, a frota de automóveis em São Luís era de 66.031 carros. Já no ano de 2013, de acordo com registros do DETRAN-MA (disponível em: www.detran.ma.gov.br/estatisticas2), a frota de carros em circulação era de aproximadamente 176.240, o que correspondia a 54,31 % da frota de veículos automotores em São Luís.

O gráfico a seguir mostra a evolução populacional em São Luís no período de 1992 a 2000. A leitura dos dados permite compreender que o crescimento da frota de carros é consideravelmente maior que o crescimento populacional.

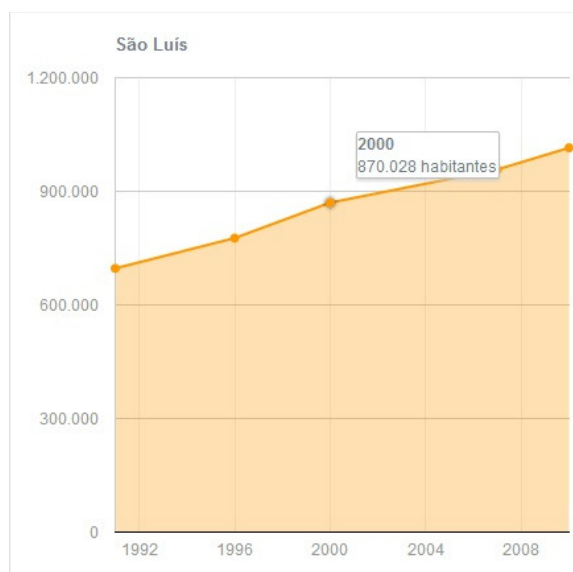


Gráfico 8 – Evolução populacional de São Luís – MA

Fonte: IBGE: Censo Demográfico 1991, Contagem Populacional 1996, Censo demográfico 2000, Contagem Populacional 2007 e Censo Demográfico 2010. Disponível em: www.cidades.ibge.gov.br

Uma das consequências mais visíveis da saturação do paradigma de mobilidade centrado no automóvel particular – a ocorrência de extensos engarrafamentos – já é bem sentida pela população ludovicense. As duas fotografias seguintes, evidenciam o contraste no fluxo de veículos em uma importante avenida da capital maranhense, a São Luís Rei de França, no bairro do Turu. No primeiro registro, feito às 18:30 de um dia de semana, há um grande congestionamento em todas as vias. No segundo, feito do mesmo ponto de vista – do alto de um edifício residencial, o Ville de France –, mas na tarde de um domingo, quase não há automóveis trafegando.

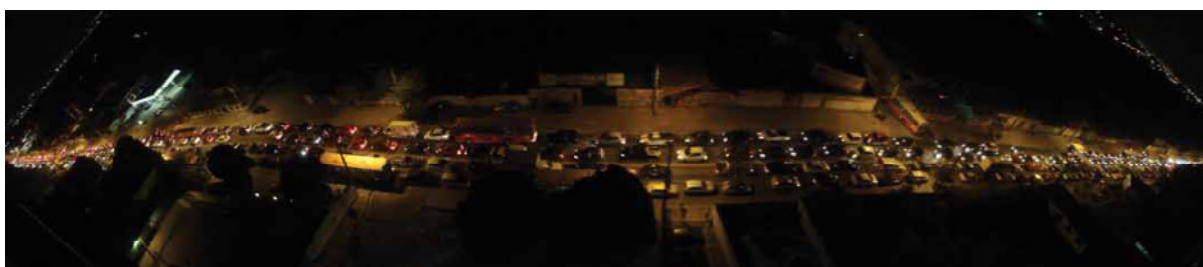


Foto 1 – tráfego de veículos na avenida São Luís Rei de França, em São Luís.
Fonte: FERREIRA, 2012.



Foto 2 – tráfego de veículos na avenida São Luís Rei de França, em São Luís.
Fonte: FERREIRA, 2012.

Uma constatação notável é que o número de pessoas que moram em São Luís e possuem renda média suficiente para adquirir um automóvel é bem próximo do número de carros com registro no DETRAN-MA. Já o número de pessoas com baixa renda ou renda insuficiente para comprar e manter um carro próprio é equiparável ao de pessoas que utilizam o sistema de transporte público. (FERREIRA, 2012).

A crise de mobilidade urbana em São Luís pode se agravar mais ainda, já que uma grande parcela da população local tem o automóvel particular como sonho máximo de consumo. É fácil presumir que algumas pessoas ainda não possuem carro próprio simplesmente porque não dispõem de renda suficiente para adquiri-lo. Portanto, caso haja um aumento substancial de renda, a tendência é que mais carros sejam comprados e entrem em circulação nas vias da capital, agravando, assim, as consequências da saturação do paradigma de mobilidade urbana da cidade de São Luís. Em outros lugares no Brasil, como São Paulo, por exemplo, quando a frota de veículos em circulação se tornou muito grande, umas das medidas tomadas pelo poder público foi estabelecer o sistema de rodízio. Nesse sistema, alguns carros, dependendo do algarismo numérico final de suas placas, são impedidos de circular em determinados dias da semana. Contudo, essa medida tem ocasionado, paradoxalmente, um aumento na frota de automóveis privados, já que algumas famílias decidem adquirir um segundo carro, como forma de burlar o impedimento imposto pelo rodízio.

Uma ação que pode auxiliar no enfrentamento da crise de mobilidade urbana consiste, como já mencionado anteriormente, no estímulo ao uso da bicicleta como meio de transporte. Contudo, ao se tratar da questão da *ciclomobilidade*, é fundamental responder primeiramente à seguinte pergunta: o que é a bicicleta?

A aparente banalidade da pergunta se justifica devido ao fato de a bicicleta ser percebida de diferentes formas pelas pessoas, assumindo sentidos que nem sempre se conciliam. Um dos mais recorrentes é o que reconhece a bicicleta como um brinquedo, muito provavelmente porque é na infância que a maior parte das pessoas aprende a pedalar. Outro sentido toma a bicicleta como um equipamento para a prática de atividades físicas ou de esportes. Já um terceiro, que consiste na acepção adotada para a finalidade desta investigação, reconhece a bicicleta como um meio de transporte.

Embora não se saiba ao certo quem inventou e quando inventou a bicicleta, alguns marcos históricos ajudam a reconstituir um pouco da trajetória desse meio de transporte. Segundo Daniel Braz (2013, p. 8-9), até os últimos anos do século XVIII, e antes da invenção dos motores a vapor e a explosão, Leonardo Da Vinci e muitos outros inventores montaram estruturas com rodas movidas a propulsão humana.

Contudo, em 1780, um conde francês chamado Mede de Sivrac deixou seu nome registrado na história ao criar o *celerífico*, uma espécie de cavalo de madeira com rodas. Devido ao fato de inexistirem documentos que comprovem taxativamente essa invenção, muito historiadores preferem tomar como referência a obra de Karl Drais Von Sauerbronn, denominada *draisiana*. Em 1816, esse alemão criou uma estrutura de madeira com guidão e duas rodas. Embora não fosse dotado de transmissão por *pedais*²¹, esse invento passou a ser reconhecido mundialmente como a primeira bicicleta, um veículo mecânico para transporte individual (BRAZ, 2013, p. 8). Logo em seguida, surgiu o velocípede. No Brasil, não há registros definitivos sobre a chegada da bicicleta, embora se tome o período entre os anos de 1859 e 1870 como datas prováveis, segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Ciclovário (2007).

De acordo com a obra *Bicicletas: o guia definitivo* (2013, p. 8-9), entre as décadas de 1820 e 1850, o invento foi se aperfeiçoando e passou a contar com pedais acoplados à roda dianteira. Já em 1867, foram incorporadas à bicicleta as rodas de aço, os freios e a tração traseira acionada por corrente. No ano de 1895, surgiram as primeiras bicicletas produzidas em alumínio, material três vezes mais

²¹ Pedal é um componente da bicicleta no qual se apoia o pé para fazer girar o sistema de transmissão (corrente e engrenagens dianteira e traseira).

leve que o aço. Também nesse ano, surgiu o quadro²² com desenho trapezoidal, que é utilizado até hoje. No início do século XX, os aprimoramentos permitiram que a bicicleta passasse a ser bastante utilizada como meio de transporte urbano. Em 1950, o invento foi adaptado para percorrer terrenos acidentados e montanhosos, surgindo assim a *mountain bike*, um tipo de bicicleta com pneus mais largos e com suspensão (dianteira, traseira ou ambas), sendo utilizada em trilhas, terrenos arenosos e topografias irregulares. A partir da década de 1960, surgiu uma ampla variedade de categorias de bicicletas: as infantis, as de estrada, as para mulheres etc (BRAZ, 2013, p. 9). Daí em diante, a bicicleta continuou ganhando aprimoramentos. Atualmente, existem modelos urbanos (para uso na cidade), elétricos, híbridos (movidos a propulsão humana e/ou eletricidade), dobráveis e com sistema de troca de marchas eletrônico.

Acerca do uso da bicicleta como meio de transporte popular, Carme Miralles-Guasch afirma que esse equipamento era:

a finales del siglo XIX, utilizado en buena medida por sexo masculino. Aunque resultaba una máquina cara, la velocidad media que podría alcanzar (14km/h) y la autonomía que permitía (similar a la de ir a pie) lo hacían un medio de transporte muy ventajoso en poblaciones con una orografía llana. (...). En la actualidad, se está produciendo un movimiento de retorno hacia la utilización de este vehículo, tanto en función de criterios estrictamente de desplazamiento como en función de criterios ecológicos; así, Alemania, desde 1972, ha visto aumentar un 50% el uso de este transporte. Tal y como indica Puig (1999), en términos de rendimiento es muy eficaz: la persona que pedalea gasta cinco veces menos energía (0,15 cal/g/km) que la camina (0,75 cal/g/km). Además, desplazarse en bicicleta por la ciudad requiere 25 menos energía que hacerlo en transporte público y 53 menos que hacerlo en automóvil²³. (MIRALLES-GUASCH, 2007, p. 58).

Os modelos de mobilidade urbana adotados em diferentes países do mundo variam de acordo com especificidades principalmente culturais e geográficas. Devido a esse fato, a utilização da bicicleta como meio de transporte urbano

²² Quadro é a estrutura metálica que dá corpo à bicicleta e na qual são afixados todos os outros componentes. Embora o aço e o alumínio sejam os materiais mais utilizados na sua fabricação, também existem quadros feitos de cromo molibdênio e fibra de vidro. Ademais, algumas bicicletas com produção limitada são fabricadas com garrafas PET recicladas e com bambu.

²³ “No final do século XIX, utilizado em boa medida pelo sexo masculino. Ainda que fosse uma máquina cara, a velocidade média que podia alcançar (14 km/h) e a autonomia que permitia (similar à de ir a pé) a tornavam um meio de transporte muito vantajoso em povoações com uma orografia suave. Na atualidade, está se produzindo um movimento de retorno à utilização desse veículo, tanto em função de critérios estrictamente de deslocamento como em função de critérios ecológicos; assim, a Alemanha, desde 1972, viu aumentar em 50% o uso deste transporte. Tal como indica Puig (1999), em termos de rendimento, é muito eficaz: a pessoa que pedala gasta cinco vezes menos energia (0,15 cal/g/km) que a que caminha (0,75 cal/g/km). Ademais, deslocar-se de bicicleta pela cidade requer 25 menos energia que fazê-lo por meio de transporte público e 53 vezes menos que fazê-lo por meio de automóvel” (*tradução nossa*).

apresenta tanto variações como regularidades. A esse respeito, Diogo Pires esclarece que:

In urban planning, as a first approximation, studies indicates that in reason of divergent historical developments. Conformed into two distinct context in which they forged urbanism: the countries of northern Europe on one hand, and the United States in the other (OLIVEIRA, Dennison de. 2000, p.22). As in one hand we have great cities over the U.S. dedicating new infrastructure projects over roadways, in the other we see the whole Europe well connected by mass transportation such as trains. Still, in Europe as an example, the Dutch - where perhaps for cultural reasons and land aspects - are fully prepared, even in regional scale, for bicycles. Some cities in China and India, the “tuk-tuk’s” (small motorbikes with seat for more three passengers) are getting free space left between cars. In Brazil, there is its diversity: as commented before, sometimes the local aspects can define the main transportation option. It is what we can see in a town on the island of Marajó, Afuá, where are ambulances, and even ‘butchery’ are on bikes.²⁴ (FERREIRA, 2012, p. 9).

Esses fatores culturais que influem nas formas de mobilidade urbana e, mais especificamente, na utilização da bicicleta como meio de transporte explicam as discrepâncias entre diferentes contextos nacionais. A Holanda, por exemplo, segundo dados do Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Cicloviário (2007, p. 37), possui 16 mil quilômetros de infraestrutura cicloviária em estradas e 18 mil quilômetros em suas cidades, o que corresponde a 14 vezes a infraestrutura disponível no Brasil. A cidade de Bogotá, capital da Colômbia, possui uma rede cicloviária maior do que a soma de todas as redes municipais brasileiras. (BICICLETAS, 2013, p. 49).

A ênfase na utilização da bicicleta como meio de transporte urbano é frequentemente fundamentada por meio da apresentação de dados estatísticos que sinalizam as vantagens da adoção desse modal.

Banister e Button (1993 *apud* BOARETO, 2010, p. 24) contribuem com dados relativos à área que diferentes meios de transporte ocupam: um passageiro de trem ou de metrô, ao se deslocar, ocupa um espaço de 9 m²; já um pedestre

²⁴ “No planejamento urbano, como uma primeira aproximação, os estudos indicam a razão dos desenvolvimentos históricos divergentes. Conformados em dois contextos distintos em que forjaram urbanismo: os países do norte da Europa, de um lado, e os Estados Unidos, do outro (OLIVEIRA, Dennison de. 2000, p. 22). Como em um lado temos grandes cidades dos EUA dedicando novos projetos de infraestrutura sobre estradas; na outra, vemos toda a Europa bem servida por transporte de massa, como trens. Ainda assim, na Europa, como exemplo, os holandeses - onde talvez por razões culturais e aspectos territoriais - estão totalmente preparados, mesmo em escala regional, para bicicletas. Em algumas cidades na China e na Índia, o ‘tuk-tuk’ (pequenas bicicletas motorizadas com assento para mais três passageiros) estão ficando com espaço livre entre os carros. No Brasil, não é a sua diversidade: como comentado antes, por vezes, os aspectos locais pode definir a opção de transporte principal. É o que podemos ver em uma cidade na ilha de Marajó, Afuá, onde as ambulâncias e até mesmo ‘açougues’ são bicicletas” (*tradução nossa*).

ocupa um espaço de 4 m²; um ciclista, 11 m²; em um ônibus, 16 m²; e um automóvel, com ocupação média urbana de 1,2 ocupantes por veículo, utiliza 120 m². Desse modo, para transportar o mesmo número de pessoas, o espaço ocupado por um automóvel é dez vezes maior que o ocupado por uma bicicleta.

No que diz respeito à distância percorrida, em um mesmo intervalo de tempo, ao se utilizar diferentes meios de transporte, segundo a obra *Cidades para bicicletas, cidades do futuro*, da Comissão Europeia (1999 *apud* BOARETO, 2010, p. 24), uma pessoa a pé percorre, em 10 (dez) minutos, 0,8 km, a uma velocidade média de 5 km/h, com uma área de abrangência de 2 km². Já uma pessoa de bicicleta percorre, nos mesmos 10 (dez) minutos, 3,2 km, com uma velocidade média de 20 km/h e uma área de abrangência de 32 km². Assim, a área de abrangência no deslocamento por bicicleta é dez vezes maior que a área de abrangência em um deslocamento a pé. A figura a seguir ilustra essa comparação.



Figura 1 – Distância percorrida em 10 minutos a pé e de bicicleta.
 Fonte: *Cidades para bicicletas, cidades do futuro*. Comissão Europeia, 1999 *apud* BOARETO, 2010, p. 24.

De acordo com Renato Boareto, “em deslocamentos de até 5 km, além de muito eficiente, a bicicleta possui flexibilidade quase igual à de um pedestre, mas com velocidade superior, equiparável à de um automóvel” (considerando-se, obviamente, as condições de tráfego nos grandes centros urbanos) (BOARETO, 2010, p. 25). A figura a seguir indica a distância percorrida em razão do tempo despendido no deslocamento. Por meio da leitura dos dados, é possível afirmar que a bicicleta é o meio de transporte mais viável, econômico e rápido em percursos de até 5 (cinco) quilômetros.

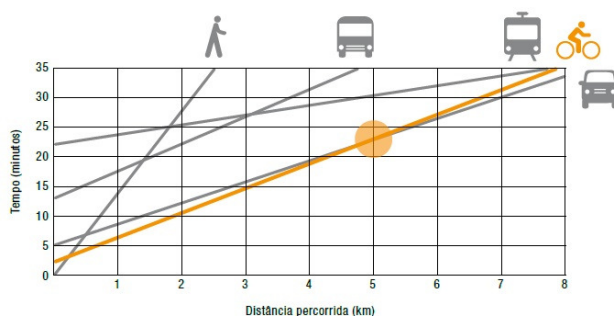


Figura 2 – Deslocamento porta a porta.

Fonte: Cidades para bicicletas, cidades de futuro. Comissão Europeia, 1999 *apud* BOARETO, 2010, p. 25.

A tabela a seguir apresenta as porcentagens de deslocamentos diários de bicicleta em diferentes países.

Cidade	País	Porcentagem (%)
Tianjin	China	77 ⁱ
Shenyang	China	65
Groningen	Holanda	50
Pequim (Beijing)	China	48
Delft	Holanda	43
Daka	Bangladesh	40 ⁱⁱ
Erlangen	Alemanha	26
Odense	Dinamarca	25
Tóquio	Japão	25 ⁱⁱⁱ
Déli	Índia	22
Copenhague	Dinamarca	20
Basel	Suíça	20
Hannover	Alemanha	14
Manhattan	EUA	8 ^{iv}
Perth	Austrália	6
Toronto	Canadá	3 ^{iv}
Adelaide	Austrália	3 ^{iv}
Londres	Inglaterra	2
Sydney	Austrália	1

ⁱ Viagens não compartilhadas com outros modos.
ⁱⁱ Viagens só por ciclorryquixá.
ⁱⁱⁱ Viagens de bicicleta para o trabalho.
^{iv} Bicicletas *versus* demais meios de transporte.

Tabela 2 – Porcentagem dos deslocamentos diários de bicicleta em diferentes países.

Fonte: LOWE, 1990 *apud* BOARETO, 2010, p. 26.

Em diferentes cidades do mundo, a bicicleta é mais ou menos utilizada como meio de transporte urbano de acordo com condições que envolvem infraestruturas, topografias e fatores socioeconômicos. Na tabela 2, a porcentagem referente à cidade de Daka, em Bangladesh, está relacionada aos deslocamentos por ciclorryquixá, um veículo de tração humana, com três rodas (uma dianteira e

duas traseiras), que muitas vezes é utilizado para o transporte de passageiros. (SILVEIRA, 2010, p. 68).

Sobre a adoção da bicicleta como meio de transporte urbano e as condições específicas em cada localidade, convém citar algumas observações constantes no artigo *Bicicleta no meio urbano*, de Felipe Alves (2012, p. 42-43). O autor apresenta dados referentes a algumas capitais mundiais.

Copenhague: (...) 36% das pessoas pedalam todos os dias (...). **Amsterdã:** (...) de acordo com a prefeitura da cidade, 85% dos cidadãos com mais de 12 anos possuem uma bicicleta. **Estrasburgo:** (...) há 500 km de ciclovias e a cada ano 10 km são adicionados às ruas. Nos parques públicos, há 21 estacionamentos para bicicletas com 20 a 100 lugares cada (...). **Berlim:** a maioria dos edifícios em Berlim é equipada com “bicicletários” (...). Todos os trens, metrô e bondes têm espaços reservados para bicicletas, com um bilhete adicional de 1,50 euros. **Londres:** depois de ter sido introduzido um pedágio para reduzir o tráfego automobilístico em Londres, foi lançado o seu sistema de alugar bikes. Este dispositivo tem 6.000 bicicletas e 315 estações. Custo de uma assinatura anual: 53 euros (...). **Barcelona:** o sistema de alugar bicicletas (...) tem cerca de 6.000 bicicletas e 400 estações localizadas aproximadamente a cada 700 metros (...). **Montreal:** (...) são mais de 5.000 bicicletas em 400 estações. Uma assinatura anual custa 78 dólares canadenses (...). **Tóquio:** (...) inova em estacionamentos. Especialmente com o sistema Ecociclo, particularmente na estação Sakai-cho (1.440 espaços), há silos de armazenamento subterrâneo de bicicletas totalmente automatizados (...). **Pequim:** sob o plano “Movimento Verde”, as autoridades de Pequim pretendem aumentar a proporção de ciclistas na ruas de 19,7% para 23% até 2015 (...). O sistema atual de alugar bicicletas representa cerca de 1000 estações e mais de 50.000 bicicletas (...). (ALVES, 2012, p. 42-43).

Interessante notar que, levando em consideração critérios como cultura ciclística, compartilhamento de bicicletas, infraestrutura e segurança, a organização dinamarquesa *Copenhagezine* selecionou as 20 (vinte) melhores cidades do mundo para pedalar. A ordem é a seguinte: 1ª) Amsterdã, na Holanda; 2ª) Copenhague, na Dinamarca; 3ª) Barcelona, na Espanha; 4ª) Tóquio, no Japão; 5ª) Berlim, na Alemanha; 6ª) Munique, na Alemanha; 7ª) Paris, na França; 8ª) Montreal, no Canadá; 9ª) Dublin, na Irlanda; 10ª) Budapeste, na Hungria; 11ª) Portland, nos Estados Unidos; 12ª) Guadalajara, no México; 13ª) Hamburgo, na Alemanha; 14ª) Estocolmo, na Suécia; 15ª) Helsinque, na Finlândia; 16ª) Londres, na Inglaterra; 17ª) São Francisco, nos Estados Unidos; 18ª) Rio de Janeiro, no Brasil; 19ª) Viena, na Áustria; e 20ª) Nova Iorque, nos Estados Unidos. (Disponível em: www.copenhagezine.com. Acesso em: 21 de julho de 2013).

Na atualidade, o uso da bicicleta como meio de transporte urbano – que a Organização das Nações Unidas (ONU) reconheceu como o mais sustentável do planeta – tem sido estimulado por meio da criação de infraestruturas adequadas à

ciclomobilidade, como, por exemplo, *ciclovias* e *ciclofaixas*. O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), além de diferenciar essas estruturas (BRASIL, 1997, p. 99-101), também explicita o que é a bicicleta: “veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar a motocicleta, motoneta e ciclomotor” (BRASIL, 1997, p. 100). Assim, o CTB considera taxativamente a bicicleta como um tipo de veículo e, ao mesmo tempo, estabelece direitos e deveres para os seus usuários. Os ciclistas, de acordo com o artigo 58 do CTB, devem trafegar pelos bordos das vias, no sentido normal do fluxo, quando não houver ciclovias. Já os motoristas de automóveis devem, de acordo com o artigo 201 do CTB, guardar uma distância mínima de 1,5 m ao ultrapassar bicicletas. (BRASIL, 1997).

Segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Cicloviário (2007), a bicicleta é utilizada por muitos habitantes de cidades pequenas e médias em todos os pontos do país. Os usuários mais frequentes são os trabalhadores das indústrias, os comerciários, os operários da construção civil e outras categorias de trabalhadores.

Os horários em que ocorre a maior parte dos deslocamentos por bicicleta são entre 6h e 7h, e entre 16h e 19h nos dias úteis. Isso se deve ao fato de, nesses períodos, as pessoas estarem primeiramente se dirigindo a seus locais de trabalho e, no fim da tarde e início da noite, estarem retornando a seus domicílios.

Segundo Antônio Carlos M. Miranda, em artigo intitulado *Comparativos de demandas cicloviárias* (2003, p. 1-10), nas cidades de Lorena, Piracicaba, Santo André e Florianópolis, a quantidade de mulheres que utilizavam a bicicleta como meio de transporte não excedia 15% do total de usuários. A cidade de Pomerode (SC) apresentava o maior índice, com participação de 28,15% de mulheres no contingente de usuários de bicicleta. Nas quatro primeiras cidades, constatou-se que mais de 75% dos usuários pedalavam extensões superiores a 1,5 km, sendo que mais de 35% percorriam com regularidade extensões superiores a 5 km. Interessante notar que a reduzida quantidade de mulheres que adotam a bicicleta como meio de transporte urbano pode indicar uma sensação de falta de segurança no trânsito. Esse sentido é gerado pela necessidade de compartilhamento das vias urbanas com veículos motorizados nos locais onde não há infraestruturas específicas para a utilização da bicicleta como meio de transporte. Contudo, segundo artigo de Anderson Ricardo Schörner (2011b, p. 28-33), é interessante

notar que, no século XIX, quando ainda não havia fluxo de automóveis nos grandes centros urbanos de todo o mundo, as mulheres representavam uma grande parcela dos usuários da bicicleta. O romancista francês Émile Zola, na obra *Les trois Villes* (As três cidades), escrita entre 1893 e 1896, retrata essa relação entre a bicicleta e o gênero feminino à época:

Então as mulheres serão emancipadas pelo ciclismo? – perguntou Pierre. Bem, por que não? Parece uma ideia tola, mas veja o progresso que já tem sido feito. Pelo uso racional, mulheres libertam seus membros da prisão; então as facilidades as quais o ciclismo possibilita para que pessoas estejam juntas tendem a aumentar a relação e igualdade entre os sexos; a esposa e as crianças podem seguir o marido onde for, e gostam de como podem se sentir livres e vaguear sem incomodar ninguém. Nesse sentido, há grande vantagem para todos: uma toma banho de ar e da luz do sol, outra busca a natureza, a terra, nossa mãe em comum, de onde deriva a força e a alegria do coração. E como a brisa infla nossos pulmões! Sim, isso tudo purifica, acalma e encoraja! – respondeu a jovem Marie. (ZOLA, 2010, sem paginação eletrônica).

A mais frequente preocupação apontada por usuários de bicicleta consiste na difícil relação com os veículos motorizados em virtude do compartilhamento das via de deslocamento. Isso implica dizer que grande parte dos ciclistas demanda a construção de infraestruturas específicas para o exercício da ciclomobilidade. Contudo, “à medida que se passa a andar mais de bicicleta, percebe-se que muitos dos receios comumente associados ao seu uso – como o medo do tráfego motorizado, das adversidades climáticas e mesmo do roubo da bicicleta – são superestimados” (BOARETO, 2010, p. 53).

Contudo, é necessário esclarecer que “todas as vias podem ser usadas para a circulação de bicicletas. Porém, quanto maior for o volume de tráfego e a velocidade de veículos motorizados, menos o ciclista se sentirá estimulado, devido ao risco de acidentes” (BOARETO, 2010, p. 56). Desse modo, em virtude da demanda pela criação de vias exclusivas para o trânsito de bicicletas, o Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Cicloviário (2007, p. 13) preceitua que:

a inclusão da bicicleta nos deslocamentos urbanos deve ser abordada como elemento para a implementação do conceito de Mobilidade Urbana para cidades sustentáveis como forma de inclusão social, de redução e eliminação de agentes poluentes e melhoria da saúde da população. A integração da bicicleta nos atuais sistemas de circulação é possível, mas ela deve ser considerada como elemento integrante de um novo desenho urbano, que contemple a implantação de infraestruturas, bem como novas reflexões sobre o uso e a ocupação do solo urbano.

Essa política de construção de cidades pautadas pelo princípio da sustentabilidade deve ter como foco os seguintes campos de ação: inclusão social,

democratização do espaço, desenvolvimento urbano e sustentabilidade ambiental. É nesse âmbito que ocorre a inserção da bicicleta como meio de transporte urbano, uma vez que:

o conceito de transporte ambientalmente sustentável foi então definido como – os transportes que não colocam em perigo a saúde pública ou os ecossistemas e têm necessidades consistentes com uma taxa de utilização de recursos não renováveis inferior à sua (dos recursos) taxa de regeneração e com um ritmo de utilização dos recursos não renováveis inferior ao ritmo de desenvolvimento de substitutos renováveis. (CESUR, 1999 *apud* Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Cicloviário, 2007, p. 40).

Na obra *A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana*, produzida pelo Instituto de Energia e Meio Ambiente, a bicicleta é apresentada como “um meio de transporte viável, capaz de interagir eficientemente com todas as outras formas de mobilidade urbana, além de proporcionar a melhoria do meio ambiente e ajudar a promover a inclusão social” (BOARETO, 2010, p. 9).

Mas, afinal de contas, o que vem a ser o pretendido planejamento cicloviário. A este respeito Renato Boareto esclarece que ele constitui:

um plano cicloviário essencial para fundamentar uma política pró-bicicleta e compreende um processo de planejamento, implantação e gestão de um sistema cicloviário. Ele permite a criação de uma infraestrutura eficiente e de alta qualidade para a população das cidades, que ofereça conforto e segurança para ciclistas e pedestres, além de estimular, por meio de investimentos públicos e ações concretas, uma mudança cultural relativa ao modo de apropriação e uso do espaço urbano, tornando-o mais humano e sustentável. (BOARETO, 2010, p. 10).

Obviamente, cada cidade demanda um plano específico que leve em conta as suas especificidades, considerando questões ambientais, urbanísticas e culturais. Segundo Boareto:

o relatório *A Review of Bicycle Policy and Planning Developments in Western Europe and North America* demonstra, com base na experiência europeia e norte-americana, que a utilização de bicicletas no cotidiano de uma grande cidade é de fato possível. A estratégia de implantação desses programas passa pela criação de uma imagem positiva dos ciclistas e das bicicletas, e pressupõe a formação de uma extensa rede de ciclovias (e vias cicláveis), a fim de criar condições que efetivamente viabilizem a utilização desse meio de transporte. (BOARETO, 2010, p. 23).

Sobre os benefícios do planejamento e da implantação de um plano cicloviário, pode-se afirmar que uma parcela da população urbana usuária do automóvel se mostra disposta a passar a utilizar a bicicleta para realizar seus deslocamentos cotidianos. Segundo pesquisa realizada pelo IBOPE em 2010 para o

Movimento Nossa São Paulo, no Dia Mundial Sem Carro (22 de setembro), aproximadamente 72% dos paulistanos que utilizavam automóvel diariamente estariam dispostos a pedalar se a cidade dispusesse de uma infraestrutura cicloviária adequada. (*apud* BOARETO, 2010, p. 46).

Nesse sentido, em setembro de 2004, foi lançado o Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta (Bicicleta Brasil), que visava a elaborar uma política específica para o transporte cicloviário no Brasil. Esse programa foi desenhado pela Secretaria de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, que foi criado pelo governo federal no ano de 2003. Esse ministério realizou no mesmo ano de sua criação a 1ª Conferência das Cidades, com os objetivos de criar o Conselho das Cidades (ConCidades) e delinear os princípios e as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU). A Resolução nº. 7, de 16 de junho de 2004, do ConCidades, dispôs sobre a criação do Programa Nacional de Mobilidade por Bicicleta – Bicicleta Brasil –, que foi instituído pela Portaria nº. 399, de 22 de setembro de 2004.

O Estatuto das Cidades, Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001, regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal (1988) e estabelece quais são as diretrizes gerais da política urbana, garantindo o direito a cidades sustentáveis, inclusive no que diz respeito aos transportes. Contudo, o documento normativo que dá suporte mais específico à proposição de planejamentos cicloviários é a Lei nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012, denominada Lei da Mobilidade Urbana, que estabelece como uma de suas diretrizes, no inciso II do 6º artigo, “a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados”. Atualmente, um projeto de lei (PL) que está em tramitação na Câmara dos Deputados dispõe sobre a criação do Estatuto dos Sistemas Cicloviários. De autoria do deputado Lúcio Vieira Lima (PMDB/BA), o PL nº. 1.346/2011 integra a pauta da Comissão de Finanças e Tributação (CFT). (Disponível em: [www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichade tramitacao?idProposicao=502177](http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichade_tramitacao?idProposicao=502177). Acesso em: 12 de novembro de 2013).

O Plano de Mobilidade por Bicicleta (PlanMob) é obrigatório para cidades com mais de 500 mil habitantes. A SeMob gere 3 (três) programas que direcionam recursos para projetos e obras de desenvolvimento cicloviário: Programa de Mobilidade Urbana (Apoio a Projetos de Sistemas de Circulação Não Motorizados), com recursos do OGU; Programa de Infraestrutura para Mobilidade Urbana, com

recursos do FAT; e Pró-Transporte, com fundo do FGTS. Esses dados constam do Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Cicloviário (2007).

A Lei da Mobilidade Urbana reconhece a necessidade de uma política de mobilidade que oriente o uso do solo urbano e garanta a igualdade de condições nos deslocamentos dos habitantes. Para tanto, é determinada a elaboração de Planos Diretores para cidades com população superior a 20 (vinte) mil habitantes ou que integrem regiões metropolitanas e turísticas. Desse modo, segundo Renato Boareto, “por ser um instrumento de promoção de qualidade ambiental e de inclusão social, a bicicleta deve estar presente tanto nos planos diretores como nos planos de transporte e trânsito das grandes cidades” (BOARETO, 2010, p. 44).

Uma vez que o Programa Bicicleta Brasil tem como objetivo difundir o conceito de mobilidade sustentável e, entre suas ações, realizar a integração da bicicleta no planejamento dos sistemas de transporte e equipamentos públicos, seus instrumentos de implantação incluem a realização e o fomento de pesquisas e a implantação de banco de dados. Portanto, investigações científicas que tenham como objeto os usos e os usuários da bicicleta como meio de transporte atendem à finalidade de propiciar subsídios à elaboração de planejamentos cicloviários, de acordo com o Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Cicloviário (2007, p. 32).

Nesse sentido, segundo o mesmo documento supracitado (2007), existem dois tipos básicos de instrumento de pesquisa empregados no planejamento em favor da bicicleta: a contagem volumétrica e a realização de entrevistas com ciclistas.

A contagem volumétrica consiste na quantificação do fluxo de pessoas que estão se deslocando por meio da bicicleta em locais e intervalos de tempo determinados. Para a finalidade da presente pesquisa, esse instrumento não foi privilegiado, uma vez que demanda um considerável trabalho logístico, exigindo o trabalho conjunto de várias pessoas. Contudo, é importante esclarecer que, na etapa inicial desta investigação, foi realizada a contagem volumétrica de ciclistas na Avenida São Luís Rei de França, no bairro do Turu. O objetivo do procedimento foi identificar os horários em que ocorre o maior fluxo de ciclistas no passeio público com espaço destinado à circulação de bicicletas. Durante 5 (cinco) dias, de segunda-feira a sexta-feira, no mês de setembro de 2011, foi realizada a contagem manual dos ciclistas que transitavam nesse local entre as 6h e 8h, e entre as 17h e

19h. Foi possível, assim, constatar que o horário de maior fluxo se concentrava entre 7h e 7h15min, com uma média de 155 (cento e cinquenta e cinco) ciclistas em trânsito. A adoção desse procedimento também atendeu ao objetivo de perceber as regularidades dos ciclistas que utilizam esse espaço público e possibilitou a produção de um artigo intitulado *Ciclistas e mobilidade urbana: observações acerca do espaço destinado à circulação de bicicletas na Avenida São Luís Rei de França*, trabalho final da disciplina Sociologia da Mobilidade Urbana, ministrada pelo Prof. Dr. José Odval Alcântara Júnior e oferecida pelo Programa de Mestrado em Ciências Sociais da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) no segundo semestre do ano de 2011.

No que diz respeito à realização de entrevistas, o segundo instrumento de coleta de dados mencionado pelo Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Cicloviário (2007), o horário mais adequado à abordagem é o período vespertino, após o término do expediente de trabalho, já que pela manhã, em virtude da necessidade de cumprir o horário de entrada nos locais de trabalho, os ciclistas tendem a não se dispor a responder a questionários e entrevistas. Esse procedimento, sim, foi utilizado para atender aos objetivos da presente investigação. Como já mencionado anteriormente, foram aplicados 100 (cem) questionários e realizadas 3 (três) entrevistas orais, cujos dados, após tabulação, transcrição e análise serão apresentados no capítulo 3 desta dissertação.

Nesse ponto, convém ressaltar que inexistem estudos e estatísticas precisas sobre os usos e os usuários da bicicleta como meio de transporte na capital do estado do Maranhão. A simples observação do fluxo urbano, contudo, permite identificar que muito frequentemente a bicicleta é utilizada por trabalhadores de baixa renda e de pouca escolaridade. É observável também que as infraestruturas urbanas específicas para o exercício da ciclomobilidade são escassas, precárias e carecem de manutenção e sinalização. Embora Renato Boareto considere errado condicionar "o uso da bicicleta às camadas sociais de baixa renda", pois, "segundo essa visão, só utilizariam a bicicleta como meio de transporte diário as pessoas que não dispõem de recursos para pagar uma tarifa de ônibus ou para adquirir um veículo motorizado" (BOARETO, 2010, p. 54), no caso específico da cidade de São Luís, a relação entre baixa renda e pouca escolaridade é comprovável e será demonstrada no capítulo 3 por meio da apresentação dos dados coletados a partir da aplicação de questionários. É importante reconhecer que, em cidades onde o

paradigma do automobilismo tem sido ultrapassado, pessoas com maior poder aquisitivo têm gradativamente adotado a bicicleta como meio de transporte urbano. O estudioso de planejamento urbano Richard Florida cruzou dados estatísticos referentes ao percentual de ciclistas em cidades estadunidenses e aos índices de renda e bem estar. O autor concluiu que “as cidades que pedalam mais têm renda salarial maior. (...) nessas cidades os moradores são mais felizes, possuem maior grau de instrução e a economia se baseia na produção de conhecimento” (*apud* SCHÖRNER, 2012b, p. 22). Para comprovar sua tese, Richard Florida cita a cidade de Santa Barbara, na Califórnia, onde, segundo o autor, há seis vezes mais ciclistas e uma renda 18% superior à média nacional nos Estados Unidos, sendo que 45% dos trabalhadores pertencem ao que ele denomina “creative class” (FLORIDA, 2003, p. 3).

Convém também citar o artigo *Cycling and the city: a case study of how gendered, ethnic and class identities can shape healthy transport choices*²⁵, de Rebecca Steinbach, Judith Green, Jessica Datta e Phil Edwards (2011). Publicado na revista *Social Science & Medicine*, o estudo busca investigar de que modo as escolhas por meios de transporte mais saudáveis são influenciadas por questões de gênero e identidades étnicas e de classe na cidade de Londres, capital da Inglaterra. Os autores concluem que, no contexto da mobilidade urbana londrina, as pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte são, em sua maioria: homens, brancos e ricos.

Contudo, o fato de pessoas com maior poder aquisitivo e escolaridade utilizarem a bicicleta como meio de transporte ainda não é muito observável em São Luís. No mais das vezes, os habitantes ludovicenses com renda mais elevada utilizam a bicicleta principalmente para a prática de esportes e em atividades de lazer. A aplicação de questionários às pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís pretende confirmar a hipótese de que grande parte dessas pessoas possui uma renda mensal inferior a dois salários mínimos.

Geralmente, fatores físico-climáticos (topografia e clima) são apontados como elementos impeditivos para o deslocamento por bicicleta em São Luís. Contudo, um planejamento cicloviário eficiente pode superar essas barreiras. A topografia, por exemplo, pode ser superada por meio da integração da malha

²⁵ “Ciclismo e a cidade: um estudo de caso sobre como identidades de gênero, de etnia e de classe podem moldar a escolha por meios de transporte saudáveis” (*tradução nossa*).

ciclovária com outros meios de transporte. Já o clima só se mostra verdadeiramente sacrificante para o deslocamento por bicicleta quando a temperatura supera a marca de 30° C, o que é comum em São Luís entre os meses de julho e dezembro. Contudo, há que se ressaltar que os deslocamentos por bicicleta na modalidade casa-trabalho e trabalho-casa geralmente ocorrem nas primeiras horas da manhã e ao fim da tarde, momentos em que a temperatura se encontra bem mais amena.

No que diz respeito ao fator climático, Renato Boareto adverte que “uma chuva forte de quinze minutos é suficiente para ocasionar lentidão no deslocamento dos trens e metrô e congestionamento no fluxo dos ônibus e automóveis por até algumas horas, enquanto para o ciclista basta esperar a chuva rápida passar” (BOARETO, 2010, p. 51). Contudo, é inegável que em São Luís a utilização da bicicleta como meio de transporte urbano é mais notável entre os meses de julho e dezembro, época em que é menos frequente a ocorrência de chuvas.

Na obra *Diários de bicicleta*, do músico David Byrne, ao tratar da mobilidade urbana em Istambul, capital da Turquia, o autor afirma que:

dado o tráfego local, que está entre os piores do mundo – a população da cidade explodiu nas últimas décadas – é difícil entender por que o centro da cidade de Istambul, com seu adorável clima mediterrâneo, ainda não adotou as bicicletas como uma opção de transporte. Exceto para as colinas, eu poderia acreditar mais no *status* estigmatizado como uma possível explicação. (BYRNE, 2009, p.105).

De modo geral, a não adoção da bicicleta como meio de transporte urbano no caso específico de São Luís, além de estar relacionada a um *status* privilegiado atribuído ao carro particular, também se deve à escassez de infraestruturas específicas para a *ciclomobilidade* e a aspectos climáticos e topográficos. Todas essas variáveis podem ser constatadas na cidade de São Luís, de acordo com o entendimento de Ferreira:

Byrne talks about freedom and status, but more than that, having a private transport in a city as São Luís means both since there isn't sidewalks, bicycle lanes and information about the public transport, in spite of the fact that it's possible already to hear complains like 'I don't want to go there, it's hard to park the car!' Perhaps, this would be the start point to change.²⁶ (2013, p. 20).

²⁶ “Byrne fala sobre liberdade e status, mas, mais do que isso, ter um transporte privado em uma cidade como São Luís significa tanto que já não há calçadas, ciclovias e informações sobre o transporte público, a despeito do fato de que já é possível ouvir queixas como 'Eu não quero ir para lá, é difícil estacionar o carro!'. Talvez esse seja o ponto de partida para mudar” (*tradução nossa*).

Enquanto cidades de médio e grande porte em diferentes regiões do país têm investido em planejamentos cicloviários, São Luís ainda não conta com esse tipo de iniciativa do poder público municipal. Interessante notar que a obra *A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana*, organizada por Renato Boareto, cita a capital maranhense como uma das “cidades que têm trabalhado em prol da bicicleta no Brasil” (BOARETO, 2010, p. 40). Comparando o contexto ludovicense com o de outras capitais nacionais, fica evidente que ainda há muito a ser feito.

Segundo dados do Ministério das Cidades (*apud* BOARETO, 2010, p. 30), “em 2001 o Brasil registrava 60 cidades com cerca de 250 km de ciclovias no total. Em 2007 havia 279 cidades que somavam aproximadamente 2.505 km de ciclovias em todo o país”.

Algumas cidades brasileiras com população superior a 500 mil habitantes vêm planejando e implantando sistemas cicloviários integrados ao transporte coletivo. A cidade do Rio de Janeiro já conta com 167,4 km de ciclovias implantadas e 200 km projetados (...), além de um sistema de locação de bicicletas semelhante ao de Paris, chamado Samba (...). Porto Alegre (RS) desenvolveu um Plano Diretor Cicloviário de 495 km (...). O Distrito Federal desenvolveu um programa de 610 km de ciclovias, e Belo Horizonte já possui 20 km e prevê a implantação de mais 20 km em curto prazo, além de um Plano de Mobilidade que contempla mais de 250 km de ciclovias (...). Curitiba (PR) possui cerca de 103 km de ciclovias, que têm como principal objetivo o lazer, conectando os parques da cidade (...). Em Aracaju (SE) foram implantados e requalificados nos últimos oito anos 54 km de vias cicláveis e a previsão é de que em breve haja mais de 60 km.” (BOARETO, 2010, p. 30).

Segundo a prefeitura de Campo Bom/RS, a primeira ciclovia da América Latina foi construída nesse município no ano de 1977 (Disponível em: [www.http://novo.campobom.rs.gov.br](http://novo.campobom.rs.gov.br). Acesso em: 11 de outubro de 2011). Depois dessa data, muitas outras cidades brasileiras têm seguido a orientação de criar infraestruturas cicloviárias. Com uma população de aproximadamente 600 mil habitantes e uma frota de 300 mil veículos, o município de Sorocaba, no estado de São Paulo, é considerado nacionalmente como um dos casos mais exemplares. Segundo Anderson Ricardo Schörner:

dos 100 km de ciclovias previstos no Plano Cicloviários, mais de 70 km já estão finalizados (...). Com uma das maiores malhas cicloviárias do país, Sorocaba recebeu, em 2009, o prêmio especial “Agir Localmente, Pensar Globalmente”, no troféu “Município Verde Azul”, concedido pela Secretaria do Meio Ambiente do Governo do Estado de São Paulo. (SCHÖRNER, 2012a, p. 50).

No ano de 2001, o documento *Planejamento cicloviário: diagnóstico nacional*, elaborado pelo Grupo Executivo de Integração da Política de Transporte (GEIPOT), com dados de pesquisa realizada em 1999 em 60 cidades brasileiras, estimou a extensão das infraestruturas destinadas à circulação de bicicletas em 350 km. Já em 2002, a atualização dos dados evidenciou uma extensão de 600 km de infraestruturas para o tráfego de bicicletas. (Disponível em: www.geipot.gov.br).

Para que o paradigma de mobilidade em São Luís atinja um estado de sustentabilidade e de democratização, é necessário inserir efetivamente a bicicleta nas discussões e propostas orientadoras das políticas públicas de mobilidade urbana. Uma primeira etapa imprescindível à elaboração de um planejamento cicloviário consiste em conhecer os usos e usuários da bicicleta como meio de transporte, observando suas demandas e necessidades, assim como as identidades nas quais essas pessoas investem ao pedalam através da capital maranhense. É nesse sentido que esta investigação vai seguir, buscando analisar de que modo essas identidades são socialmente construídas por meio de discursos que tratam da questão da *ciclomobilidade* urbana na cidade de São Luís.

2 A CONSTRUÇÃO DAS IDENTIDADES

Neste capítulo, pretende-se articular os conceitos de discurso e de identidade, de modo a construir o dispositivo teórico que servirá de base para as análises e interpretações que serão desenvolvidas a seguir, pois:

no funcionamento da linguagem, que põe em relação sujeitos e sentidos afetados pela língua e pela história, temos um complexo processo de constituição desses sujeitos e produção de sentidos e não meramente transmissão de informação. São processos de identificação do sujeito, de argumentação, de subjetivação, de construção da realidade etc. (ORLANDI, 2010, p. 21).

Por se tratar de uma pesquisa interdisciplinar – que alia a observação sociológica à abordagem discursiva –, busca-se, sempre que possível, evidenciar os diálogos entre diferentes campos de saber, que ora se aproximam, ora se distanciam, em um movimento dialético que reconfigura continuamente os modos de percepção e de apreensão do objeto de estudo.

Uma das bases teóricas é constituída por conceitos da Análise do Discurso de corrente francesa, que possui um caráter notadamente interdisciplinar, uma vez que recebeu, em sua formação, contribuições da Linguística, da História e da Psicanálise (GREGOLIN, 2004, p. 32-33). É importante ressaltar que sob o título *Análise do Discurso*, ou *Análise de Discurso*, como prefere Eni Orlandi (2010), são produzidos trabalhos e pesquisas dos mais diversos matizes, que geram resultados igualmente plurais. Para a finalidade a que se propõe a presente investigação, é adotado o entendimento de que a Análise do Discurso consiste em um “campo de questões sobre a linguagem” (ORLANDI, 2010, p. 9).

Outro ponto de fundamentação teórica é constituído pelos Estudos Culturais, mais especificamente pela categoria conceitual de *identidade* (HALL, 2000, p. 109). Justifica-se a adoção desses referenciais teóricos já que:

é precisamente porque as identidades são construídas dentro e não fora do discurso que nós precisamos compreendê-las como produzidas em locais históricos e institucionais específicos, no interior de formações e práticas discursivas específicas, por estratégias e iniciativas específicas. (HALL, 2000, p. 109).

A construção do dispositivo teórico parte, antes de tudo, do problema orientador da investigação, que, embora já tenha sido explicitado na introdução da dissertação, será aqui retomado: quais são as identidades das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís?

2.1 Discurso

Embora a Análise do Discurso de corrente francesa postule o *discurso* como seu objeto de estudo, a palavra *discurso*, como objeto de investigação científica, é polissêmica e pode ser tomada em diferentes acepções por diferentes campos de estudos, assumindo variadas materialidades. A mesma palavra pode designar, de acordo com a base epistemológica que a mobiliza, “a linguagem posta em ação”, sendo sinônimo de *fala*; ou então “uma unidade igual ou superior à frase”, o que a aproxima do conceito de *enunciado*; ou ainda como “todo enunciado superior à frase, considerado do ponto de vista das regras de encadeamento das sequências de frases”, o que gera uma correlação entre *discurso* e *texto* (DUBOIS, GIACOMO, GUESPIN et al., 2006, p. 192). Contudo, nenhum desses sentidos anteriores corresponde ao sentido que a palavra *discurso* assume na presente dissertação. Portanto, convém esclarecer o conceito de discurso aqui adotado.

Para Eni Orlandi (2010, p. 16), o discurso “é um objeto sócio-histórico em que o linguístico intervém como pressuposto”, já que a língua constitui uma “condição de possibilidade do discurso” (ORLANDI, 2010, p. 22). A mesma autora afirma que o “discurso é efeito de sentido entre locutores” (ORLANDI, 2010, p. 21). Antes de esclarecer o que é esse “efeito de sentido”, convém explicitar ainda outros conceitos de discurso.

Desde as primeiras teorizações, tendo passado por três diferentes épocas, que foram denominadas por seus proponentes e estudiosos de AD1, AD2 E AD3, a Análise do Discurso passou por reelaborações, revisões e alterações (GREGOLIN, 2004, p. 17-60). Uma das mudanças que podem ser percebidas nos estudos atuais no campo da Análise do Discurso é a própria noção de discurso e a de sua materialização. Se, em meados da década de 1960, quando os textos fundadores da Análise do Discurso surgiram, o discurso que interessava era o discurso político, hoje já se admitem outras materialidades, outras formas de veicular discurso. Na obra intitulada *Cidade atravessada*, Eni P. Orlandi explicita alguns pontos de partida que, na atualidade, viabilizam análises discursivas:

a partir de conversas de rua, observação de letreiros, análise de textos de especialistas, de poetas, de pichação de rua, de músicas urbanas populares, de registros de Casas de Cultura, de mapas de cidade, de dicionários, de jornais, revistas, programas de televisão, de olhares sobre paisagens, de observação de ruas e praças, de modos de habitar, de fotos, de trajetos com e/ou sem grades, de habitantes e ocupantes, de deficientes

ou meninos de rua, de camelôs ou de comerciantes legitimados, de escolas regulares ou de centros de re-educação, do campo e da/cidade, enfim, de uma grande multiplicidade de situações discursivas. (ORLANDI, 2001, p. 8).

O que importa, na análise discursiva, é perceber as marcas de diferentes discursos em diferentes textos. Nesse caso, a noção de *texto* é ampliada, podendo ser tanto um texto escrito quanto um texto oral, tanto um texto verbal quanto um texto imagético. A análise discursiva também se interessa por explicitar os modos como se relacionam diferentes vozes no discurso, pois “os discursos devem ser tratados como práticas descontínuas, que se cruzam por vezes, mas que também se ignoram ou se excluem” (FOUCAULT, 2011, p. 52-53). Os aspectos sociais, históricos e ideológicos se entrecruzam e, por meio desse entrecruzamento, indicam posições discursivas que assinalam o *sujeito discursivo* (ORLANDI, 2010, p. 17). Na análise das representações acerca das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís, no capítulo 3 desta dissertação, serão sinalizadas as posições discursivas ocupadas pelos sujeitos-entrevistados. Para a Análise do Discurso de vertente francesa, o sujeito discursivo não é o indivíduo falante, sujeito empírico com existência individualizada no mundo, mas, sim, “o sujeito inserido numa conjuntura social, histórica e ideologicamente marcado” (FERNANDES, 2007, p. 11), que “funciona pelo inconsciente e pela ideologia” (ORLANDI, 2010, p. 20). Esse sujeito não é homogêneo, constituído por uma única voz, mas, sim, heterogêneo, atravessado por várias vozes. Ademais, Michel Pêcheux (1975, p. 17) afirma que “não há discurso sem sujeito e não há sujeito sem ideologia: o indivíduo é interpelado em sujeito pela ideologia e é assim que a língua faz sentido”. Acerca do sentido dessa interpelação, Louis Althusser esclarece que ela designa “a forma pela qual os sujeitos – ao se reconhecerem como tais: ‘sim, esse sou eu’ – são recrutados para ocupar certas posições-de-sujeito” (apud WOODWARD, 2000, p. 59).

Nesse sentido:

quaisquer que sejam os conjuntos de significados construídos pelos discursos, eles só podem ser eficazes se eles nos recrutam como sujeitos. Os sujeitos são, assim, sujeitados ao discurso e devem, eles próprios, assumi-lo como indivíduos que, dessa forma, se posicionam a si próprios. As posições que assumimos e com as quais nos identificamos constituem nossas identidades. (WOODWARD, 2000, p. 55).

Além disso, convém afirmar que, de acordo com Michel Pêcheux, o sujeito é acometido por dois “esquecimentos” no momento em que diz algo: primeiramente,

ele “esquece” que não é a fonte, a origem do dizer, pois “esquece” que antes dele outros sujeitos já disseram o que ele agora reatualiza; em seguida, ele “esquece” que aquilo que ele disse de uma determinada maneira poderia ser dito de outras formas (PÊCHEUX, 1975).

Os sujeitos “esquecem” que já foi dito – e este não é um esquecimento voluntário – para, ao se identificarem com o que dizem, se constituírem em sujeitos. É assim que suas palavras adquirem sentido, é assim que eles se significam retomando palavras já existentes como se elas se originassem neles e é assim que sentidos e sujeitos estão sempre em movimento, significando sempre de muitas e variadas maneiras. Sempre as mesmas mas, ao mesmo tempo, sempre outras. (ORLANDI, 2010, p. 36).

A complexidade que envolve o discurso decorre do seguinte fato: o sentido do discurso é social, marcado por ideologias, memórias e silêncios. O discurso é sempre revestido de histórias. Contudo, nem sempre o discurso tem o seu poder reconhecido. Para Michel Foucault:

parece que o pensamento ocidental tomou cuidado para que o discurso ocupasse o menor lugar possível entre o pensamento e a palavra; parece que tomou cuidado para que o discurso aparecesse apenas como um certo aporte entre pensar e falar; seria um pensamento revestido de seus signos e tornado visível pelas palavras, ou, inversamente, seriam as estruturas mesmas da língua postas em jogo e produzindo um efeito de sentido. (FOUCAULT, 2011, p. 46).

É importante, neste ponto, esclarecer que, para a Análise do Discurso de vertente francesa, *efeito de sentido* é um conceito decorrente das “representações sociais e imaginárias dos homens em sociedade” (FERNANDES, 2007, p. 11). De acordo com Eni Orlandi (2010, p. 15), “a Análise de Discurso concebe a linguagem como mediação necessária entre o homem e a realidade natural e social”. A autora esclarece que é o discurso que “torna possível tanto a permanência e a continuidade quanto o deslocamento e a transformação do homem e da realidade em que ele vive” (2010, p. 15). Portanto, para identificar as regularidades de que a linguagem é revestida na produção de textos que veiculam discursos, cabe ao analista do discurso relacionar “a linguagem à sua exterioridade” (ORLANDI, 2010, p. 16).

De acordo com Cleudemar Alves Fernandes (2006, p. 13), embora se possa tratar dos conceitos da Análise do Discurso de forma separada, esse procedimento se deve unicamente à didática, já que, a rigor, as categorias conceituais da Análise do Discurso se implicam e operam inter-retroações, estabelecendo uma “relação de interdependência” e reclamando a explanação das demais categorias. Contudo, também não é desejável que se confunda Análise do Discurso com Análise do Conteúdo, uma vez que, enquanto esta última admite uma

discernível transparência da linguagem, aquela outra “não procura atravessar o texto para encontrar um sentido do outro lado. A questão que ela coloca é: como este texto significa?” (ORLANDI, 2010, p. 17). Por isso:

a Análise de Discurso não estaciona na interpretação, trabalha seus limites, seus mecanismos, como parte dos processos de significação. Também não procura um sentido verdadeiro através de uma “chave” de interpretação. Não há esta chave, há método, há construção de um dispositivo teórico. (...). Há gestos de interpretação que o constituem e que o analista, com seu dispositivo, deve ser capaz de compreender. (ORLANDI, 2010, p. 26).

Ao asseverar que a finalidade da análise deve ser a *compreensão*, a autora estabelece distinções desse termo em relação a outros dois: *inteligibilidade* e *interpretação*. Enquanto o inteligível demanda unicamente o domínio de um código linguístico para ser considerado como tal, o interpretável vai além e exige também o preenchimento de lacunas e vazios textuais, o que só é possível por meio da ativação do contexto, ou seja, de informações extralinguísticas que o atam a um sentido. Já o compreensível representa uma abertura ainda maior, uma vez que só é possível compreender “um objeto simbólico (enunciado, texto, pintura, música etc.)” quando se passa a questionar os modos como esse objeto produz sentidos (ORLANDI, 2010, p. 26).

Portanto, a análise discursiva deve considerar as condições de produção do discurso, atendo-se aos sujeitos e à situação, assim como à memória. Em um sentido estrito, as condições de produção correspondem ao contexto imediato de produção ou enunciação de um discurso dado. Em um sentido mais amplo, abarcam o contexto sócio-histórico e ideológico. Acerca da memória, convém esclarecer que ela possui um sentido social, o que significa dizer que a memória não é um conjunto individual de informações e lembranças, mas, sim, um acervo coletivo, compartilhado.

É importante também ressaltar que o conceito de *memória* não se confunde com o conceito de *arquivo*, outra categoria de grande destaque na construção teórica da Análise do Discurso. Para Foucault, “o arquivo é, antes de tudo, a lei do que pode ser dito, o sistema que rege o surgimento dos enunciados como acontecimentos singulares” (1984, p. 170). Segundo Edgardo Castro (2009, p. 43), o arquivo foucaultiano traduz “o sistema das condições históricas de possibilidade dos enunciados”, determinando: os limites e as formas de dizer o que se diz; os limites e as formas de conservar o que foi dito; os limites e as formas de validar ou não o que foi dito; os limites e as formas de reativar o que foi dito; e os

limites e as formas de se apropriar também do que já foi dito. Esse conceito se harmoniza com o de formação discursiva, que é “um conjunto de regras anônimas, históricas, sempre determinadas no tempo e no espaço, que definiram em uma época dada, e para uma área social, econômica, geográfica ou linguística dada, as condições de exercício da função enunciativa” (FOUCAULT, 1984, p. 153-154).

De certa maneira, o conceito de *arquivo* se aproxima da categoria conceitual de *interdiscurso*, muito corrente na Análise do Discurso de escola francesa, que, segundo Eni Orlandi:

é definido como aquilo que fala antes, em outro lugar, independentemente. Ou seja, é o que chamamos memória discursiva: o saber discursivo que torna possível todo dizer e que retorna sob a forma do pré-construído, o já-dito que está na base do dizível, sustentando cada tomada da palavra. O interdiscurso disponibiliza dizeres que afetam o modo como o sujeito significa em uma situação discursiva dada. (ORLANDI, 2010, p. 31).

Essa existência de um já-dito é imprescindível para que seja possível o dizer, pois o que é dito só significa na medida em que pode ser comparado a dizeres anteriores e, dessa forma, gerar sentidos que evidenciam a relação dos sujeitos com a história, com as ideologias e os procedimentos que regulam o poder-dizer. (ORLANDI, 2010, p. 32).

A mesma autora afirma que:

(...) o interdiscurso – a memória discursiva – sustenta o dizer em uma estratificação de formulações já feitas mas esquecidas e que vão construindo uma história de sentidos. É sobre essa memória, de que não detemos o controle, que nossos sentidos se constroem, dando-nos a impressão de sabermos do que estamos falando. Como sabemos, aí se forma a ilusão de que somos a origem do que dizemos. Resta acentuar o fato de que este apagamento é necessário para que o sujeito se estabeleça um lugar possível no movimento da identidade e dos sentidos: eles não retornam apenas, eles se projetam em outros sentidos, constituindo outras possibilidades dos sujeitos se subjetivarem. (ORLANDI, 2010, p. 54).

Isso implica reconhecer que “todo discurso se estabelece na relação com um discurso anterior e aponta para outro. Não há discurso fechado em si mesmo mas um processo discursivo do qual se podem recortar e analisar estados diferentes” (ORLANDI, 2010, p. 62). Neste ponto, convém distinguir *paráfrase* e *polissemia*. Segundo Eni P. Orlandi, “os processos parafrásicos são aqueles pelos quais em todo dizer há sempre algo que se mantém, isto é, o dizível, a memória. A paráfrase representa assim o retorno aos mesmos espaços de dizer” (ORLANDI, 2010, p. 36). Já a polissemia “é justamente a simultaneidade de movimentos distintos de sentido no mesmo objeto simbólico” (ORLANDI, 2010, p. 38). É

necessário considerar que “processos como paráfrase, metáfora, sinonímia são presença da historicidade na língua. Dito de outro modo, esses processos atestam, na língua, sua capacidade de historicizar-se”. (ORLANDI, 2010, p. 67).

Na obra *A Ordem do Discurso*, que consiste no texto proferido na aula inaugural da disciplina Sistemas do Pensamento, no Collège de France, em 2 de dezembro de 1970, Michel Foucault apresenta o seguinte problema: “(...) o que há, enfim, de tão perigoso no fato de as pessoas falarem e de seus discursos proliferarem indefinidamente? Onde, afinal, está o perigo?”. (FOUCAULT, 2011, p. 8). Com a finalidade de perscrutar os meandros do problema orientador, o autor lança a seguinte hipótese, que evidencia a relação entre *discurso* e *poder*:

(...) em toda sociedade a produção do discurso é ao mesmo tempo controlada, selecionada, organizada e redistribuída por certo número de procedimentos que têm por função conjurar seus poderes e perigos, dominar seu acontecimento aleatório, esquivar sua pesada e temível materialidade. (FOUCAULT, 2011, p. 8-9).

Michel Foucault agrupa esses procedimentos em três categorias: os procedimentos externos (a *interdição*, a *separação/rejeição* e a *oposição falso-verdadeiro*); os procedimentos internos (o *comentário*, o *do autor* e a *disciplina*); e os procedimentos determinantes das condições de funcionamento do discurso (o *ritual*, a *doutrina* e a *apropriação social do discurso*) (FOUCAULT, 2011, p. 9-44).

O primeiro procedimento apontado por Michel Foucault é a *interdição*, que admite três formas: a interdição do que se pode falar; a interdição do contexto da fala; e a interdição do sujeito que fala. A cada forma corresponde, respectivamente, o “tabu do objeto, [o] ritual da circunstância, [e o] direito privilegiado ou exclusivo do sujeito que fala (...)” (FOUCAULT, 2011, p. 9). O autor evidencia, desse modo, “o jogo de três tipos de interdições que se cruzam, se reforçam ou se compensam, formando uma grade complexa que não cessa de se modificar” (FOUCAULT, 2011, p. 9).

O segundo procedimento apontado por Michel Foucault é a *separação/rejeição* e o terceiro procedimento é a *oposição falso-verdadeiro*. Embora reconheça que os dois primeiros procedimentos são mais facilmente observáveis, Foucault assevera que ambos se dirigem ao terceiro procedimento, reforçando-o: “(...) se o discurso verdadeiro não é mais, com efeito, desde os gregos, aquele que responde ao desejo ou aquele que exerce o poder, na vontade de verdade, na vontade de dizer esse discurso verdadeiro, o que está em jogo, senão o desejo e o

poder?” (FOUCAULT, 2011, p. 20). Convém observar que esses três procedimentos são sistemas de exclusão, ou seja, sistemas externos.

O mesmo autor também se atém aos procedimentos internos, sendo o primeiro deles o *comentário*:

(...) no que se chama globalmente um comentário, o desnível entre texto primeiro e texto segundo desempenha dois papéis que são solidários. Por um lado permite construir (e indefinidamente) novos discursos: o fato de o texto primeiro pairar acima, sua permanência, seu estatuto de discurso sempre reatualizável, o sentido múltiplo ou oculto de que passa por ser detentor, a reticência e a riqueza essenciais que lhe atribuímos, tudo isso funda uma possibilidade aberta de falar. Mas, por outro lado, o comentário não tem outro papel, sejam quais forem as técnicas empregadas, senão o de dizer *enfim* o que estava articulado silenciosamente no *texto primeiro*. Deve, conforme um paradoxo que ele desloca sempre, mas ao qual não escapa nunca, dizer pela primeira vez o que, entretanto, já havia sido dito e repetir incansavelmente aquilo que, no entanto, não havia jamais sido dito. (...). O novo não está no que é dito, mas no acontecimento de sua volta. (FOUCAULT, 2011, p. 25-26).

O segundo procedimento interno de rarefação do discurso apontado por Michel Foucault é o *do autor*. É necessário esclarecer que o autor não deve ser entendido “como o indivíduo falante que pronunciou ou escreveu um texto, mas (...) como princípio de agrupamento do discurso, como unidade e origem de suas significações, como foco de sua coerência” (FOUCAULT, 2011, p. 26). Enquanto “o comentário limitava o acaso do discurso pelo jogo de uma *identidade* que teria a forma da *repetição* e do *mesmo*. O princípio do autor limita esse mesmo acaso pelo jogo de uma *identidade* que tem a forma da *individualidade* e do *eu*.” (FOUCAULT, 2011, p. 29). Entretanto, convém evidenciar que ambos os procedimentos possibilitam a construção discursiva de uma dada *identidade*.

Já a *disciplina*, sendo esta compreendida como “um princípio de controle da produção do discurso”, consiste no terceiro procedimento. “Ela lhe fixa os limites pelo jogo de uma identidade que tem a forma de uma reatualização permanente das regras”. (FOUCAULT, 2011, p. 36).

Outra categoria de procedimentos de controle do discurso é a que determina as condições de seu funcionamento, impondo aos indivíduos que o mobilizam um determinado número de regras e, conseqüente e concomitantemente, limitando-os. O primeiro desses procedimentos é o *ritual*, que:

define a qualificação que devem possuir os indivíduos que falam (e que, no jogo de um diálogo, da interrogação, da recitação, devem ocupar determinada posição e formular determinado tipo de enunciados), define os gestos, os comportamentos, as circunstâncias, e todo o conjunto de signos que devem acompanhar o discurso; fixa, enfim, a eficácia suposta ou

imposta das palavras, seu efeito sobre aqueles aos quais se dirigem, os limites de seu valor de coerção. (FOUCAULT, 2011, p. 39).

Já a *doutrina* “tende a difundir-se; e é pela partilha de um só e mesmo conjunto de discursos que indivíduos, tão numerosos quanto se queira imaginar, definem sua pertença recíproca”. Segundo o autor, para que a *doutrina* se materialize, “aparentemente, a única condição requerida é o reconhecimento das mesmas verdades e a aceitação de certa regra – mais ou menos flexível – de conformidade com os discursos validados” (FOUCAULT, 2011, p. 42). É necessário ressaltar que a *doutrina* não se limita somente a isso, pois assim em nada se diferenciaria da *disciplina*. Para além disso, a *doutrina*:

questiona o sujeito que fala através e a partir do enunciado (...) e questiona os enunciados a partir dos sujeitos que falam, na medida em que a doutrina vale sempre como o sinal, a manifestação e o instrumento de uma pertença prévia – pertença de classe, de status social ou de raça, de nacionalidade ou de interesse, de luta, de revolta, de resistência ou de aceitação. (FOUCAULT, 2011, p. 42-43).

Sobre o papel unificador e identificador da *doutrina*, tal como concebida por Michel Foucault, o autor afirma que:

a doutrina liga os indivíduos a certos tipos de enunciação e lhes proíbe, conseqüentemente, todos os outros; mas ela se serve, em contrapartida, de certos tipos de enunciação para ligar indivíduos entre si e diferenciá-los, por isso mesmo, de todos os outros. A doutrina realiza uma dupla sujeição: dos sujeitos que falam aos discursos e dos discursos ao grupo, ao menos virtual, dos indivíduos que falam. (FOUCAULT, 2011, 43).

Por fim, Foucault trata da *apropriação social dos discursos*, exemplificando-a por meio da referência a todo e qualquer “sistema de educação”, que, segundo o autor constitui “uma maneira política de manter ou de modificar a apropriação dos discursos, com os saberes e os poderes que eles trazem consigo” (FOUCAULT, 2011, p. 43-44).

Na tarefa de analisar discursos, cabe ao analista não transformar o seu objeto – o discurso – em um texto qualquer, sobre o qual se atribuem significações previamente construídas. Portanto, o analista deve tomar o objeto como algo que escapa à sua vontade e que não se molda aos seus interesses pré-concebidos, pois ele deve “conceber o discurso como uma violência que fazemos às coisas, como uma prática que lhe impomos em todo o caso; e é nesta prática que os acontecimentos do discurso encontram o princípio de sua regularidade.” (FOUCAULT, 2011, p. 53). O mesmo autor estabelece quatro noções que devem servir como princípio regulador para a análise do discurso: “a noção de

acontecimento, a de série, a de regularidade, a de condição de possibilidade” (2011, p. 54). A cada uma dessas noções se pode apresentar uma oposição: “o acontecimento à criação, a série à unidade, a regularidade à originalidade e a condição de possibilidade à significação” (FOUCAULT, 2011, p. 54).

Ao postular que a tarefa da Análise do Discurso articula continuamente estrutura e acontecimento – devido à “relação tensa do simbólico com o real e o imaginário” –, Eni Orlandi afirma que ao analista não interessa:

nem o exatamente fixado, nem a liberdade em ato. Sujeito, ao mesmo tempo, à língua e à história, ao estabilizado e ao irrealizado, os homens e os sentidos fazem seus percursos, mantêm a linha, se detêm junto às margens, ultrapassam limites, transbordam, refluem. No discurso, no movimento do simbólico, que não se fecha e que tem na língua e na história sua materialidade. (ORLANDI, 2010, p. 53).

Já que, segundo Foucault, não se deve “passar do discurso para o seu núcleo interior e escondido, para o âmago de um pensamento ou de uma significação que se manifestariam nele” (2011, p. 53), a tarefa do analista consiste em, “a partir do próprio discurso, de sua aparição e de sua regularidade, passar às suas condições externas de possibilidade, àquilo que dá lugar à série aleatória desses acontecimentos e fixa suas fronteiras” (2011, p. 53). É neste ponto que convém inserir na construção do dispositivo teórico que orienta a presente investigação o conceito de *formação discursiva*. Para Foucault, a *formação discursiva* “é o conjunto de regras anônimas, históricas, sempre determinadas no tempo e no espaço, que definiram em uma época dada, e para uma área social, econômica, geográfica ou linguística dada, as condições de exercício da função enunciativa” (FOUCAULT, 1984, p. 153-154).

De acordo com Eni P. Orlandi, “em um texto não encontramos apenas uma formação discursiva, pois ele pode ser atravessado por várias formações discursivas que nele se organizam em função de uma dominante” (ORLANDI, 2010, p. 70). Assim, “dizemos as mesmas palavras mas elas podem significar diferente. As palavras remetem a discursos que derivam seus sentidos das formações discursivas, regiões do interdiscurso que, por sua vez, representam no discurso as formações ideológicas” (ORLANDI, 2010, p. 80).

Portanto, falar em discurso dos ciclistas não significa referir a um conjunto de textos realizados pelos usuários da bicicleta, mas, sim, a um conjunto possível, realizável em conformidade com uma formação discursiva cujas coerções delimitam

o poder-dizer dos ciclistas. Segundo Eni P. Orlandi, “o discurso não é um conjunto de textos, mas uma prática” (ORLANDI, 2010, p. 71).

Segundo Eni P. Orlandi, “não há texto, não há discurso, que não esteja em relação com outros, que não forme um intrincado nó de discursividade. E a natureza dessas relações é importantíssima para o analista. O leitor comum fica sob o efeito dessas relações; o analista (ou o leitor que conhece o que é discurso) deve atravessá-los para, atrás da linearidade do texto (seja oral, seja escrito), deslindando o novelo produzido por esses efeitos, encontrar o modo como se organizam os sentidos” (ORLANDI, 2010, p. 89).

De acordo com Michel Foucault, é necessário compreender a relação entre discurso e poder, já que:

por mais que o discurso seja aparentemente bem pouca coisa, as interdições que o atingem revelam logo, rapidamente, sua ligação com o desejo e o poder. Nisto não há nada de espantoso, visto que o discurso – como a psicanálise nos mostrou – não é simplesmente aquilo que manifesta (ou oculta) o desejo; é, também, aquilo que é o objeto do desejo; e visto que – isto a história não cessa de nos ensinar – o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas ou os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta, o poder do qual nos queremos apoderar. (FOUCAULT, 2011, p. 10).

No que diz respeito à relação discurso e poder articulada à questão das identidades, é necessário esclarecer que “todas as práticas de significação que produzem significados envolvem relações de poder, incluindo o poder para definir quem é incluído e quem é excluído” (WOODWARD, 2000, p. 18). Ademais, segundo Jacques Derrida (apud WOODWARD, 2000, p. 50), “a relação entre os dois termos de uma oposição binária envolve um desequilíbrio necessário de poder entre eles”. Nesse sentido, de acordo com Stuart Hall:

parece que é na tentativa de rearticular a relação entre sujeitos e práticas discursivas que a questão da identidade – ou melhor, a questão da *identificação*, caso se prefira enfatizar o processo de subjetivação (em vez das práticas discursivas) e a política de exclusão que essa subjetivação parece implicar – volta a aparecer. (HALL, 2000, p. 105).

2.2 Identidade

Em um processo constante de significação, é por meio da aproximação, da comparação e da dispersão de diferentes modos de ser que as identidades se constroem e reconstroem. De acordo com Kathryn Woodward, “esses sistemas partilhados de significação são, na verdade, o que se entende por ‘cultura” (WOODWARD, 2000, p. 41). Toda e qualquer identidade crê pretensamente se encontrar em um caminho, em uma passagem, em uma trilha, em um espaço que não é – e não deve ser – o mesmo do de outras, já que se pretende “autocontida e autossuficiente” (SILVA, 2000, p. 74).

Em um primeiro movimento, a construção de uma identidade se insere em uma complexa rede de significações que tende a uniformizar uma multiplicidade, abarcando-a sob uma denominação simbólica que, por si, delimita os espaços do ser, em relação a outros espaços, externos e estranhos, enfim, diferentes. Contudo, em um segundo movimento, quanto mais se erige a construção de uma identidade, quanto mais se cerca o espaço limítrofe do ser, para separá-lo do que se supõe ser diferente, mais surgem brechas e fissuras que deixam “vazar” a idealizada essência da identidade. Do outro lado da rua, na calçada oposta àquela em que alguém se encontra, os outros também o olham, e ora se reconhecem ora se estranham, em um mesmo esforço, por vezes contingente, por vezes inconsciente, de saber e de poder ser quem são.

Ao tratar da questão das identidades, Silva afirma que:

primeiramente, a identidade não é uma essência; não é um dado ou um fato – seja da natureza, seja da cultura. A identidade não é fixa, estável, coerente, unificada, permanente. A identidade tampouco é homogênea, definitiva, acabada, idêntica, transcendental. Por outro lado, podemos dizer que a identidade é uma construção, um efeito, um processo de produção, uma relação, um ato performativo. A identidade é instável, contraditória, fragmentada, inconsistente, inacabada. A identidade está ligada a estruturas discursivas e narrativas. A identidade está ligada a sistemas de representação. A identidade tem estreitas conexões com relações de poder. (SILVA, 2000, p. 96-97).

Stuart Hall emprega a palavra *identidade* para expressar:

o ponto de encontro, o ponto de *sutura* entre, por um lado, os discursos e as práticas que tentam nos “interpelar”, nos falar ou nos convocar para que assumamos nossos lugares como os sujeitos sociais de discursos particulares e, por outro lado, os processos que produzem subjetividades, que nos constroem como sujeitos aos quais se pode “falar”. (HALL, 2000, p. 111-112).

Atualmente, a questão da(s) identidade(s) têm despertado interesse nos mais variados estudos e investigações científicas, o que permite que Stuart Hall caracterize o momento da modernidade tardia como “uma verdadeira explosão discursiva em torno do conceito de ‘identidade’” (HALL, 2000, p. 103). No mesmo sentido, Zygmunt Bauman afirma que “a ‘identidade’ é o ‘papo do momento’, um assunto de extrema importância e em evidência” (BAUMAN, 2005, p. 23). Esse entendimento levanta questões como as apontadas por Kathryn Woodward:

- Por que estamos examinando a questão da identidade neste exato momento? Existe mesmo uma *crise da identidade*? Caso a resposta seja afirmativa: por que isso ocorre?
- Por que as pessoas *investem* em posições de identidade? Como se pode explicar esse investimento? (WOODWARD, 2000, p. 12).

Kathryn Woodward, ao explicar acerca da questão da crise das identidades, que, segundo Zygmunt Bauman, “flutuam no ar” (2005, p. 19), postula a ocorrência de *deslocamentos* de centros.

pode-se argumentar que um dos centros que foi deslocado é o da classe social, não a classe como uma simples função da organização econômica e dos processos de produção, mas a classe como um determinante de todas as outras relações sociais: a classe como a categoria ‘mestra’, que é como ela é descrita nas análises marxistas da estrutura social. (WOODWARD, 2000, p. 29).

A mesma autora cita Pierre Bourdier ao afirmar que “os indivíduos vivem no interior de um grande número de diferentes instituições”, os “campos sociais” (WOODWARD, 2000, p. 30). Assim, para Kathryn Woodward: “nós participamos dessas instituições ou ‘campos sociais’, exercendo graus variados de escolha e autonomia, mas cada um deles tem um contexto material e, na verdade, um espaço e um lugar, bem como um conjunto de recursos simbólicos” (WOODWARD, 2000, p. 30).

Nesse ponto, convém ressaltar que “a ênfase na representação e o papel-chave da cultura na produção dos significados que permeia todas as relações sociais levam, assim, a uma preocupação com a identificação” (NIXON, 1997 *apud* WOODWARD, 2000, p. 18). O conceito de *identificação* “descreve o processo pelo qual nos identificamos com os outros, seja pela ausência de uma consciência da diferença ou da separação, seja como resultado de supostas similaridades”, o que tem origem na psicanálise (WOODWARD, 2000, p. 18). Acerca dessa questão, Stuart Hall acrescenta que:

na linguagem do senso comum, a identificação é construída a partir do reconhecimento de alguma origem comum, ou de características que são

partilhadas com outros grupos ou pessoas, ou ainda a partir de um mesmo ideal. É em cima dessa fundação que ocorre o natural fechamento que forma a base da solidariedade e da fidelidade do grupo em questão. (HALL, 2000, p. 106).

Interessante notar que, de acordo com Kathryn Woodward, “lealdades tradicionais, baseadas na classe social, cedem lugar à concepção de escolha de ‘estilos de vida’ e à emergência da ‘política de identidade’. A etnia e a ‘raça’, o gênero, a sexualidade, a idade, a incapacidade física, a justiça social e as preocupações ecológicas produzem novas formas de identificação” (WOODWARD, 2000, p. 31).

Ao se partir do pressuposto de que as identidades estão sempre em movimento, é necessário também que reconhecer que essa mobilidade não se restringe a um mero ir-e-vir, a um monótono retroceder-e-avançar. Antes, a noção de mobilidade, quando relacionada à noção de identidade, abre no horizonte da observação científica um vasto repertório de possibilidades investigativas. Em uma perspectiva mais ampla, é possível, por exemplo, tratar das questões referentes às identidades nacionais em deslocamentos intercontinentais numa época de saturada globalização, tal como fez Stuart Hall (2008, p. 25), ao tratar do “começo da migração caribenha para a Grã-Bretanha no pós-guerra”, investigando a diáspora dos povos do Caribe e, assim, suas identidades em movimento, histórico e social. Em um recorte menos amplo, é possível também dirigir o foco investigativo para a problemática das identidades nacionais fragmentadas devido à reconfiguração das fronteiras de nações em conflito, tal como procedeu Michael Ignatieff, ao reportar os embates entre sérvios e croatas “no contexto de um país dilacerado pela guerra, a antiga Iugoslávia” (*apud* WOODWARD, 2000, p. 7).

Nesse sentido, Silva afirma que:

é no movimento literal, concreto, de grupos em movimento, por obrigação ou opção, ocasionalmente ou constantemente, que a teoria cultural contemporânea vai buscar inspiração para teorizar sobre os processos que tendem a desestabilizar e a subverter a tendência da identidade à fixação. (...). finalmente, é a viagem em geral que é tomada como metáfora do caráter necessariamente móvel da identidade. (SILVA, 2000, p. 88).

Segundo Eni P. Orlandi, “um sujeito visível é calculável, identificável, controlável. Como autor, o sujeito ao mesmo tempo em que reconhece uma exterioridade à qual ele deve se referir, ele também se remete a sua interioridade, construindo desse modo sua identidade como autor” (ORLANDI, 2010, p. 76).

Para Kathryn Woodward, “as identidades adquirem sentido por meio da linguagem e dos sistemas simbólicos pelos quais elas são representadas” (WOODWARD, 2000, p. 8). Citando Stuart Hall, no artigo *The work of representation*, que faz parte da obra *Representation: cultural representations and signifying practices*, de 1997, Kathryn Woodward afirma que “a representação atua simbolicamente para classificar o mundo e nossas relações no seu interior” (WOODWARD, 2000, p. 8). Assim, “a representação inclui as práticas de significação e os sistemas simbólicos por meio dos quais os significados são produzidos, posicionando-nos como sujeitos” (WOODWARD, 2000, p. 17). Por isso, Stuart Hall, no ensaio *Identidade cultural e diáspora* (1990), “toma como ponto de partida a questão de quem e o que nós representamos quando falamos. Ele argumenta que o sujeito fala, sempre, a partir de uma posição histórica e cultural específica” (WOODWARD, 2000, p. 27). Por isso, Stuart Hall afirma, então, que “as identidades são, pois, pontos de apego temporário às posições-de-sujeito que as práticas discursivas constroem para nós” (HALL, 1995 *apud* HALL, 2000, p. 112).

Acerca do conceito de representação, embora reconheça que os estudos pós-estruturalistas o concebem como “sistema de signos, como pura marca material”, Silva afirma que:

o conceito de representação tem uma longa história, o que lhe confere uma multiplicidade de significados. Na história da filosofia ocidental, a ideia de representação está ligada à busca de formas apropriadas de tornar o “real” presente – de apreendê-lo o mais fielmente possível por meio de sistemas de significação. Nessa história, a representação tem-se apresentado em suas duas dimensões – a representação externa, por meio de sistemas de signos como a pintura, por exemplo, ou a própria linguagem; e a representação interna ou mental – a representação do “real” na consciência. (SILVA, 2000, p. 90).

Desse modo, “a representação é, como qualquer sistema de significação, uma forma de atribuição de sentido. Como tal, a representação é um sistema linguístico e cultural: arbitrário, indeterminado e estreitamente ligado a relações de poder” (SILVA, 2000, p. 91).

Segundo Kathryn Woodward, Stuart Hall “sugere que, embora [a identidade] seja construída por meio da diferença, o significado não é fixo, e utiliza, para explicar isso, o conceito de *différance* de Jacques Derrida. Segundo esse autor, o significado é sempre diferido ou adiado” (WOODWARD, 2000, p. 28). Desse modo, “a posição de Hall enfatiza a fluidez da identidade” (WOODWARD, 2000, p. 28). No mesmo sentido, Zygmunt Bauman alerta que, “numa sociedade que tornou incertas

e transitórias as identidades sociais, culturais e sexuais, qualquer tentativa de ‘solidificar’ o que se tornou líquido por meio de uma política de identidade levaria inevitavelmente o pensamento crítico a um beco sem saída” (BAUMAN, 2005, p. 12). A este respeito, para explicar esse adiamento do significado da identidade, convém apresentar o exemplo dado por Silva:

Quando consultamos uma palavra no dicionário, o dicionário nos fornece uma definição ou um sinônimo daquela palavra. Em nenhum dos casos, o dicionário nos apresenta a “coisa” ou o “conceito” mesmo. A definição do dicionário simplesmente nos remete para outras palavras, ou seja, para outros signos. A presença da “coisa” mesma ou do conceito “mesmo” é indefinidamente adiada: ela só existe como traço de uma presença que nunca se concretiza. (SILVA, 2000, p. 79).

Sendo a representação compreendida “como um processo cultural, [ela] estabelece identidades individuais e coletivas e os sistemas simbólicos nos quais ela se baseia fornecem possíveis respostas às questões: quem sou eu? O que eu poderia ser? Quem eu quero ser?” (WOODWARD, 2000, p. 17).

É necessário explicitar que “os discursos e os sistemas de representação constroem os lugares a partir dos quais os indivíduos podem se posicionar e a partir dos quais podem falar” (WOODWARD, 2000, p. 17). A construção das identidades, assim, é decorrente de um processo histórico-social e discursivo.

Considerando que “comunidades” são entidades que definem as identidades, Bauman (2005, p. 17) afirma que há comunidades de dois tipos: as de vida e as de destino. Enquanto nas primeiras os indivíduos “vivem juntos numa ligação absoluta”, nas segundas, eles, os indivíduos, fundem-se por ideias ou por uma ampla variedade de princípios (BAUMAN, 2005, p. 17). O que une uma comunidade sob a denominação de uma identidade ao mesmo a diferencia em relação a outras. Segundo Bauman:

tornamo-nos conscientes de que o “pertencimento” e a “identidade” não têm a solidez de uma rocha, não são garantidos para toda a vida, são bastante negociáveis e revogáveis, e de que as decisões que o próprio indivíduo toma, *os caminhos que percorre*, a maneira como age – e a determinação de se manter firme a tudo isso – são fatores cruciais tanto para o “pertencimento” quanto para a “identidade”. Em outras palavras, a idéia [sic] de “ter uma identidade” não vai ocorrer às pessoas enquanto o “pertencimento” continuar sendo o seu destino, uma condição sem alternativa. Só começarão a ter essa idéia [sic] na forma de uma tarefa a ser realizada, e ser realizada vezes e vezes sem conta, e não de uma só tacada. (BAUMAN, 2005, p. 18-19, *grifo nosso*).

Portanto, a identidade é relacional. Isso significa que o ativamento de uma identidade depende de um contraste, de uma relação por oposição: nós/eles, eu/o

outro. Significa, também, que a identidade depende da diferença. Nesse sentido, afirma Silva: “a mesmidade (ou a identidade) porta sempre o traço da outridade (ou da diferença)” (SILVA, 2000, p. 79). Assim, segundo Stuart Hall, as identidades:

emergem no interior do jogo de modalidades específicas de poder e são, assim, mais o produto da marcação da diferença e da exclusão do que o signo de uma unidade idêntica, naturalmente constituída, de uma “identidade” em seu significado tradicional – isto é, uma mesmidade que tudo inclui, uma identidade sem costuras, inteiriça, sem diferenciação interna. (HALL, 2000, p. 109).

Desse modo, as identidades dos sujeitos-pesquisados na presente investigação – as pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís – são construídas por meio de oposições em relação a outros indivíduos. Ao investirem na posição de *usuários de bicicleta*, esses sujeitos demarcam por meio da língua e dos discursos a diferença entre eles e, por exemplo, os motoristas de automóveis, ou mesmo em relação aos pedestres. Em suma, “toda prática social é simbolicamente marcada” (WOODWARD, 2000, p. 33).

Kathryn Woodward também ressalta que “essa marcação da diferença não deixa de ter seus problemas”, uma vez que “a diferença é sustentada pela exclusão” (WOODWARD, 2000, p. 9). Essa exclusão se dá por meio de símbolos, havendo, por exemplo, uma relação entre a identidade de uma pessoa ou grupo de pessoas e os objetos que essa pessoa ou esse grupo usam (WOODWARD, 2000, p. 9). Por isso, “as formas pelas quais a cultura estabelece fronteiras e distingue a diferença são cruciais para compreender as identidades” (WOODWARD, 2000, p. 41). A marcação da identidade das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís é concretizada, primeiramente, devido ao fato de essas pessoas serem usuárias de um modal específico: a bicicleta. Contudo, no universo das pessoas que pedalam através da cidade, o mesmo símbolo que as aproxima também as diferencia em outros momentos. Isto ocorre porque a bicicleta, como equipamento dotado de variações técnicas, também carrega em sua estrutura componentes e acessórios que estratificam e diferenciam seus próprios usuários. Uma bicicleta cujo quadro foi moldado em aço, material mais comum e de mais baixo valor industrial, pode ser oposta a outra bicicleta cujo quadro foi moldado em fibra de carbono, material mais leve e de custo mais elevado. Assim, os usuários desses dois tipos de bicicleta são aproximados e diferenciados em razão do objeto em si, que adquire valores econômicos e sociais distintos. Desse modo, a construção de uma identidade ocorre tanto no plano simbólico quanto no social. É

necessário acrescentar que, para Silva (2000, p. 76), tanto a identidade quanto a diferença são resultado de atos de criação linguística, o que significa afirmar que ambas têm que ser ativamente produzidas, criadas por meio de atos de linguagem.

A esse respeito, Jonathan Rutherford afirma que:

(...) a identidade marca o encontro de nosso passado com as relações sociais, culturais e econômicas nas quais vivemos agora... A identidade é a intersecção de nossas vidas cotidianas com as relações econômicas e políticas de subordinação e dominação. (RUTHERFORD, 1990, p. 19-20 *apud* WOODWARD, 2000, p. 19).

Segundo Silva, a identidade e a diferença são relações sociais cujas definições discursivas e linguísticas estão sujeitas a um jogo de poder. Em suma: “elas não são simplesmente definidas; elas são impostas. Elas não convivem harmoniosamente, lado a lado, em um campo sem hierarquias; elas são disputadas” (SILVA, 2000, p. 81). Portanto:

a afirmação da identidade e a enunciação da diferença traduzem o desejo dos diferentes grupos sociais, assimetricamente situados, de garantir o acesso privilegiado aos bens sociais. A identidade e a diferença estão, pois, em estreita conexão com relações de poder. (SILVA, 2000, p. 81).

Convém esclarecer que, embora as diferenças sejam uma marcação que possibilita o investimento em uma dada identidade, no processo de construção identitária “algumas diferenças podem ser obscurecidas” (WOODWARD, 2000, p. 14). Isso se deve aos objetivos relacionados à própria mobilização de identidade, que frequentemente recorre a reivindicações essencialistas. Convém, nesse ponto, citar Kathryn Woodward, para quem:

as identidades são diversas e cambiantes, tanto nos contextos sociais nos quais elas são vividas quanto nos sistemas simbólicos por meio dos quais damos sentido a nossas próprias posições. Uma ilustração disso é o surgimento dos chamados “novos movimentos sociais”, os quais têm se concentrado em lutas em torno da identidade. (WOODWARD, 2000, p. 33).

Portanto, o trabalho de analisar identidades demanda, por consequência, o estabelecimento de “*sistemas classificatórios* que mostram como as relações sociais são organizadas e divididas” (WOODWARD, 2000, p. 14). Por isso, “um sistema classificatório aplica um princípio de diferença a uma população de uma forma tal que seja capaz de dividi-la (e a todas as suas características) em ao menos dois grupos opostos – nós/eles (...); eu/outro” (WOODWARD, 2000, p. 40).

Desse modo, Kathryn Woodward cita Émile Durkheim, para quem “é por meio da organização e ordenação das coisas de acordo com sistemas

classificatórios que o significado é produzido. Os sistemas de classificação dão ordem à vida social” (WOODWARD, 2000, p. 40).

Algumas perguntas podem orientar o trabalho de investigação das identidades. Kathryn Woodward formulou as seguintes:

A identidade é fixa? Podemos encontrar uma “verdadeira” identidade? Seja invocando algo que seja inerente à pessoa, seja buscando sua “autêntica” fonte na história, a afirmação da identidade envolve necessariamente o apelo a alguma qualidade essencial? Existem alternativas, quando se trata de identidade e de diferença, à oposição binária “perspectivas essencialistas *versus* perspectivas não-essencialistas”? (WOODWARD, 2000, p. 13).

Outra pergunta formulada por Kathryn Woodward consiste em: “por que as pessoas *assumem* suas posições de identidade e *se identificam com elas*? Por que as pessoas investem nas posições que os discursos da identidade lhe oferecem?” (WOODWARD, 2000, p. 15).

Kathryn Woodward questiona se conceber as identidades como “fluidas e mutantes é compatível com a sustentação de um projeto político?” (WOODWARD, 2000, p. 16). Esse questionamento possibilita a proposição de um caráter contingente ou estratégico das identidades, de modo a atender a um agenciamento político que, mais uma vez, evidencia a relação entre discurso e poder. Para Kathryn Woodward:

a identidade é vista como *contingente*; isto é, como o produto de uma intersecção de diferentes componentes, de discursos políticos e culturais e de histórias particulares. A identidade contingente coloca problemas para os movimentos sociais em termos de projetos políticos, especialmente ao afirmar a solidariedade daqueles que pertencem àquele movimento específico. (WOODWARD, 2000, p. 38).

A mesma autora reafirma o entendimento segundo o qual “a política de identidade concentra-se em afirmar a identidade cultural das pessoas que pertencem a um determinado grupo oprimido ou marginalizado. Essa identidade torna-se, assim, um fator importante de mobilização política” (WOODWARD, 2000, p. 34). No mesmo sentido:

a política de identidade tem a ver com o recrutamento de sujeitos por meio do processo de formação de identidades. Esse processo se dá tanto pelo apelo às identidades hegemônicas – o consumidor soberano, o cidadão patriótico – quanto pela resistência dos “novos movimentos sociais”, ao colocar em jogo identidades que não têm sido reconhecidas, que têm sido mantidas “fora da história” (ROWBOTHAM, 1973) ou que têm ocupado espaços às margens da sociedade. (WOODWARD, 2000, p. 36-37).

Nesse ponto, convém esclarecer que Zygmunt Bauman “considera essencial colher a ‘verdade’ de todo sentimento, estilo de vida e comportamento coletivo” (2005, p. 8). Segundo ele, tal tarefa só é possível se forem analisados “os

contextos social, cultural e político em que um fenômeno particular existe, assim como o próprio fenômeno” (2005, p. 8). Desse modo, tomando como referência esse posicionamento, com o objetivo de investigar as identidades das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís, é necessário analisar as representações que essas pessoas constroem para si e para a sociedade em função do modal que utilizam e que as identifica.

Para a finalidade desta investigação, o percurso parte da observação de campo, da aplicação de questionários e da realização de entrevistas com o intuito de obter dados e textos das/sobre as pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís. Após um procedimento descritivo e analítico do material empírico obtido, é empreendida uma interpretação dos discursos veiculados nos textos analisados. Essa atividade interpretativa possibilitará reconhecer os processos discursivos de subjetivação dos indivíduos pesquisados, assim como investigar a construção das referidas identidades em trânsito: o ser ciclista na cidade de São Luís.

É importante ressaltar que, desse modo, pretende-se situar a investigação proposta na confluência interdisciplinar demandada pelo caráter do Programa de Pós-graduação Cultura e Sociedade (PGCult) da Universidade Federal do Maranhão (UFMA).

3 IDENTIDADES EM TRÂNSITO

Já que o objetivo desta dissertação é investigar as identidades de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís, adotou-se um procedimento metodológico específico com a finalidade de realizar uma aproximação dessas pessoas: pedalar através da cidade e vivenciar a experiência da *ciclomobilidade*, o que totalizou, em um período de 2 anos e meio, mais de 5.500 quilômetros percorridos pelas ruas e avenidas da capital maranhense. A título de comparação, a distância entre os extremos norte e sul do Brasil é de 4.398 quilômetros, segundo dados do IBGE (disponível em www.ibge.gov.br).

Essa imersão no campo de pesquisa possibilitou que a observação dos mais diversos aspectos relacionados ao uso da bicicleta como meio de transporte em São Luís. Buscou-se identificar regularidades como as *rotas cicláveis*²⁷ e os locais destinados à circulação de bicicletas, as vias e os horários com maior fluxo, os tipos de equipamentos utilizados, as formas de interação entre as pessoas que pedalam na cidade etc. Assim, o investigador pedalou e analisou o campo sob o ponto de vista de quem está por trás de um guidom e sobre um selim²⁸. É óbvio que, durante o período de execução da pesquisa, também foram utilizados eventualmente outros meios de transporte para realizar deslocamentos urbanos. Contudo, a bicicleta foi o principal modal adotado cotidianamente pelo pesquisador, tanto para ir à universidade e ao trabalho, quanto para transitar pelos mais diversos pontos da cidade, com o fim de “imersão” na paisagem urbana ludovicense. Desse modo, foi-se aproximando das pessoas a quem pretendia interpelar, tendo a bicicleta como elemento de identificação mútua.

Caso um investigador, levando em consideração a finalidade da presente pesquisa, não utilizasse ele também a bicicleta como meio de transporte, o contato entre sujeito-pesquisador e sujeitos-pesquisados enfrentaria um grande obstáculo.

²⁷ *Rotas cicláveis*, segundo o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades, são os “caminhos, formados por segmentos ou espaços e trilhas naturais no campo ou na cidade, que podem ser utilizados pelos ciclistas na ligação entre uma origem e um destino” (PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA, 2007, p. 56)

²⁸ A bicicleta utilizada para fazer os deslocamentos pela cidade de São Luís é do tipo *mountain bike*, com quadro de alumínio, suspensão dianteira e 27 marchas. Dentre os acessórios, destacam-se: bagageiro traseiro, bolsa de guidom, kit de ferramentas, bomba de ar, caramanhola (garrafa para água), ciclocomputador, capacete, luvas, apito, retrovisor adaptado ao capacete, luzes sinalizadoras e colete refletivo.

Em abordagens diversas, em pesquisas de campo que tenham outros temas e outros objetos, a escolha do meio de transporte utilizado pelo pesquisador não encontra tantas limitações. A esse respeito, Stéphane Beaud e Florence Weber, no *Guia para pesquisa de campo: produzir e analisar dados etnográficos*, ao tratarem das condições necessárias ao desenvolvimento de uma pesquisa, afirmam que:

todo pesquisador fazendo pesquisa de campo no interior deve ter um carro para si. Só os parisienses podem, hoje em dia, viver sem carro sem ter problemas. Na maior parte das pesquisas em meio residencial, o uso do carro, mesmo em mau estado, é indispensável (...). Trata-se de um recurso para a pesquisa e oferece múltiplas vantagens pois permitir-lhe-á: a) não depender de outros para ir e vir e o etnógrafo é alguém que está em campo por muito tempo e que pode, também, se preciso, ir embora; b) prestar serviço, ajudar alguém; c) ser identificável (“parei aqui porque vi seu carro diante da sua casa”); d) visitar as pessoas em suas casas mesmo que morem “longe” do lugar em que está morando; e) voltar para casa à noite após um encontro, reuniões, jantares. Em resumo, um carro permite que você conserve sua autonomia de não ficar dependendo dos outros. (BEAUD; WEBER, 2007, p. 71-72).

Interessante notar que Beaud e Weber (2007), ao defenderem a necessidade de o “pesquisador (...) ter um carro para si”, apontam como uma das vantagens da utilização do automóvel a de permitir ao pesquisador “ser identificável (‘parei aqui porque vi seu carro diante da sua casa’)”. Na investigação aqui proposta, a utilização da bicicleta permitiu ao pesquisador igualmente a vantagem de poder ser identificado com/pelos sujeitos-pesquisados. Contudo, é necessário esclarecer também que, embora a utilização da bicicleta como meio de transporte tenha propiciado uma “aproximação” simbólica, outras particularidades relacionadas à *ciclomobilidade* por vezes “distanciam” as pessoas que pedalam através da cidade de São Luís. Dentre essas particularidades, destaco: a utilização de equipamentos de segurança; o modelo da bicicleta; a qualidade de componentes e acessórios; e o modo como pedalam em meio ao fluxo, levando-se em consideração os percursos que realizam e a obediência às normas e orientações do CTB (1997)²⁹.

Com o auxílio de um mapa impresso da cidade de São Luís e também do recurso digital do *Google Maps* (disponível em: <https://maps.google.com.br>), foram traçados os limites do espaço urbano a ser percorrido de bicicleta. Embora não se tenha pretendido cobrir toda a área do município, diversos pontos da cidade foram pedalados, desde a região central até os bairros mais periféricos. Convém ressaltar

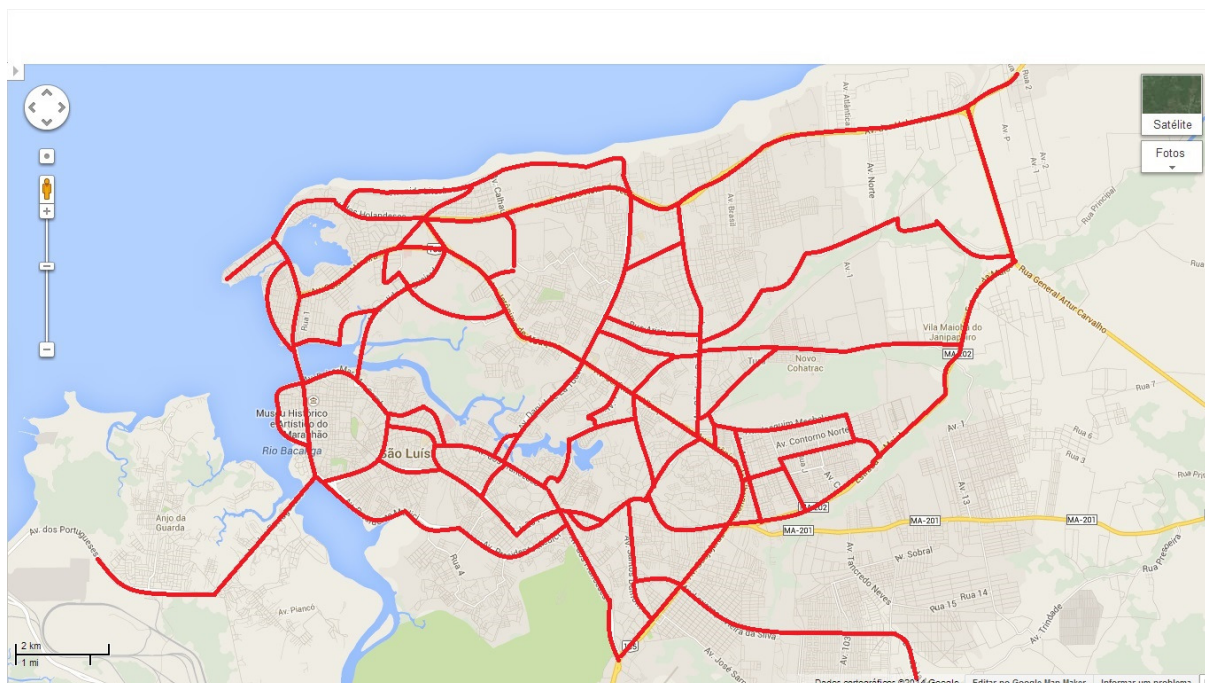
²⁹ O CTB (1997) dispõe especificamente sobre as normas e orientações para a circulação de bicicletas nos artigos: 21 (inciso II), 24 (inciso II), 38 (parágrafo único), 39, 58 e seu parágrafo único, 59, 68 (§1º), 105 (*caput* e inciso VI), 255.

que seria inviável apresentar nominalmente aqui todas as vias percorridas ao longo desses 2 anos e meio. Porém, é importante indicar as principais avenidas da cidade, que foram pedaladas inúmeras vezes, em diferentes dias e horários. Embora as vias com menor fluxo de veículos motorizados sejam preferidas pelas pessoas que adotam a bicicleta como meio de transporte, as avenidas também são muito utilizadas, pois constituem importantes rotas orientadoras do fluxo urbano.

Desse modo, dentre as principais avenidas ludovicenses que foram percorridas de bicicleta durante o período de execução da pesquisa de campo, convém citar: 1) a Avenida Guajajaras, desde o popularmente conhecido Quilômetro Zero (sinalizado pelo retorno que dá acesso ao aeroporto da cidade) até o retorno do bairro da Forquilha (de onde se tem acesso às estradas que ligam o município de São Luís aos outros municípios da Ilha de São Luís: Paço do Lumiar e São José de Ribamar); 2) a Avenida Jerônimo de Albuquerque, do retorno da Forquilha até o bairro do Renascença, onde se liga à Avenida Coronel Colares Moreira; 3) a Avenida dos Holandeses, do bairro do Olho d'Água até o retorno do bairro do São Francisco, ponto onde se encontra com a Avenida Marechal Castelo Branco; 4) a Avenida São Luís Rei de França, do retorno da Cohab até o retorno do Olho d'Água; 5) a Avenida Daniel de La Touche, da ponte do Caratatiua ao retorno do bairro do Shalom; 6) as avenidas Mário Andrezza e do Aririzal, que ligam a Avenida São Luís Rei de França à Avenida Daniel de La Touche; 7) a Avenida Luís Eduardo Magalhães, que liga a Avenida Jerônimo de Albuquerque à Avenida dos Holandeses; 8) a Avenida Euclides Figueiredo, da Ponte Bandeira Tribuzzi ao retorno do bairro do Calhau; 9) a Avenida Colares Moreira, do bairro do Calhau ao retorno do bairro do São Francisco; 10) a avenida Via Expressa, do bairro do Jaracati ao bairro do Cohafuma; 11) a Avenida Professor Mário Meireles, que circunda a Lagoa da Jansen; 12) a Avenida Ferreira Gullar, do retorno do bairro da Ilhinha até seu encontro com a Avenida Euclides Figueiredo, no bairro do Jaracati; 13) a Avenida Beira-Mar, da cabeceira da Ponte Bandeira Tribuzzi até o bairro da Praia Grande; 14) a Avenida Litorânea, do bairro do Olho d'Água até o bairro da Ponta do Farol; 15) a Avenida Vitorino Freire, que parte do bairro da Praia Grande, cruza a Avenida Guaxenduba e se encontra com a Avenida Getúlio Vargas; 16) a Avenida Magalhães de Almeida, da cabeceira da Ponte do São Francisco até seu encontro com a Avenida Guaxenduba; 17) a Avenida Guaxenduba, do Anel Viário até o retorno do 24^a Batalhão de Caçadores, no bairro do João Paulo; 18) a Avenida

João Pessoa, que parte do retorno do 24º Batalhão de Caçadores e cruza os bairros do João Paulo, Jordoa e Túnel do Sacavém; 19) as avenidas Édison Brandão e Casimiro Júnior, do bairro do Túnel do Sacavém até o bairro do Cruzeiro do Anil; 20) as avenidas Presidente Médici e dos Africanos, do retorno da barragem do Rio Bacanga até a Avenida dos Franceses; 21) a Avenida Getúlio Vargas, do Canto da Fabril até o retorno do 24º Batalhão de Caçadores; 22) a Avenida dos Franceses, do bairro do Apeadouro até o retorno que sinaliza o início da Avenida Guajajaras; 23) a Avenida Lourenço Vieira da Silva, da Avenida Guajajaras até o bairro da Cidade Operária; 24) a Avenida Santos Dumont, da Avenida Casimiro Júnior, no bairro do Anil, até a Avenida Guajajaras; 25) a Avenida dos Portugueses, do retorno da barragem do Rio Bacanga até o bairro do Fumacê; 26) a Avenida Joaquim Giordano Mochel, do bairro do Cohatrac IV até o bairro do Turu; 27) a Estrada da Maioba, do retorno da Forquilha até o limite dos municípios de São Luís e Paço do Lumiar; 28) a Avenida da Saudade, no bairro do São Raimundo; e 29) a Avenida da Camboa, da cabeceira da Ponte Bandeira Tribuzzi até a Avenida Getúlio Vargas.

No mapa a seguir, foram marcados em cor vermelha os traçados dessas principais avenidas da cidade de São Luís.



Mapa 1 - Principais avenidas percorridas de bicicleta durante a pesquisa de campo.
Fonte: Google Maps (marcações do autor).

Obviamente, a pesquisa de campo não se limitou a essas avenidas assinaladas, já que muito frequentemente foram percorridas vias secundárias, como

ruas e travessas dentro dos bairros da capital maranhense. Além de observar e analisar a questão da *ciclomobilidade*, foi durante esses deslocamentos nos espaços de circulação urbana que foi possível realizar aproximação dos sujeitos-pesquisados, objetivando coletar dados para traçar os perfis socioeconômicos das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís.

Convém, neste ponto, explicitar o modo como se deu essa aproximação. Entre os dias 21 de outubro e 15 de novembro de 2013, foram realizadas 13 (treze) incursões ao campo de pesquisa com a finalidade de aplicar um total de 100 (cem) questionários. Essas incursões se deram em diferentes horários e em diferentes dias da semana, com o escopo de abarcar o maior número de regularidades nos usos da bicicleta por parte dos sujeitos-pesquisados. A tabela a seguir apresenta as datas, os dias da semana e a quantidade de questionários aplicados.

DATA DE APLICAÇÃO	DIA DA SEMANA	QUESTIONÁRIOS APLICADOS
21 de outubro de 2013	segunda-feira	5
22 de outubro de 2013	terça-feira	10
24 de outubro de 2013	quinta-feira	5
25 de outubro de 2013	sexta-feira	15
28 de outubro de 2013	segunda-feira	6
5 de novembro de 2013	terça-feira	10
6 de novembro de 2013	quarta-feira	6
7 de novembro de 2013	quinta-feira	2
9 de novembro de 2013	sábado	6
12 de novembro de 2013	terça-feira	10
13 de novembro de 2013	quarta-feira	5
14 de novembro de 2013	quinta-feira	12
15 de novembro de 2013	sexta-feira	8
TOTAL		100

Tabela 3 – Datas, dias da semana e questionários aplicados.
Fonte: o autor.

No que diz respeito aos dias da semana em que foram aplicados os questionários, a atividade de coleta de dados se deu nas segundas, terças, quartas,

quintas e sextas-feiras e sábados, excluídos, portanto, os domingos. Essa opção metodológica se justifica devido ao fato de o objetivo da investigação ser interpelar pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte e não como mero equipamento esportivo ou de lazer. Aos domingos, significativa parte das pessoas que pedalam através da capital o fazem com finalidade recreativa, uma vez que não precisam se deslocar para seus locais de trabalho ou de estudo. O gráfico a seguir apresenta a quantidade de questionários aplicados em função do dia da semana.

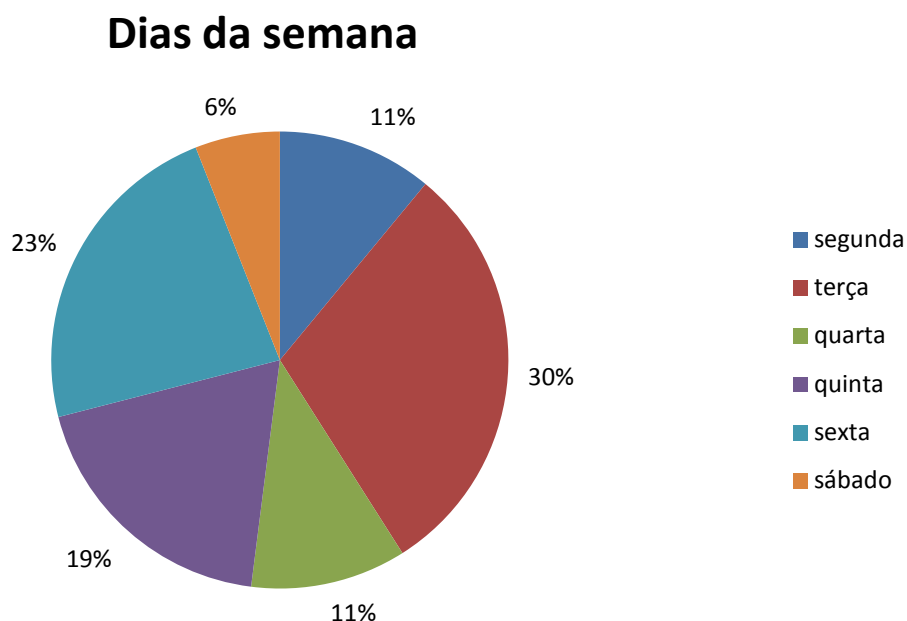


Gráfico 9 – Porcentagem de questionários aplicados por dia da semana
Fonte: o autor

A leitura do gráfico acima permite identificar as terças, quintas e sextas-feiras como os dias em que houve maior número de questionários aplicados, somando 72% do total. Já o sábado foi o dia da semana em que houve menor número de questionários aplicados, com apenas 6% do total.

No que diz respeito aos horários, os questionários foram aplicados nos 3 (três) turnos: manhã (das 6h às 12h), tarde (das 12h01 às 18h) e noite (das 18h01 às 23h). É importante ressaltar que, de acordo com orientações do Caderno de Referência para Elaboração de Planejamento Cicloviário (2007), o turno mais adequado à abordagem de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte é o vespertino, após o término do expediente de trabalho, já que pela manhã, em virtude da necessidade de cumprir horários de entrada em locais de trabalho, essas

peças tendem a não concordar em responder a questionários e entrevistas. O gráfico a seguir ilustra a quantidade de questionários aplicados em cada um desses turnos.

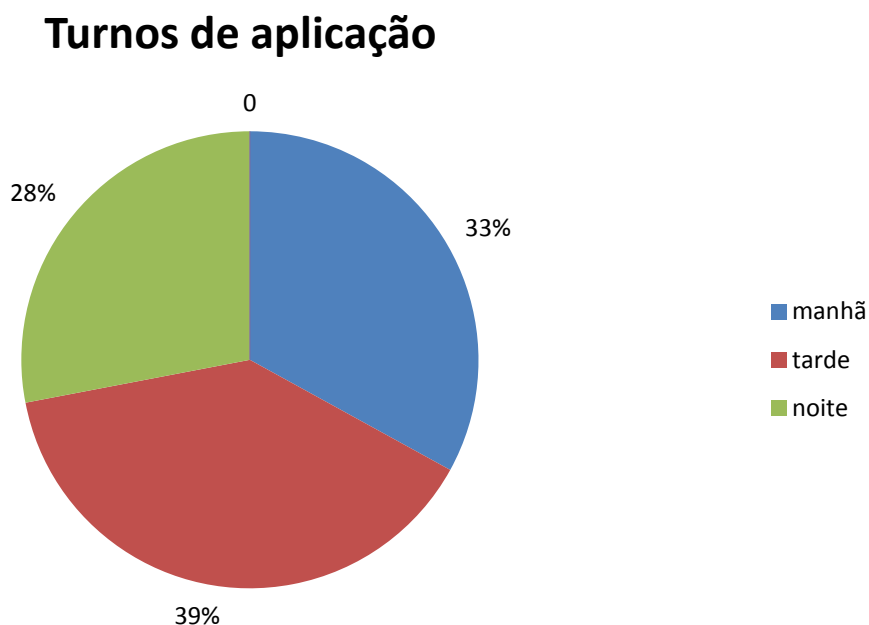
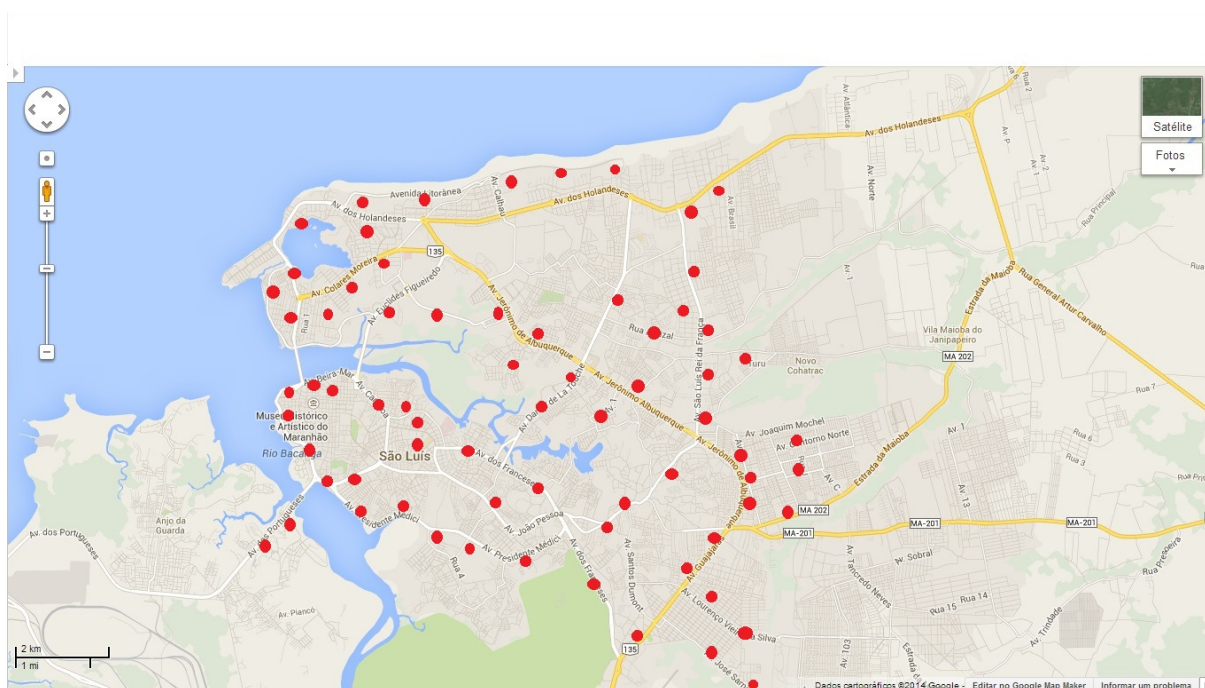


Gráfico 10 – Porcentagem de questionários aplicados em cada turno
Fonte: o autor

A leitura do gráfico acima permite perceber que os instrumentos de coleta de dados foram aplicados de modo equilibrado nos 3 (três) turnos. Contudo, é notável que a maior parte dos questionários, 39%, foram respondidos no turno vespertino, período em que houve grande aceitabilidade por parte dos sujeitos-pesquisados.

Quanto aos locais de aplicação dos questionários, convém esclarecer que se objetiva distribuí-los em diferentes pontos da cidade. Assim, a cada nova incursão ao campo de pesquisa, buscou-se percorrer vias e rotas distintas. A vivência de *ciclomobilidade*, acumulada ao longo desses 2 (dois) anos e meio de investigação, também permitiu que fosse traçado estrategicamente um itinerário metodológico que propiciasse um contato direto com as pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte, indo aos lugares onde elas se concentram e identificando os pontos nodais onde elas se dispersam em direção aos seus destinos específicos. Desse modo, no mapa a seguir, são sinalizados em cor vermelha os pontos em que foram aplicados os instrumentos de coleta de dados.



Mapa 2 – Pontos de aplicação dos questionários
Fonte: Google Maps (marcações do autor)

No mapa acima estão sinalizados 70 (setenta) pontos de aplicação. Contudo, houve ocasiões em que foram abordadas 2 (duas) ou mais pessoas, o que possibilitou que a marca de 100 (cem) questionários fosse atingida. Os pontos destacados apenas indicam aproximadamente a distribuição dos locais de aplicação sobre a superfície urbana de São Luís, não representando com exatidão a localização real das abordagens aos sujeitos-pesquisados. No total, a aplicação ocorreu em 34 (trinta e quatro) diferentes bairros. Esse número representa 16% dos bairros da capital maranhense, pois, segundo uma edição atualizada do mapa da cidade (disponível em: www.editoraglomapas.com.br), produzido em São Paulo pela Editora Glomapas, São Luís possui 213 (duzentos e treze) bairros. Em razão do fluxo de pessoas utilizando a bicicleta como meio de transporte, houve um maior ou um menor número de questionários aplicados em cada um dos 34 (trinta e quatro) bairros mencionados. A tabela a seguir apresenta a relação desses bairros e a corresponde quantidade de instrumentos de coleta de dados utilizados em cada um deles.

BAIRROS	QUANTIDADE DE QUESTIONÁRIOS
Cohab e Turu	17
Centro	6
Camboa e São Cristóvão	5
Olho d'Água	4
Bacanga, São Francisco, Ponta d'Areia e Coroadinho	3
Areinha, Cohafuma, Ipase, Alemanha, Jardim Eldorado, Calhau, Ilhinha, São Raimundo, Renascença e Bequimão	2
Monte Castelo, Jaracati, Vinhais, Liberdade, Bairro de Fátima, Cohatrac I, Ponta do Farol, Coheb-Sacavém, Jardim São Cristóvão, Angelim, Cruzeiro do Anil, Anil, Forquilha e João Paulo	1
TOTAL	100

Tabela 4 – Bairros e quantidade de questionários aplicados
Fonte: o autor

É importante esclarecer que a quantidade de questionários aplicados na Cohab e no Turu é significativamente maior que a de outros bairros devido a dois motivos específicos. No caso da Cohab, isso ocorreu porque é nesse bairro que é realizada, desde setembro de 2011, sempre na última sexta-feira de cada mês, uma *ciclomanifestação*³⁰ denominada *Bicicletada São Luís*. Esse movimento sem fins lucrativos ou partidários reúne pessoas com a finalidade de reivindicar melhores condições de mobilidade urbana para o uso da bicicleta na capital maranhense (disponível em: www.bicicletada.org.br/saoluis). Portando faixas, cartazes e apitos, os manifestante se concentram a partir das 19h na Praça do Rodão, na Avenida Jerônimo de Albuquerque, em frente à igreja católica da Cohab, e pedalam em grupo por toda a extensão da Avenida São Luís Rei de França, até o retorno do Olho d'Água. Entregando panfletos de divulgação a motoristas e pedestres, os manifestantes chamam atenção da sociedade para o fato de o passeio público dessa via, que possui espaço destinado à circulação de bicicletas, ser

³⁰ Ciclomanifestação é uma manifestação popular em que todos os participantes pedalam em grupo

cotidianamente utilizado como estacionamento irregular, o que constitui uma grave infração de trânsito, segundo o CTB. No mesmo sentido, a quantidade de questionários aplicados no Turu se deve ao fato de nesse bairro se situar uma infraestrutura urbana para circulação de bicicletas que possui um dos maiores fluxos de usuários na capital maranhense. Inaugurada no ano de 2002, a conhecida “ciclovia” da Avenida São Luís Rei de França nunca passou por reformas ou por manutenções na sua pavimentação, bem como nas suas sinalizações verticais e/ou horizontais. Assim, ao longo dos últimos 11 (onze) anos, esse espaço urbano de *ciclomobilidade* vem sendo depredado e tendo sua finalidade originária desvirtuada. Em frente a diversos empreendimentos comerciais, como faculdade, restaurantes, postos de gasolina e farmácias, é comum ver automóveis estacionados sobre a faixa destinada à circulação de bicicletas, o que gera sérios riscos de acidentes, já que as pessoas que pedalam por esse local muitas vezes têm que descer do passeio público e compartilhar a faixa de rodagem com automóveis, motocicletas e ônibus.

Por fim, ainda convém esclarecer, a respeito dos dados constantes na Tabela 4, que a quantidade de questionários aplicados nos demais bairros apontados variou de acordo com a disponibilidade dos sujeitos-pesquisados em responder às perguntas propostas.

Quanto à forma de abordagem, é importante notar que ela se deu de duas maneiras: 1) abordagens em movimento; e 2) abordagens em paradas. As abordagens em movimento foram aquelas em que os sujeitos-pesquisados foram interpelados no momento em que pedalavam através da cidade, o que exigiu que o pesquisador os acompanhasse durante o percurso, seguindo-os de bicicleta e aguardando um momento propício à aproximação. Já as abordagens em paradas foram aquelas em que, durante os deslocamentos pelas vias da capital maranhense, o pesquisador avistou pessoas que, embora estivessem utilizando a bicicleta como meio de transporte, encontravam-se paradas em algum ponto de seus percursos, devido aos mais diversos motivos. Dentre os pontos de abordagem em paradas, destacam-se: bicicletarias, postos de combustível, padarias, quiosques, lanchonetes, lotéricas, *shoppings centers*, quadras poliesportivas, ciclovias, viadutos, elevados, retornos, pontes e locais de concentração de grupos de usuários de bicicleta.

Em ambas as formas de abordagem, o pesquisador primeiramente cumprimentou os sujeitos-pesquisados, identificando-se nominalmente e dizendo-lhes “bom dia”, “boa tarde” ou “boa noite”. Em seguida, informou-lhes que estava

fazendo uma pesquisa de mestrado pela Universidade Federal do Maranhão sobre pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte. Explicou, também, que o objetivo da pesquisa era conhecer algumas informações sobre essas pessoas e sobre fatores relacionados ao uso que fazem da bicicleta. Na sequência, perguntou-lhes se dispunham de tempo para responder ao questionário. É interessante notar que poucas foram as ocasiões em que os sujeitos abordados se indispueram a participar da investigação. Uma das estratégias utilizadas para garantir que esses sujeitos concordassem em responder aos questionários foi abordá-los em horas e locais propícios. Evitou-se, assim, fazer abordagens em horários de grande desconforto térmico, devido à elevada temperatura, e também em lugares onde o fluxo de automóveis fosse elevado e representasse um considerável risco de acidente de trânsito. Portanto, buscou-se abordar os sujeitos-pesquisados em pontos que oferecessem sombra e segurança, tanto para eles quanto para o pesquisador. Ademais, adotou-se o procedimento de interpelar apenas sujeitos que se deslocassem no mesmo sentido que o investigador, o que obviamente facilitou a aceitação da abordagem. No gráfico a seguir, são indicadas as abordagens segundo a forma como se deram.

Formas de abordagem

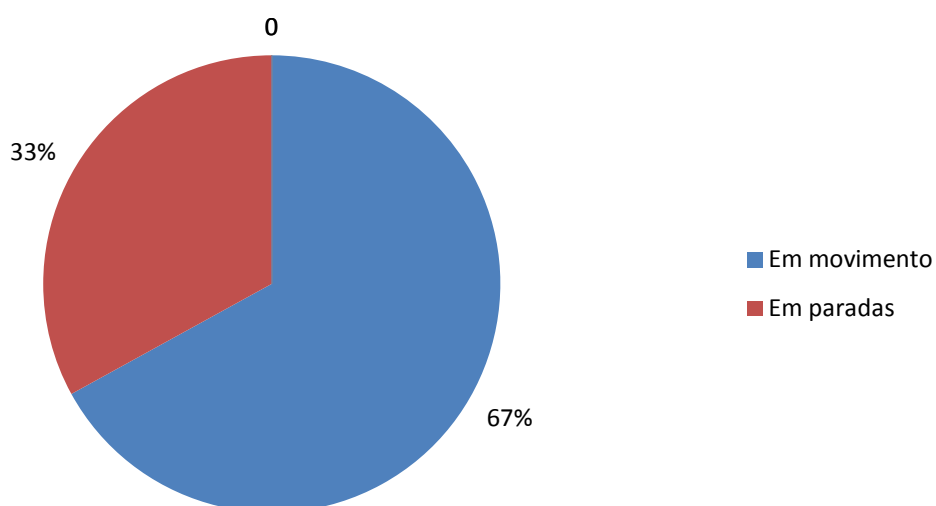


Gráfico 11 – Formas de abordagem na aplicação dos questionários
Fonte: o autor

A aplicação de um único questionário consumiu, em média, um intervalo de 5 (cinco) minutos, tempo suficiente para preencher todos os itens do instrumento

de coleta de dados e também para anotar algumas observações que mereciam registro em razão da singularidade de cada uma das interações. Com a finalidade de agilizar a aplicação dos questionários, optou-se pela fixação de uma prancheta com os formulários na bolsa de guidom da bicicleta do pesquisador, garantindo a presteza na abordagem aos sujeitos e evitando, assim, que eles se indispussem a participar da pesquisa em virtude da demora na aplicação do instrumento. Além disso, também se manteve na bolsa de guidom, lugar de alcance facilitado, canetas e câmera fotográfica, para registrar tanto os sujeitos-pesquisados quanto os lugares por onde se pedalava.

Nesse ponto, é importante evidenciar que, durante a abordagem dos sujeitos, eles foram informados de que os dados coletados seriam utilizados unicamente com finalidade acadêmica. Desse modo, garantiu-se que seus nomes e demais dados pessoais, tais como telefone e endereço, não seriam divulgados com outros propósitos.

Com o objetivo de traçar os perfis socioeconômicos das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís, buscou-se identificar primeiramente os gêneros dos sujeitos-pesquisados. O gráfico a seguir ilustra a composição por gênero no universo de 100 (cem) questionários aplicados.

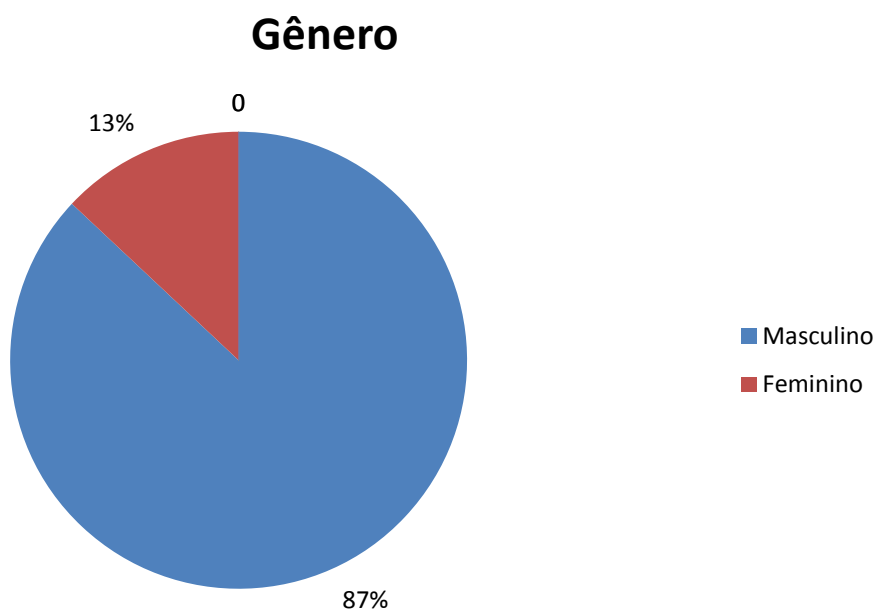


Gráfico 12 – Gênero dos sujeitos-pesquisados
Fonte: o autor

A leitura do gráfico indica que os homens constituem a maior parte dos usuários de bicicleta como meio de transporte em São Luís. Enquanto eles representam 87% do universo de sujeitos-pesquisados, as mulheres representam apenas 13%. É interessante notar que, segundo o Censo 2010 (IBGE), a população da cidade de São Luís é composta por 46,8% de homens e 53,2% de mulheres. O cruzamento desses dados revela que, apesar de a sociedade ludovicense ter mais mulheres do que homens em sua composição, nas ruas e avenidas da capital maranhense é reduzido o número de pessoas do gênero feminino que adotam a bicicleta como principal meio de transporte. De acordo com a *Copenhagenize*, empresa dinamarquesa especializada em pesquisas relacionadas à *ciclomobilidade*, a presença de mulheres ciclistas no trânsito representa um dos 13 (treze) critérios a ser considerados para avaliar as condições de mobilidade por bicicleta nos centros urbanos. Os outros 12 (doze) critérios são: 1) amparo legal; 2) aceitação da bicicleta como meio de transporte; 3) facilidades nos equipamentos urbanos; 4) infraestrutura; 5) existência de programas de aluguel de bicicletas; 6) porcentagem da população que utiliza a bicicleta no dia a dia; 7) curva de aumento, desde 2006, na porcentagem da população que utiliza a bicicleta no dia a dia; 8) sentimento de segurança no trânsito por parte dos usuários da bicicleta; 9) ambiente político em torno do tema da mobilidade urbana; 10) aceitação por parte de motoristas e pedestres; 11) planejamento urbano; e 12) velocidade médias dos veículos motorizados nas vias em que também circulam bicicletas (Disponível em: www.copenhagenize.com).

Os motivos pelos quais as mulheres representam uma pequena parcela das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte na cidade de São Luís serão considerados mais adiante. Por enquanto, é importante esclarecer que, durante a realização da pesquisa de campo, foi possível constatar que, além de serem menos numerosas que os homens no trânsito, as mulheres que pedalam através da cidade geralmente o fazem em percursos mais curtos e por vias menos movimentadas, preferindo não compartilhar espaço com veículos automotores nas avenidas de maior fluxo.

Outro aspecto relacionado à identidade de gênero dos sujeitos-pesquisados, mas que não foi contemplado por um item específico na elaboração do questionário, diz respeito às suas orientações sexuais. É necessário esclarecer que, quando se utiliza a palavra “gênero”, faz-se referência a uma condição biológica, ou

seja, ao fato de uma pessoa nascer dotada de atributos físicos que a caracterizam como “homem” ou como “mulher”. Já quando se emprega a expressão “orientação sexual”, faz-se referência aos modos como essas pessoas vivenciam suas experiências de sexualidade. Assim, entende-se que os “sexos” classificáveis são bem mais numerosos que os dois “gêneros” biológicos identificados às palavras “homem” e “mulher”. Dentre as 13 (treze) pessoas do gênero feminino que responderam ao questionário proposto, 2 (duas) apresentavam comportamento e vestuário socialmente identificados com o universo masculino. Embora um hipotético comportamento homossexual dessas pessoas não constitua um foco de interesse desta investigação, é importante notar que a sexualidade é, por si, mais uma das tantas facetas identitárias que são construídas histórica e socialmente por meio de um constante embate de discursos e, portanto, de práticas.

Além de agrupar os sujeitos-pesquisados de acordo com o gênero, também se optou por utilizar o mesmo escalonamento por faixa etária empregado pelo IBGE no Censo 2010. Contudo, foram suprimidos os dois primeiros níveis (I - de 0 a 4 anos; e II - de 5 a 9 anos) e os seis últimos (XVI - de 75 a 79 anos; XVII - de 80 a 84 anos; XVIII - de 85 a 89 anos; XIX - de 90 a 94 anos; XX - de 95 a 99 anos; e XXI - mais de 100 anos), devido obviamente à não ocorrência de sujeitos-pesquisados que se enquadrassem nesses grupos etários. O gráfico a seguir indica as faixas etárias das pessoas a quem foi o aplicado o questionário.

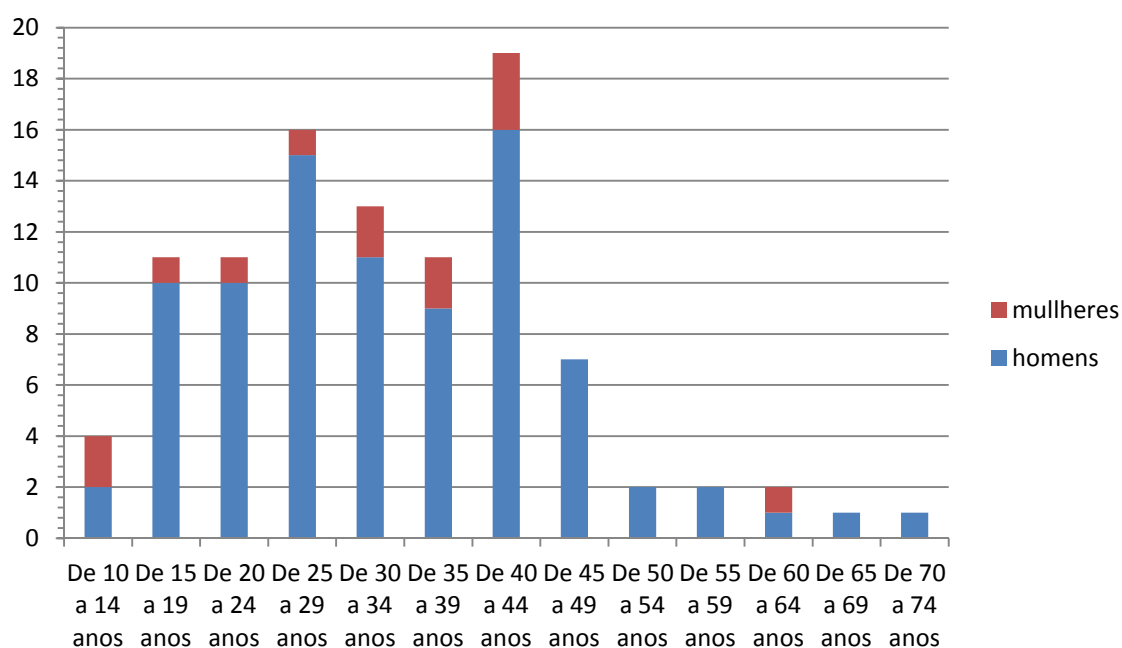


Gráfico 13 – Faixas etárias dos sujeitos-pesquisados
Fonte: o autor

A leitura do gráfico permite identificar que a maior parte das pessoas que responderam ao questionário tem entre 25 (vinte e cinco) e 44 (quarenta) anos de idade. Na faixa entre 10 (dez) e 14 (catorze) anos, apenas 4 (quatro) pessoas, sendo 2 (duas) do gênero masculino e 2 (duas) do gênero feminino. Com mais de 60 (sessenta) anos, 4 (quatro) pessoas, sendo 1 (uma) mulher e 3 (três) homens. A maior ocorrência de pessoas do gênero feminino se deu na faixa entre 40 (quarenta) e 44 (quarenta e quatro) anos de idade, com 3 (três) ocorrências.

Quanto ao estado civil dos sujeitos-pesquisados, a maior parte das pessoas que responderam ao questionário se disse “solteira”, totalizando 52%. O segundo grupo mais numeroso, com 46% das ocorrências, foi o de pessoas que se disseram “casadas”. Por fim, apenas 2 (duas) pessoas se disseram “desquitadas”. O gráfico a seguir ilustra a composição do universo de sujeitos-pesquisados de acordo com o estado civil declarado.

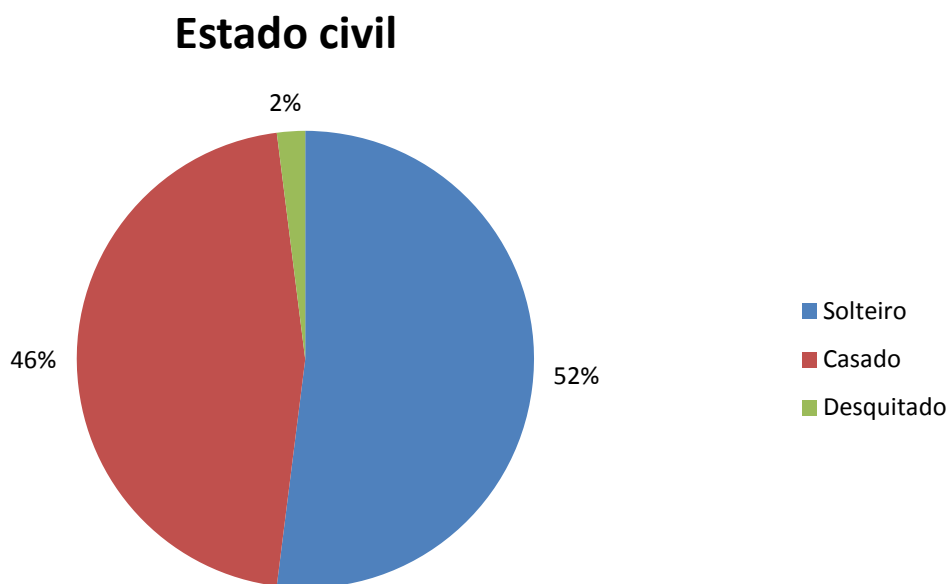


Gráfico 14 – Estado civil dos sujeitos-pesquisados
Fonte: o autor

Outro dado coletado com a aplicação dos questionários diz respeito ao estado da federação em que os sujeitos-pesquisados nasceram. O gráfico 15, a seguir, indica a composição do universo investigado de acordo com esse critério.

Estado de nascimento

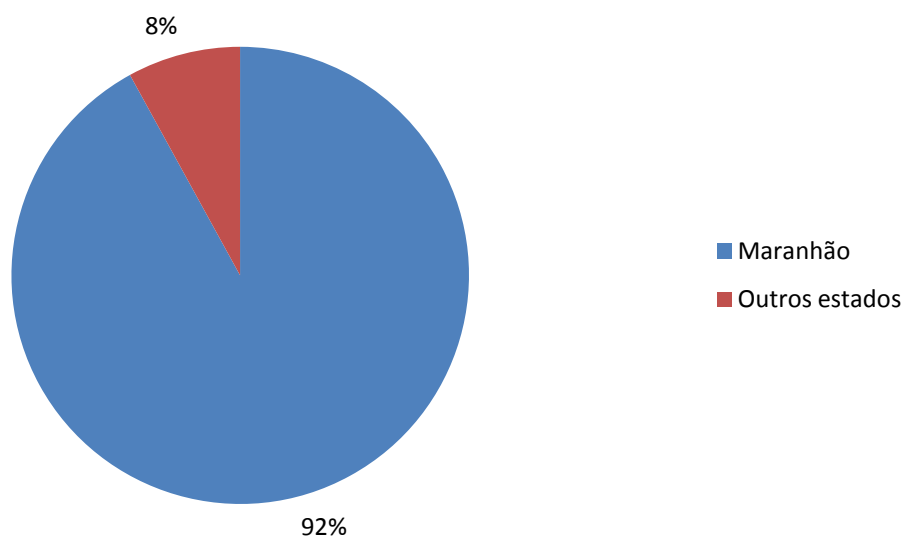


Gráfico 15 – Estado de nascimento dos sujeitos-pesquisados
Fonte: o autor

Das 100 (cem) pessoas que responderam ao questionário, apenas 8 (oito) não nasceram em território maranhense: 2 (duas) nasceram na capital do Rio de Janeiro; 1 (uma) nasceu na Bahia, na cidade de Feira de Santana; 1 (uma) nasceu em Parnaíba, no estado do Piauí; 1 (uma) nasceu na capital do Pernambuco, Recife; 1 (uma) nasceu no município de Cajazeiras, no estado da Paraíba; 1 (uma) nasceu na capital do Mato Grosso, Cuiabá; e 1 (uma) nasceu no Distrito Federal, em Brasília. Contudo, é fundamental esclarecer que todas essas pessoas residiam na cidade de São Luís à época da aplicação dos questionários.

Já das 92 (noventa e duas) pessoas que nasceram no estado Maranhão, 57 (cinquenta e sete) delas são naturais da capital, São Luís; e 35 (trinta e cinco) são naturais de municípios do interior do estado. Em termos de porcentagem, os ludovicenses representam, assim, 62% dos maranhenses que responderam ao questionário; e os interioranos representam 38%. Na tabela a seguir, são apresentados os municípios de nascimento dos maranhenses que são naturais do interior do estado e a respectiva quantidade de sujeitos-pesquisados.

MUNICÍPIO DE NASCIMENTO	QUANTIDADE DE SUJEITOS-PESQUISADOS
Cururupu	4
Barreirinhas e São João Batista	2
Igarapé Grande, Viana, Alcântara, Vitória do Mearim, Penalva, Coroatá, Araguaianã, Caxias, Bacuri, Cedral, Anajatuba, Chapadinha, Grajaú, São Vicente Férrer, Duque Bacelar, Santa Inês, São João dos Patos, Monção, Guimarães, Igarapé Grande, Urbano Santos, Turiaçu, Mirinzal, Santa Rita, Cândido Mendes, Pindaré e Capinzal	1 (em cada um dos municípios)
TOTAL	35

Tabela 5 – Municípios de nascimento dos maranhenses naturais do interior
Fonte: o autor

Convém observar que, das 100 (cem) pessoas que responderam ao questionário, 35 (trinta e cinco) são maranhenses nascidos no interior do estado, o que provavelmente contribui para o fato de essas pessoas optarem pela utilização da bicicleta como meio de transporte urbano em São Luís. Em cidades de pequeno porte em todo o Brasil, a bicicleta ainda constitui um dos principais meios de transporte utilizados pelos habitantes. Portanto, é razoável a hipótese de que alguns desses 35 (trinta e cinco) maranhenses tenham trazido consigo, do interior para a capital, o hábito de pedalar cotidianamente.

Nos que diz respeito à raça, 31 (trinta e uma) pessoas se declararam “pardas”, compondo, assim, o maior grupo racial ou de cor. Em seguida, 30 (trinta) pessoas se declararam “negras” e 13 (treze), “brancas”. É interessante notar que 22 (vinte e duas) pessoas utilizaram a palavra “moreno” como identificação de sua cor ou raça. As palavras “afrodescendente” e “mulato” tiveram 1 (uma) ocorrência cada. Apenas 2 (duas) pessoas se identificaram como “índio”. O gráfico a seguir ilustra a composição de cor/raça dos sujeitos-pesquisados.

Cor/raça

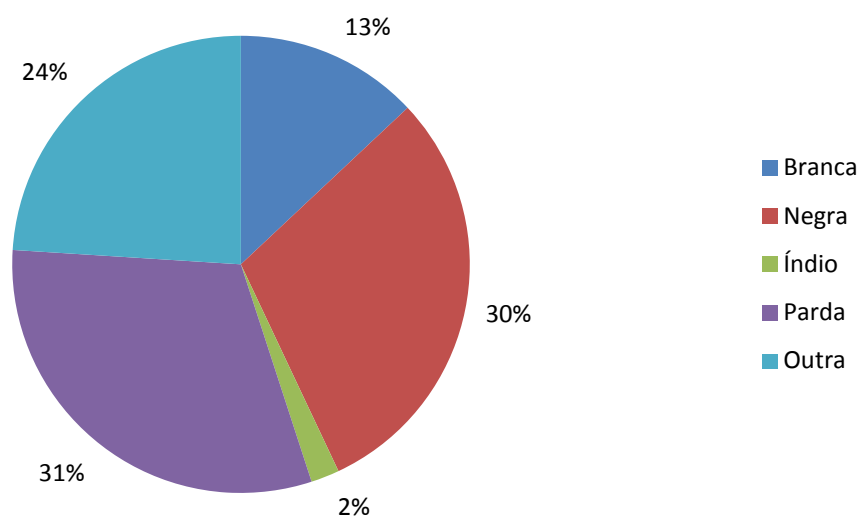


Gráfico 16 – Cor/raça dos sujeitos pesquisados
Fonte: o autor

Quanto à religião, 53 (cinquenta e três) pessoas se declararam “católicas” e 26 (vinte e seis), “protestantes”. Declararam “acreditar em Deus/Jesus” 6 (seis) pessoas. Identificaram-se como “espíritas” 2 (duas) pessoas. No universo de 100 (cem) pessoas, 12 (doze) afirmaram não ter religião. Convém notar que nenhuma das pessoas que responderam ao questionário afirmou ser adepta de religião de matriz africana, tais como umbanda, candomblé ou tambor de mina. Esse “silenciamento” chama atenção devido ao fato de a população do Maranhão ser a segunda do Brasil com maior número de pessoas negras, atrás apenas do estado da Bahia, de acordo com o Censo/2010 do IBGE. Por conta dessa constituição racial, manifestações culturais e religiosas com forte influência negra africana são bem conhecidas na capital maranhense, como, por exemplo, os festejos de São Benedito e do Divino.

O Gráfico 17 ilustra os dados da composição de religião no universo de sujeitos-pesquisados.

Religião

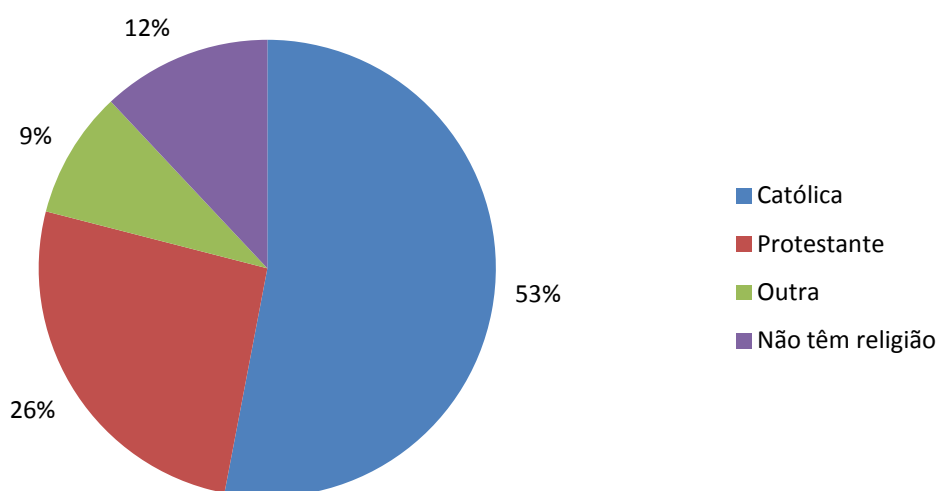


Gráfico 17 – Religião dos sujeitos-pesquisados
Fonte: o autor

No que diz respeito à profissão das 100 (cem) pessoas que responderam ao questionário, é notável que a maior parte delas desempenha funções de baixo *status* social com baixa remuneração. Profissão, renda e escolaridade estão diretamente relacionadas entre si e constituem traços importantes na caracterização socioeconômica dos sujeitos-pesquisados. A tabela a seguir indica as profissões mencionadas e a respectiva quantidade de pessoas que declararam exercê-las. Convém esclarecer que houve casos em que uma mesma pessoa mencionou 2 (duas) ou mais profissões que desempenha.

PROFISSÃO	QUANTIDADE DE PESSOAS QUE A DESEMPENHAM
Pedreiro	9
Auxiliar de serviços gerais e vendedor	6
Zelador e mecânico	5
Porteiro e vigilante	3
Padeiro, carpinteiro, balconista, pintor, comerciante, frentista e servidor público	2

Técnico de segurança do trabalho, carregador, auxiliar de refrigeração, estivador, montador, operador de máquinas, agente de saúde, chefe de produção, técnico em eletrotécnica, engenheiro químico, engenheiro de segurança do trabalho, técnico em telecomunicações, técnico em informática, borracheiro, empregada doméstica, arquiteto, operador de telemarketing, <i>bar man</i> , impressor gráfico, empresário, açougueiro, atendente, agente de panfletagem, gerente administrativo, auxiliar de jardinagem, <i>personal trainer</i> , secretária, operador de dedetização, jardineiro, confeitoiro, cobrador de ônibus, serralheiro, segurança, mecânico de bicicleta, eletricitista, músico, <i>luthier</i> , artesão	1 (para cada profissão)
TOTAL	89

Tabela 6 – Profissões dos sujeitos-pesquisados
Fonte: o autor

Além das 89 (oitenta e nove) ocorrências de profissões mencionadas, 13 (treze) dos 100 (cem) sujeitos-pesquisados se declararam “estudantes” e, portanto, não exercem nenhuma atividade laboral. Por fim, 2 (dois) disseram estar “desempregados”, 1 (um) está aposentado e 1 (uma) se identificou como “dona de casa”, não desempenhando, assim, nenhuma atividade profissional fora de seu espaço domiciliar. A profissão com maior número de ocorrências, em um total de 9 (nove), foi a de “pedreiro”, nome pelo qual são popularmente conhecidos os operários da construção civil, os já mencionados “*peões*”. A respeito dessa regularidade, é notável que em canteiros de obras (edifícios, centros comerciais, condomínios residenciais etc.) é muito comum encontrar um grande número de bicicletas estacionadas pelos operários. No espetáculo *O miolo da história*, do dramaturgo e ator maranhense Lauande Aires, o personagem principal, João Miolo, trabalhador da construção civil e brincante de bumba meu boi – no qual

desempenha a função de *miolo*³¹ –, utiliza a bicicleta como meio de transporte em seus deslocamentos através da capital maranhense, indo de casa para o trabalho e do trabalho para casa. O próprio personagem João Miolo, em uma passagem do texto teatral, relata sua experiência de *ciclomobilidade* em São Luís.

(João pedala em direção ao trabalho. Sons de trânsito agitado, veículos, buzinas etc.)

JOÃO MIOLO

Olha aí! Nem bem começou o dia e o povo já tá desesperado, correndo, agitado, e buzina como se dissessem “sai da frente que eu tô passando, sai da frente que eu tô passando”. Mas ora, se o cabra sabe que ele tem que chegar determinado horário num lugar, por que ele não sai de casa mais cedo, com calma? Aí ficam aperreando, parecendo intê como o boi de matraca “eu te piso, eu te piso, eu te piso”. *(Para algum suposto motorista)*. Mas, como é que eu vou ficar encostadinho do meio fio se na beirada da pista tá só a buraqueira? *(Volta)* Aí eles ficam doidos dizendo que a gente não sabe andar na rua. Mas, se eles são tão bons, tão bons como eles falam, por que é que vivem se desgraçando uns com os outros? Pra mim é só cavalice, só pra se mostrar, “pi-pit, pi-pit, ó o carro que eu comprei com o dinheiro que eu não jantei”! Quem nunca comeu merda, quando come fica assim... *(Desequilibra-se na escada como quem bate em um buraco)*. Olha os buracos, Burrinha! Olha os buracos! *(Pausa)*. Mas, também a cidade parece que é feita só pros carros. As ruas são pros carros, os terrenos vazios são pros carros, as casas quando são construídas já tem que deixar um lugarzinho p’rum carro. É como se fosse um filho querido que ainda nem nasceu, mas que já todo cheio de mimo. Aí quando o filho chega fica assim o dia todinho na rua igual filho... *(Um carro passa e joga-lhe lama. João esbraveja)*. Filho da puta! Me joga lama agora que inda hei de te jogar sete pazadas de terra no peito amanhã, filho de corno! *(Pára [sic] para se limpar)*. Se essas porcarias desses ônibus funcionassem que prestasse, talvez não existisse tanto carro desse jeito, e talvez eu tivesse vontade de vir num deles. Mas, do jeito que é não! Chega de humilhação todo dia! É um pisa-pisa, um empurra-empurra, um peida-peida da porra. Isso sem falar na espera! Essa cansa mais do que um dia de serviço. Por isso eu prefiro Burrinha, que não me dá trabalho e ainda economizo. (AIRES, 2012, p. 164-165).

Em seu monólogo, João Miolo tangencia alguns aspectos relacionados à mobilidade urbana em São Luís, tais como a ocorrência de engarrafamentos nos horários em que as pessoas estão se direcionando ao trabalho; a baixa qualidade do serviço de transporte público coletivo (“Se a porcaria desses ônibus funcionasse que prestasse...”, “Isso sem falar na espera! Essa cansa mais do que um dia de serviço”); e os conflitos de trânsito envolvendo condutores de automóvel e usuários de bicicleta (“eu te piso, eu te piso, eu te piso”; “Filho da puta! Me joga lama agora que inda hei de te jogar sete pazadas de terra no peito amanhã, filho de corno!”).

³¹ Segundo Lauande Aires (2012, p. 182), *miolo* é o “baiante [dançarino] que brinca sob a armação do boi. É responsável por dar vida ao animal”. *Boi*, neste caso, ainda segundo Lauande Aires (2012, p. 181), é “o mais importante personagem do auto [do bumba meu boi]. Armação, à imagem de um boi, recoberta de veludo e bordado com miçangas, canutilhos, paetês, etc.”

No que diz respeito a aspectos estritamente relacionados ao uso da bicicleta como meio de transporte, João Miolo faz referência aos espaços de circulação urbana socialmente reconhecidos como espaços da ciclomobilidade (“encostadinho do meio fio”; “na beirada da pista”) e a duas das vantagens da bicicleta: a simplicidade e praticidade (“não me dá trabalho”) e o baixo custo (“ainda economizo”).

Ademais, a fala de João Miolo traz marcas da oposição/diferença entre o eu-de bicicleta e o eles-de carro (“aí eles ficam doidos dizendo que a gente não sabe andar na rua”). O *status* do automóvel como índice de uma pretensa superioridade de seu proprietário é evidenciado pela crítica do personagem, que desvela e ridiculariza um aspecto relacionado à elevação da taxa de motorização: “pi-pit, pi-pit, ó o carro que eu comprei com o dinheiro que eu não jantei”. Contudo, a diátribe de João Miolo não se direciona apenas aos condutores de carro privado. O personagem também critica o processo de urbanização, que privilegia, sob sua óptica, a mobilidade por automóveis (“mas, também a cidade parece que é feita só pros carros”).

Durante a sua experiência de *ciclomobilidade* em direção ao trabalho, o personagem João Miolo presencia um acidente de trânsito, no qual um homem anônimo, também de bicicleta, é atropelado por um automóvel. Ao tomar conhecimento de que a vítima morreu, João Miolo desabafa:

É como eu sempre digo pra vocês: nessa vida a gente não vale é nada mesmo. Não vê o cara bem aí do lado da gente, vindo pro serviço e, de repente: pum! (*Bate violentamente com o carrinho no chão*). Podia ser qualquer um de nós, tanto na vinda como na volta. [...]. Ele? Devia ter assim uns 58, 60 anos. Barbudo, careca, e a cabeça tava parecendo uma bola. Sabe uma bola quando cai pro quintal do vizinho que ele joga de volta em duas bandas segurada só por um courinho?...

É por isso, essas crianças, que vocês que tão novo ainda, tem que se rebolar pra não se conformar com isso aqui não. Vocês ainda têm chance, podem estudar, trabalhar numa loja, numa fábrica. Tem que aproveitar enquanto tem uns que ainda moram com os pais e não tem nenhuma boca esperando leite em casa. Ou vocês passam pra outra ponta do negócio, pro lado de cá, de quem pensa, de quem compra, de quem mora, tem garagem, ou vão se acabar como eu, batendo massa e sentando tijolo. Ou pior, como o velhinho da cabeça talhada em duas bandas. Agora vocês, seus bando de porra, querem é ficar furando serviço por causa de festa, não tem compromisso, chegam bêbado, atrasado, não compram bicicleta! (AIRES, 2012, p. 166-167).

Empiricamente, João Miolo identifica alguns traços dos perfis socioeconômicos das pessoas que, como ele, utilizam a bicicleta como meio de transporte na capital maranhense: trata-se, em sua maioria, de homens, adultos,

trabalhadores de baixa renda. Na fala do personagem, a presença de diferentes discursos em um mesmo texto se insinua no momento em que ele, apesar de adotar a bicicleta como modal em seus deslocamentos diários, retoma e reforça o entendimento segundo o qual o automóvel constitui o meio de transporte privilegiado e almejado pelos habitantes da cidade. A oposição é marcada entre o lugar social e discursivo “de quem pensa, de quem compra, de quem mora, tem garagem” e o lugar marginalizado daqueles que vivem “batendo massa, sentando tijolo”. Nesse ponto, mais uma vez o empirismo do personagem João Miolo reflete com propriedade uma das mais notáveis facetas identitárias das pessoas que pedalam através da cidade: “bater massa” e “sentar tijolo” são atribuições dos operários da construção civil, pessoas como o Miolo da história de Lauande Aires (2012).

Em outra passagem do texto teatral, o personagem João Miolo, ao subir em sua bicicleta cenográfica, canta uma toada de bumba meu boi cuja letra menciona as pessoas que utilizam como meio de transporte os ônibus urbanos de São Luís.

LÁ VAI (Sotaque da baixada)

Lá vai, ô, lá vai ô
Lá vai meu batalhão (*Bis*)

Saindo quando amanhece
Levando fé e esperança
Voltando quando anoitece
Pão com café p'ras crianças

Passa um e passam dois
Vai passando uma manada
Outros cem passam depois
Com um feixe e uma carrada

Vendedores, vigilantes
Cozinheiros, diarista
Professores e feirantes
Dando uma de artista
Pois, no ônibus lotado
Só entra contorcionista. (AIRES, 2012, p. 162-163)

Para João Miolo, a bicicleta, além de simples e econômica, oferece uma mobilidade mais “digna”, uma vez que, ao contrário dos ônibus urbanos, não expõe seus usuários a inconvenientes tão corriqueiros nos meios de transporte coletivo, tais como: a longa espera (“Essa cansa mais do que um dia de serviço”); o compartilhamento de um exíguo espaço por um grande número de usuários (“ônibus lotado”); o desconforto físico (“só entra contorcionista”); e os conflitos de

sociabilidade dentro dos veículos coletivos (“é um pisa-pisa, um empurra-empurra, um peida-peida da porra!”). Ainda sob o ponto de vista de João Miolo, essa baixa qualidade do serviço de transporte coletivo urbano é uma das causas para o aumento da taxa de motorização na cidade, uma vez que, se os ônibus oferecessem uma experiência de mobilidade satisfatória, “talvez não existisse tanto carro desse jeito” (AIRES, 2012, p. 165).

Ao se preparar para mais uma das frequentes jornadas pelo trânsito da capital maranhense, João Miolo se dirige diretamente à sua bicicleta, como se ela pudesse ouvi-lo e compreendê-lo:

Olha, Burrinha, hoje tu não vai ter do que reclamar. Vê se tu não me apronta uma daquelas de outro dia. Te apertei todinha, a corrente chega tá brilhando. Mas, fica esperta! Tu presta atenção nos buracos que eu te defendo dos carros. E pode ficar sossegada que eu não vou mais trazer peão no teu quadro não. Tu tem razão de não aguentar. Esses “peão” tem [sic] dinheiro pra gastar com festa e não têm condição de comprar uma bicicleta? Chega de ser besta, pois, é como mamãe me dizia: quem acha burrinha não compra cavalo! E vamos logo que é pra pegar pouco trânsito. (AIRES, 2012, p. 163).

Tratando a bicicleta por “Burrinha”³², João Miolo expressa alguns dos receios frequentemente relacionados à mobilidade por bicicleta: a ocorrência de problemas mecânicos; o precário estado da pavimentação das vias de circulação urbana; e o compartilhamento do espaço com veículos motorizados. Por fim, o personagem, brincante de bumba meu boi, canta uma toada na qual retrata o cotidiano da experiência de *ciclomobilidade* em um centro urbano como São Luís.

E quem não quer ser artista
Vai dando uma de atleta
Enfrenta os riscos da pista
Montado na bicicleta

Essa é uma economia
Que traz mais agilidade
Presente nas rodovias
E ruas dessa cidade
Para comprar um bandeco
Economiza a “passage” (*Bis*)

Vai desviando da morte
Sempre com uma certeza
Sabendo a hora que sai
Nunca sabendo se chega (*Bis*) (AIRES, 2012, p. 164).

³² Em São Luís, os usuários da bicicleta costumam atribuí-la as seguintes denominações: *magrela*, *burrinha*, *bike*, *carro*, *camelo*, *biriba*, *boi*. A opção por cada um desses denominativos varia de acordo com as especificações técnicas da bicicleta e com os perfis socioeconômicos de seus usuários. Assim, por exemplo, “bike” é um termo muito utilizado pelos proprietários de bicicletas do tipo *mountain bike*; e “boi”, por sua vez, é mais comum entre os donos de bicicletas velhas e sucateadas.

Na toada cantada por João Miolo, merecem destaque as referências aos cuidados com a saúde e com o condicionamento físico (“vai dando uma de atleta”), aos riscos de acidente de trânsito (“os riscos da pista”, “vai desviando da morte”, “nunca sabendo se chega”), à economia e à agilidade atreladas ao uso da bicicleta como meio de transporte urbano.

Tal como o personagem João Miolo, boa parte das pessoas que responderam ao questionário proposto por esta pesquisa têm profissões que não exigem graus mais elevados de escolaridade. Assim, suas remunerações tendem a ser, de modo geral, baixas.

É conveniente esclarecer, nesse ponto, que a bicicleta é, sim, um meio de transporte barato, haja vista que um modelo básico, que pode ser facilmente encontrado em lojas de departamento e bicicletarias ludovicenses, costuma ser comercializado por, em média, um valor de R\$ 450,00. Contudo, como qualquer equipamento suscetível de aprimoramentos tecnológicos, o preço de uma bicicleta também pode alcançar cifras bem mais elevadas. Modelos fabricados em fibra de carbono, com componentes de alumínio ou tungstênio, câmbios com 27 (vinte e sete) marchas, freios a disco hidráulicos e acessórios como ciclocomputador, GPS³³ e alarme antifurto chegam a ser comercializados por valores que vão de R\$ 6.000,00 a R\$ 50.000,00. Obviamente, devido à composição por renda das pessoas que responderam ao questionário – apresentada a seguir –, as bicicletas utilizadas pelos sujeitos-pesquisados tendem a ser de modelos mais simples e acessíveis.

Com a finalidade de tabular os dados coletados por meio da aplicação do questionário, foi utilizado o mesmo escalonamento de renda adotado pelo IBGE no Censo 2010 (disponível em: www.ibge.gov.br). Durante o período de execução da pesquisa de campo, o valor do salário mínimo vigente no Brasil era de R\$ 640,00. No mês de janeiro de 2014, esse valor sofreu um reajuste e o salário mínimo passou a ser de R\$ 740,00. Levando em consideração as datas de coleta dos dados, adotou-se como referência o valor de R\$ 640,00. No gráfico a seguir, é apresentada

³³ GPS é a sigla, em língua inglesa, para *Global Positioning System*, ou, em língua portuguesa, Sistema de Posicionamento Global. Consiste em um sistema de navegação por satélite que permite identificar com precisão as coordenadas geográficas sob quaisquer condições climáticas. Os dispositivos de GPS especificamente projetados para o uso em bicicletas costumam ser mais caros que os utilizados em automóveis. Seus preços variam de R\$ 400,00 a R\$ 1.800,00.

a composição do universo de 100 (cem) pessoas que responderam ao questionário em razão de suas rendas mensais declaradas.

Renda média mensal (em salários mínimos)

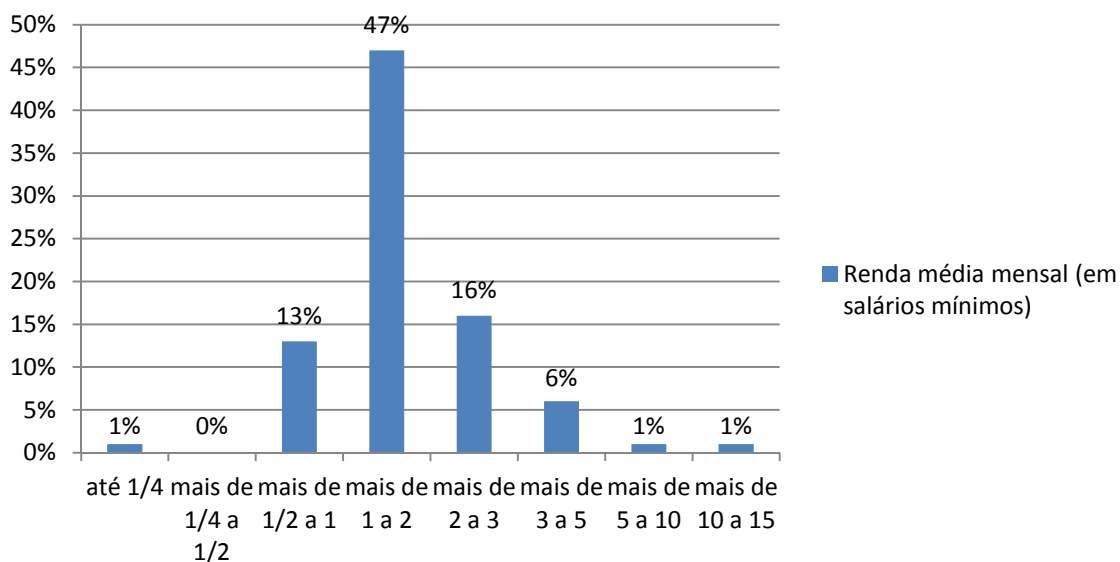


Gráfico 18 – Renda média mensal dos sujeitos pesquisados
Fonte: o autor

A parcela mais significativa das 100 (cem) pessoas que responderam ao questionário tem renda mensal média de 1 (um) a 2 (dois) salários mínimos. Ou seja: 47 (quarenta e sete) pessoas recebem entre R\$ 678,00 e R\$ 1.356,00. Já 16 (dezesesseis) pessoas recebem entre 2 (dois) e 3 (três) salários mínimos, o que equivale a valores entre R\$ 1.356,00 e R\$ 2.034,00 por mês. Outras 13 (treze) pessoas recebem de 1/2 (meio) a 1 (um) salário mínimo, o que corresponde a valores entre R\$ 340,00 e R\$ 678,00 por mês. Apenas 6 (seis) pessoas afirmaram receber de 3 (três) a 5 (cinco) salários mínimos, com valores entre R\$ 2.035,00 e R\$ 3.390,00 reais por mês. Dentre os 100 (cem) sujeitos-pesquisados: 1 (um) declarou receber menos de R\$ 169,50 reais por mês; 1 (um) declarou receber de 5 (cinco) a 10 (dez) salário mínimos, o que equivale a valores entre R\$ 3.390,00 e R\$ 6.780,00 mensais; e 1 (um) afirmou ter renda de 10 (dez) a 15 (quinze) salários mínimos, correspondendo a valores entre R\$ 6.780,00 e R\$ 10.170,00 por mês. Ademais, 15 (quinze) pessoas declararam não ter renda mensal, quantidade que corresponde à soma dos 13 (treze) estudantes e 2 (dois) desempregados mencionados anteriormente. Esses dados confirmam o entendimento segundo o qual a maior

parte das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís são integrantes das classes mais pobres da população ludovicense. Portanto, na capital do Maranhão, a bicicleta é um modal urbano cujos usuários costumam apresentar baixa renda.

Já no que diz respeito à escolaridade dos sujeitos-pesquisados, o gráfico a seguir indica a composição do universo de 100 (cem) pessoas que responderam ao questionário.

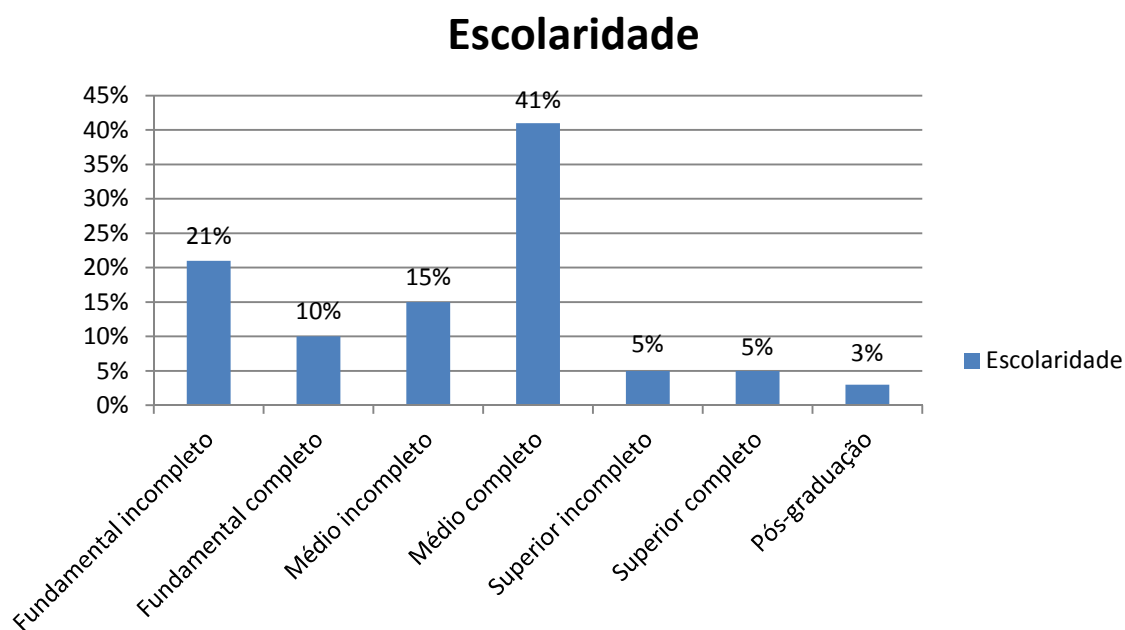
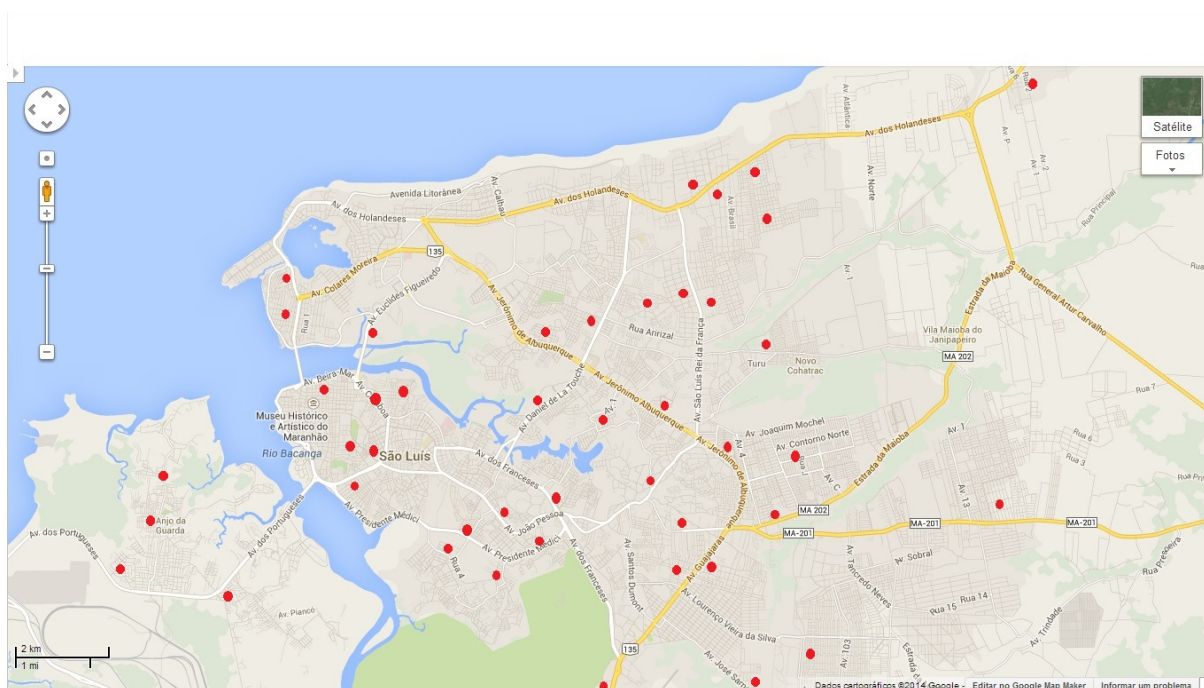


Gráfico 19 – Escolaridade dos sujeitos-pesquisados
Fonte: o autor

Segundo os dados constantes no gráfico acima, é notável que a maior parte dos sujeitos-pesquisados (46%) possui o ensino médio completo. Já 21% possuem o fundamental incompleto; 5% possuem nível superior incompleto; 5%, o superior completo; e apenas 3% têm pós-graduação. A baixa escolaridade média é mais um indicador dos perfis socioeconômicos das pessoas que pedalam através da cidade de São Luís.

Na aplicação do questionário, também foram identificados os bairros em que residem os sujeitos-pesquisados. No mapa a seguir, esses endereços são indicados por meio de pontos em vermelho.



Mapa 3 – Bairros em que moram os sujeitos-pesquisados
Fonte: Google Maps (marcações do autor)

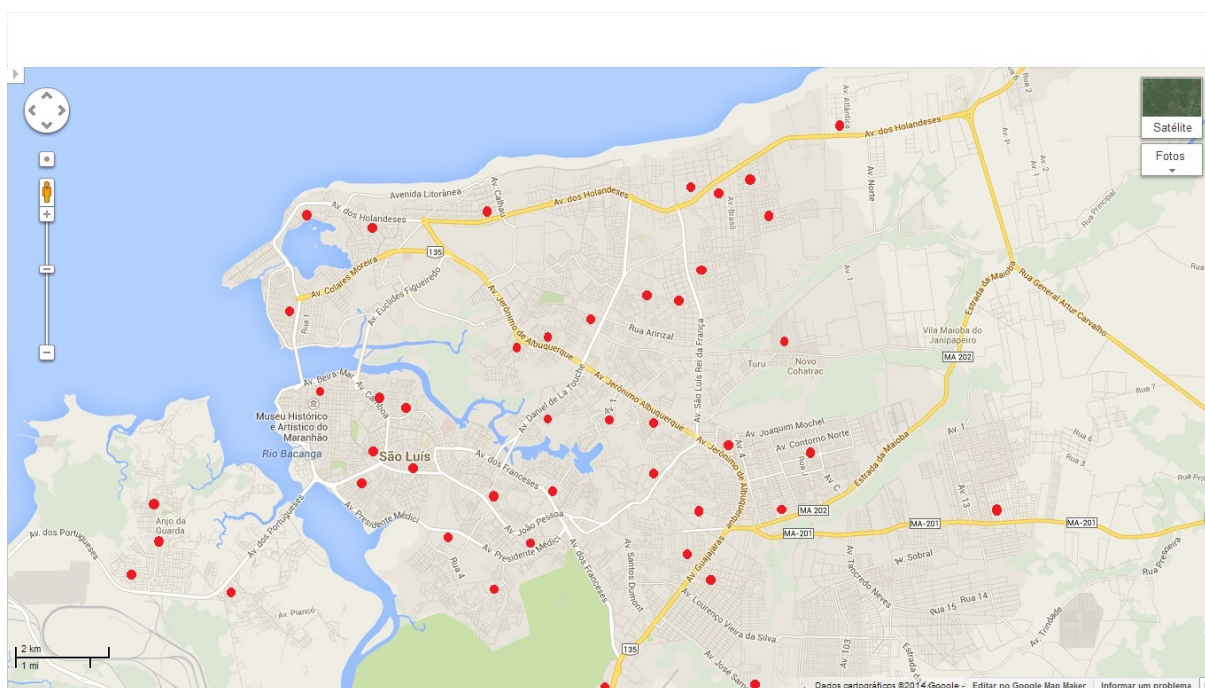
Já na tabela a seguir, são indicados os nomes dos bairros mencionados e a quantidade de sujeitos-pesquisados que neles habitam.

BAIRROS	QUANTIDADE DE SUJEITOS-PESQUISADOS
São Francisco	10 (dez para cada bairro)
Turu	9 (nove para cada bairro)
Vila Palmeira, Cohab, Anil	6 (seis para cada bairro)
Coroadinho	5 (cinco para cada bairro)
Coroado, Centro, São Cristóvão, São Raimundo	3 (três para cada bairro)
Cambóa, Jaracati, Vinhais, Anjo da Guarda, Cohatrac, Parque Vitória, Ipem Bequimão, Sol e Mar, Vila Luisão, Coheb/Sacavém, Forquilha	2 (dois para cada bairro)

Coreia de Baixo, Vila Embratel, Olho d'Água, Parque Timbira, Ipase, Liberdade, Vila Isabel, Bom Jesus, Vila Passos, Maiobão, Cohama, Aurora, Vila Cascavel, Ponta d'Areia, Jardim Eldorado, Angelim, Araçagy, Vila Flamengo, Vila Vicente Fialho, Divineia, São Bernardo, Maracanã, João Paulo, Areinha	1 (um para cada bairro)
TOTAL	100 (cem)

Tabela 7 – Bairros citados e quantidade de sujeitos-pesquisados que neles habitam
Fonte: o autor

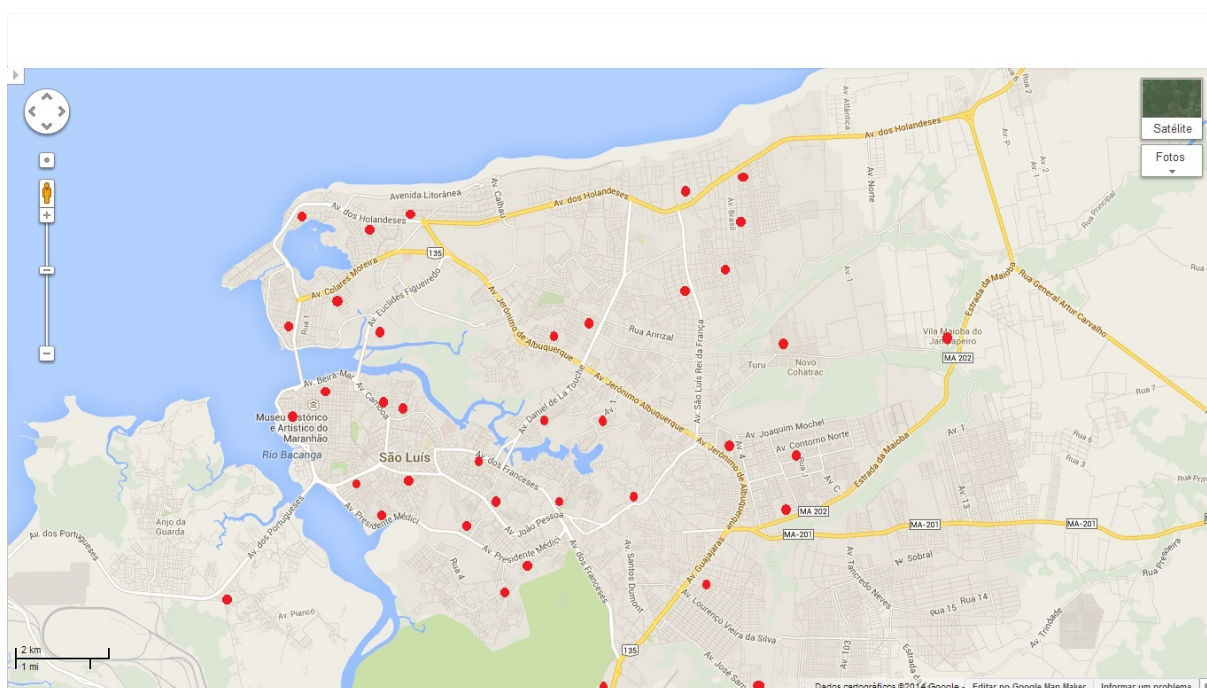
Como os sujeitos-pesquisados foram interpelados em trânsito, deslocando-se dos mais diversos pontos da cidade, com diferentes motivações, procurou-se também registrar os pontos de origem e os pontos de destino desses deslocamentos. No mapa a seguir, são indicados os pontos de origem mencionados.



Mapa – Pontos de origem dos deslocamentos
Fonte: Google Maps (marcações do autor)

Com 9 (nove) ocorrências, o bairro do São Francisco foi o mais mencionado como ponto de origem. O bairro do Turu teve 8 (oito) ocorrências. Os bairros da Cohab e do Anil, 6 (seis). Os bairros do Coroadinho e da Vila Palmeira, 5 (cinco). Apenas o bairro do Olho d'Água teve 4 (quatro) ocorrências. Os bairros do Cohafuma, Vinhais, Sol e Mar, Ponta d'Areia, São Cristóvão e São Raimundo tiveram 3 (três) ocorrências cada um. Os bairros da Camboa, Centro, Anjo da Guarda, Cohatrac, Parque Vitória, Ipem-Bequimão, Jardim Eldorado e Ponta do Farol tiveram 2 (duas) ocorrências cada. Já os bairros da Vila Embratel, Jaracati, Parque Timbira, Monte Castelo, Liberdade, Vila Isabel, Bom Jesus, Vila Passos, Maiobão, Cohama, Aurora, Vila Luisão, Calhau, Coheb-Sacavém, Angelim, Araçagi, Forquilha, Vila Vicente Fialho, Divineia, São Bernardo, Maracanã, João Paulo e Areinha tiveram 1 (uma) ocorrência cada um.

Além dos pontos de origem, também foram registrados os pontos de destino dos deslocamentos dos sujeitos-pesquisados. O mapa a seguir ilustra os locais para onde essas pessoas pedalavam.



Mapa 5 – Pontos de destino dos deslocamentos
Fonte: Google Maps (marcações do autor)

No que diz respeito à quantidade de pessoas que mencionaram os pontos de destino de seus deslocamentos, 14 (catorze) delas indicaram o bairro da Cohab. Já 8 (oito) pessoas indicaram o bairro do Turu e 6 (seis) indicaram o Centro. Os

bairros do Olho d'Água, do Jardim São Cristóvão e do São Francisco foram indicados por 5 (cinco) pessoas cada um. O bairro da Forquilha foi indicado por 4 (quatro) pessoas. Com 3 (três) indicações, foram citados os bairros do Coroadó, Anil, Bequimão, Cohatrac, Ponta da Areia e Renascença. Com 1 (uma) indicação cada um, foram mencionados os bairros da Vila Embratel, Vila Palmeira, Ipase, Areinha, Parque dos Nobres, Parque Vitória, Maioba, Monte Castelo, Vila Cascavel, Jardim Eldorado, Ponta do Farol, Jaracati, Santa Clara, São Raimundo, Vila Luisão, Calhau, Vila Flamengo, Divineia, Cohama, João Paulo e Praia Grande.

Na aplicação dos questionários, foram coletados dados específicos sobre os usos que os sujeitos-pesquisados fazem da bicicleta como meio de transporte em São Luís. Um primeiro item buscou registrar a quilometragem total do trajeto percorrido por essas pessoas na ocasião da abordagem investigativa. Foram estabelecidos 5 (cinco) grupos: 1) até 5 km; 2) de 5 km a 10 km; 3) de 10 a 15 km; 4) 15 km a 20 km; e 5) mais de 20 km. No cálculo da quilometragem desses deslocamentos, foram somados os percursos de ida e de volta, ou seja, do ponto de origem ao ponto de destino e do ponto de destino ao ponto de origem. No gráfico a seguir, é indicada a composição do universo de sujeitos-pesquisados em relação à quilometragem de seus percursos.

Quilometragem percorrida

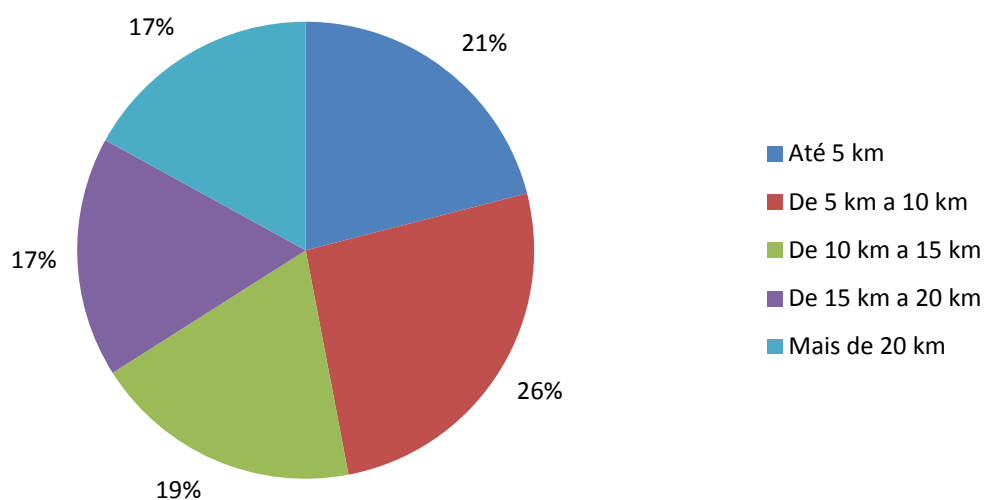


Gráfico 20 – Quilometragem percorrida pelos sujeitos-pesquisados
Fonte: o autor

A leitura do gráfico acima indica que 26% dos sujeitos-pesquisados pedalarão, no dia da aplicação dos questionários, de 5 km a 10 km. Já 21%, segundo os dados coletados, pedalarão até 5 km, uma quilometragem considerada baixa, mas que corresponde ao raio de extensão no qual a bicicleta apresenta as maiores vantagens como meio de transporte em relação a meios motorizados. Interessante notar que, no universo de pessoas que responderam ao questionário, 17% pedalarão mais de 20 km em seus percursos.

No que diz respeito às finalidades dos deslocamentos dos sujeitos pesquisados, 47% afirmaram que estavam se dirigindo aos seus locais de trabalho e apenas 2 % disseram estavam se dirigindo aos seus locais de estudo. Já os 51% restantes afirmaram ter outras finalidades em seus deslocamentos. O gráfico a seguir ilustra esses dados.

Finalidade dos deslocamentos

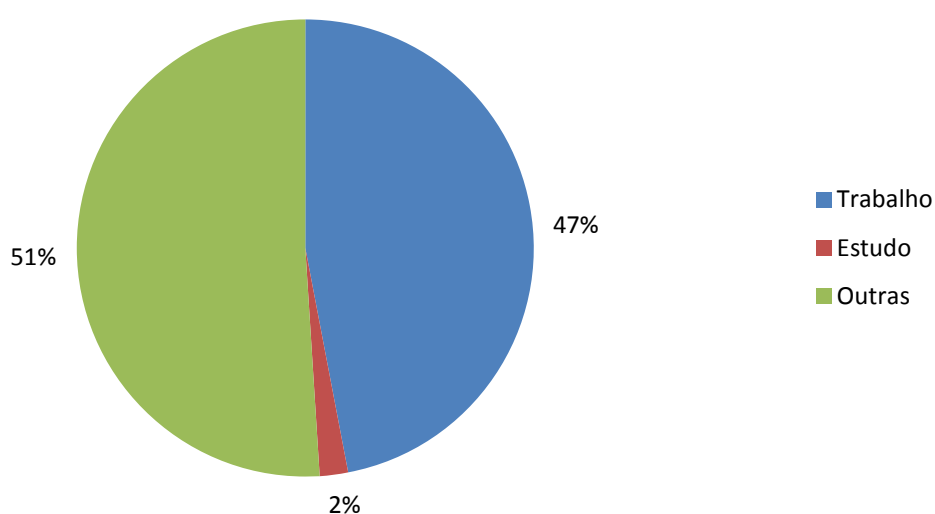


Gráfico 21 – Finalidade dos deslocamento
Fonte: o autor

Dentre as outras finalidades mencionadas pelos sujeitos-pesquisados, destacam-se: ir a mercados, feiras, lojas, padarias, agências lotéricas ou bancárias; visitar amigos e familiares; buscar mãe, filhos ou esposas em paradas de ônibus; procurar imóveis para alugar; ir a oficinas de bicicletas.

Ao serem questionados sobre a frequência com que usam a bicicleta como meio de transporte durante a semana, 42% dos sujeitos-pesquisados

afirmaram que a utilizam 7 (sete) dias por semana. Já 24% disseram utilizá-la 6 (seis) dias e 10% disseram que a utilizam 5 (cinco) dias. Desse modo, 76% das pessoas que responderam ao questionário utilizam a bicicleta como meio de transporte 5 (cinco) ou mais dias por semana. O gráfico a seguir ilustra os dados coletados.

Quantos dias por semana utiliza a bicicleta como meio de transporte?

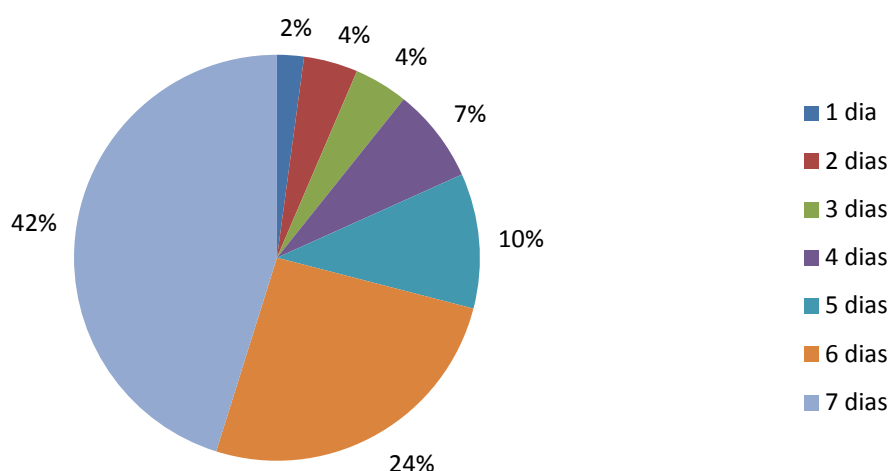


Gráfico 22 – Quantos dias por semana utiliza a bicicleta como meio de transporte?
Fonte: o autor

Os sujeitos-pesquisados também responderam à seguinte pergunta: você utiliza outros meios de transporte além da bicicleta? No universo de 100 (cem) pessoas que responderam ao instrumento de coleta de dados, 77 (setenta e sete) afirmaram que, sim, utilizam outros meios de transporte. Já 23 (vinte e três) afirmaram que a bicicleta é o único meio de transporte que utilizam. É importante observar que essas 23 (vinte e três) pessoas são todas do gênero masculino e fazem uso da bicicleta cotidianamente. O gráfico a seguir ilustra esses dados.

Você utiliza outro meio de transporte além da bicicleta?

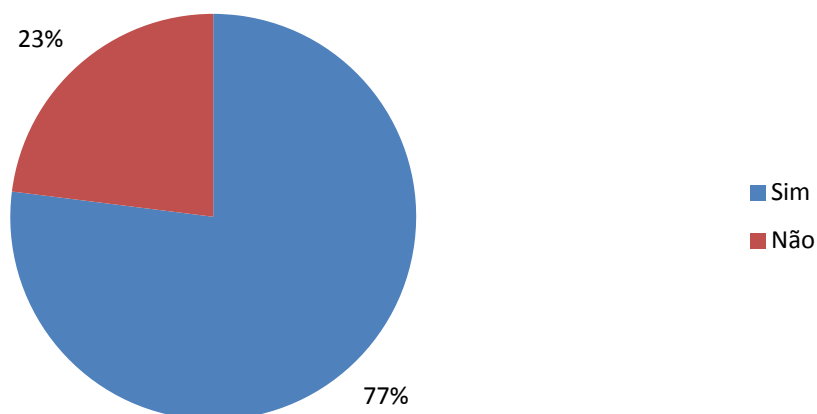


Gráfico 23 – Você utiliza outro meio de transporte além da bicicleta?
Fonte: o autor

Dentre as 77 (setenta e sete) pessoas que afirmaram utilizar outros meios de transporte além da bicicleta, 60 (sessenta) mencionaram o ônibus urbano; 21 (vinte e uma) mencionaram o carro particular; 7 (sete) mencionaram a motocicleta; e 1 (uma) pessoa mencionou o táxi. A soma desses dados é superior a 77 (setenta e sete) porque algumas das pessoas mencionaram mais de um meio de transporte.

Ao serem questionados sobre a quantidade de bicicletas que possui, 61% dos sujeitos-pesquisados afirmaram que têm apenas 1 (uma) bicicleta. Já 36% afirmaram que possuem 2 (duas) bicicletas. Dos outros 3% restantes, 1 (uma) pessoa afirmou possuir 3 (três) bicicletas; 1 (uma) possui 4 (quatro) bicicletas; e, por fim, 1 (uma) possui 5 (cinco) bicicletas. No caso específico deste último sujeito-pesquisado, que é proprietário de 5 (cinco) bicicletas, é interessante notar que ele é do gênero masculino, 45 (quarenta e cinco) anos, casado, empresário, pós-graduado e possui renda mensal de aproximadamente R\$ 7.000,00. Apesar de também ser proprietário de automóvel, utiliza a bicicleta como meio de transporte 7 (sete) dias por semana, fazendo uso do carro unicamente quando tem que transportar cargas ou familiares. Uma das 5 (cinco) bicicletas que possui é da marca *Muzzicycle*. De fabricação nacional, o quadro dessa bicicleta tem como matéria-prima garrafas PET recicladas.

O gráfico seguinte apresenta a composição do universo de sujeitos-pesquisados em razão da quantidade de bicicletas que possui.

Quantas bicicletas você possui?

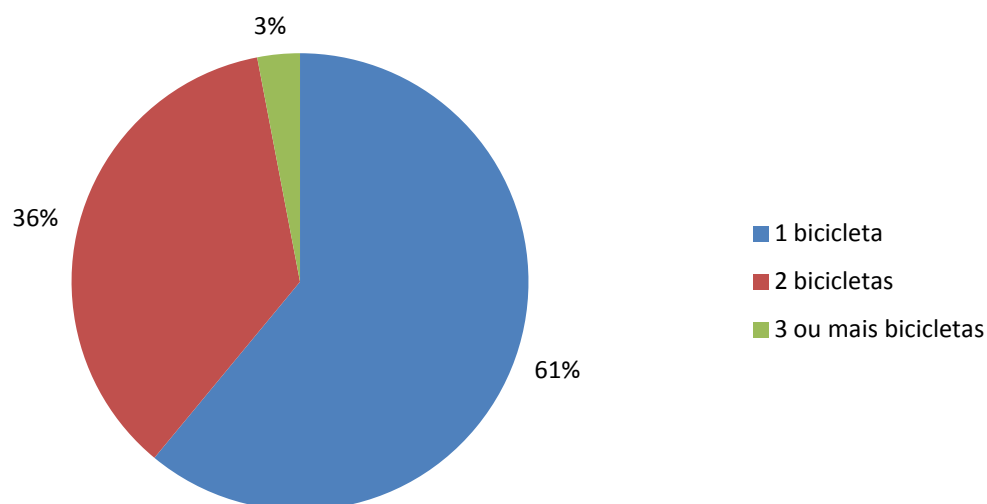


Gráfico 24 – Quantas bicicletas você possui?
Fonte: o autor

Quando questionados se utilizam algum equipamento de segurança, tais como capacete, luvas, luzes sinalizadoras, coletes refletivos, buzinas ou roupas próprias para andar de bicicleta, 72% dos sujeitos-pesquisados afirmaram que não fazem uso desses recursos. Apenas 28% das pessoas utilizam algum tipo de equipamento de segurança.

A respeito da utilização de equipamentos de segurança no universo de 100 (cem) pessoas que responderam ao questionário proposto, convém esclarecer que a quantidade das que fazem uso de capacete, luvas e demais itens muito provavelmente só atingiu a marca de 28% devido ao fato de o instrumento de coleta de dados ter sido aplicado na concentração do já mencionado movimento Bicletada São Luís. Nos outros pontos de aplicação, constatou-se que apenas 13 (treze) pessoas faziam uso desses equipamentos em seus deslocamentos cotidianos. O gráfico a seguir ilustra os dados coletados a esse respeito.

Você utiliza algum equipamento de segurança?

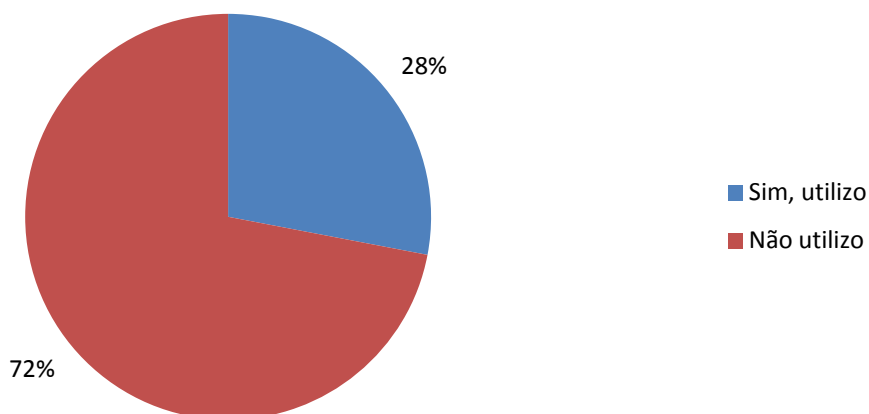


Gráfico 25 – Você utiliza algum equipamento de segurança?
Fonte: o autor

Ao serem questionados se utilizam *bagageiro*³⁴ em suas bicicletas, 29% dos sujeitos-pesquisados responderam afirmativamente e 71% responderam negativamente. Convém esclarecer que é muito comum o transporte de cargas leves nos deslocamentos por bicicleta. Geralmente, o estudante carrega consigo livros e cadernos; o trabalhador da construção civil transporta ferramentas e equipamentos de segurança; o comerciário pedala munido de sua farda de trabalho e, até mesmo, de marmita, na qual leva pequenas refeições. Também é muito recorrente que as pessoas do gênero feminino utilizem bicicletas com cestinha³⁵. Já as pessoas do gênero masculino, quando usam bicicletas que não dispõem de *bagageiro*, geralmente utilizam mochilas, bolsas a tiracolo ou mesmo sacolas plásticas amarradas ao guidom.

O gráfico a seguir ilustra os dados coletados acerca da presença ou não de *bagageiros* nas bicicletas dos sujeitos-pesquisados.

³⁴ *Bagageiro* é um acessório que é fixado ao quadro da bicicleta e tem a função de servir de suporte para carregar pequenas cargas ou até pessoas. A capacidade de carga depende das suas dimensões, do material de que feito e da quantidade de pontos de fixação de que dispõe. Em São Luís, esse acessório é popularmente conhecido pelo nome de “garupa”.

³⁵ *Cestinha* é um acessório que é fixado ao guidom da bicicleta e tem a função de servir de depositório para pequenas cargas, geralmente sacolas, bolsas ou objetos leves e de dimensões reduzidas.

Você utiliza bagageiro?

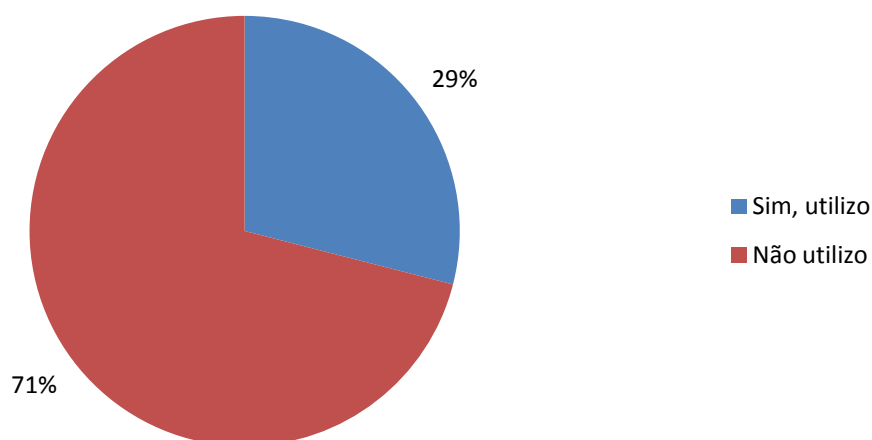


Gráfico 26 – Você utiliza bagageiro?
Fonte: o autor

Na aplicação dos questionários, também buscou-se saber quais foram as maiores distâncias percorridas de bicicleta em um único dia pelos sujeitos-pesquisados. As respostas foram agrupadas da seguinte forma: 1) até 10 km; 2) de 10 km a 20 km; 3) de 20 km a 30 km; 4) de 30 km a 40 km; 5) de 40 km a 50 km; e 6) mais de 50 km.

Neste ponto, é necessário observar que as distâncias apontadas podem ter sido percorridas entre municípios distintos. Trata-se do caso, por exemplo, de uma pessoa que mora no bairro do Anjo da Guarda e se desloca ao seu local de trabalho, localizado no bairro do Maiobão, que, a rigor, pertence ao perímetro urbano do município de Paço do Lumiar, situado na região metropolitana da capital maranhense. Cumpre observar ainda que houve sujeitos-pesquisados que chegaram a pedalar, em um único dia, distâncias superiores a 100 (cem) quilômetros. Esse dado, à primeira vista, para pessoas que nunca utilizaram a bicicleta como meio de transporte, pode parecer improvável. Contudo, com uma experiência de *ciclomobilidade* acumulada em anos de prática, é perfeitamente possível que uma pessoa, independentemente do gênero e da idade, desde que em perfeitas condições de saúde, consiga percorrer longas distâncias. O gráfico seguinte indica os dados obtidos acerca das maiores distâncias percorridas pelos sujeitos-pesquisados.

Qual a maior distância que você já percorreu de bicicleta em um único dia?

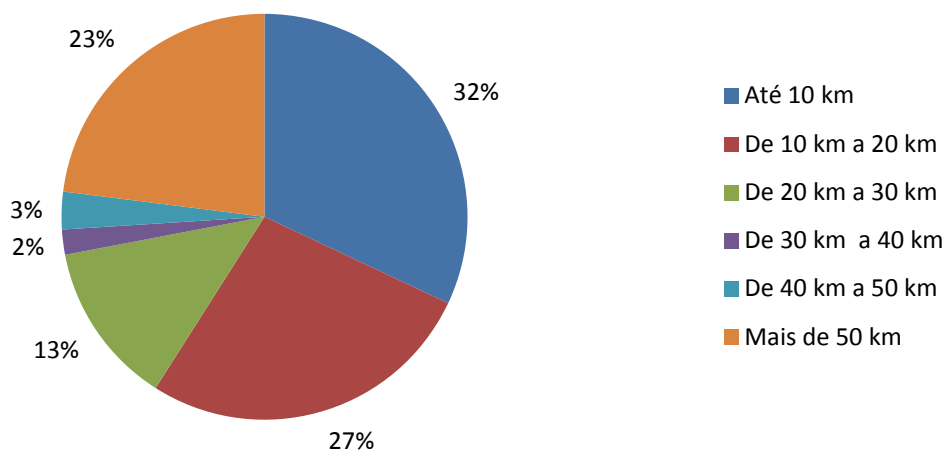


Gráfico 27 – Qual a maior distância que você já percorreu de bicicleta em um único dia?
Fonte: o autor

A aferição das distâncias percorridas por essas pessoas também pode ser muito útil para iniciativas do poder público municipal que visem à elaboração de um planejamento cicloviário para a cidade de São Luís. Ademais, um estudo rigoroso sobre os trajetos mais frequentes que essas pessoas realizam cotidianamente pode indicar as principais rotas de fluxo da *ciclomobilidade* na capital maranhense, servindo de parâmetro para a definição dos locais mais propícios à construção de infraestruturas urbanas que favoreçam a bicicleta como modal urbano.

Os sujeitos-pesquisados também responderam à seguinte pergunta: há quantos anos você utiliza a bicicleta como meio de transporte? As respostas foram agrupadas da seguinte forma: 1) menos de 1 ano; 2) de 1 a 2 anos; 3) de 2 a 4 anos; 4) de 4 a 6 anos; 5) de 6 a 8 anos; 6) de 8 a 10 anos; 7) de 10 a 20 anos; e 8) mais de 20 anos. A esse respeito, convém notar que, quantos mais anos uma pessoa acumula na prática da *ciclomobilidade*, mais conhecimento empírico ela vai obtendo acerca dos espaços de circulação urbana, sabendo se orientar em meio à geografia da cidade e sabendo optar pelas rotas mais favoráveis aos seus desígnios de deslocamento. No gráfico seguinte, são apresentados os dados obtidos.

Há quantos anos você utiliza a bicicleta como meio de transporte?

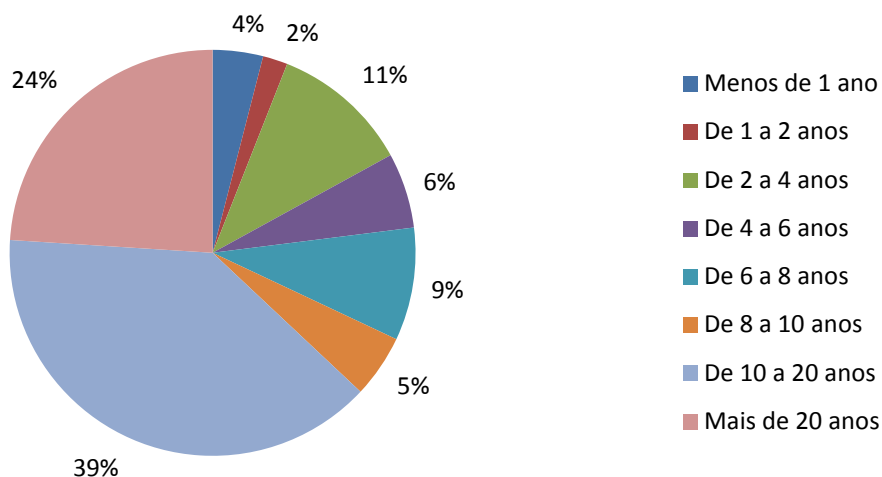


Gráfico 28 – Há quantos anos você utiliza a bicicleta como meio de transporte?
Fonte: o autor

Interessante notar que 63% das pessoas que responderam ao questionário já utilizam a bicicleta como meio de transporte há mais de 10 (dez) anos. Portanto, trata-se de indivíduos que possuem uma longa experiência de *ciclomobilidade* e podem indicar com propriedade os aspectos mais relevantes que estão relacionados a essa forma de inserção e circulação no espaço urbano.

Ademais de todos esses dados já apresentados, todos os 100 (cem) sujeitos-pesquisados também responderam às seguintes perguntas: 1) por que você utiliza a bicicleta como meio de transporte?; 2) na sua opinião, qual é o principal ponto positivo de utilizar a bicicleta?; e, por fim, 3) na sua opinião, qual é o principal ponto negativo de utilizar a bicicleta?

O propósito da primeira pergunta foi fazer um levantamento das principais razões que impulsionam esses sujeitos-pesquisados a pedalar através da cidade. Por meio da leitura e da análise das respostas apresentadas, é possível delinear determinadas formações discursivas que são reativadas por esses sujeitos. Convém esclarecer que o questionamento foi proposto de forma aberta, deixando as pessoas livres para apresentar as respostas que lhes conviesse. Essa abertura, obviamente, gerou uma ampla variedade de respostas, que foram posteriormente agrupadas levando em consideração suas regularidades e afinidades. Convém esclarecer, também, que alguns dos sujeitos-pesquisados citaram 2 (duas) ou mais razões

relacionadas à adoção da bicicleta como meio de transporte. Desse modo, a soma do número total de respostas supera o número de questionários aplicados.

Embora o foco da pesquisa não esteja voltado a pessoas que fazem uso da bicicleta como equipamento desportivo ou de lazer, 27 (vinte e sete) dos sujeitos-pesquisados afirmaram que utilizam a bicicleta por conta da atividade física que ela proporciona. No mesmo sentido, 19 (dezenove) pessoas disseram que a utilizam simplesmente porque “gostam”.

Já 27 (vinte e sete) afirmaram que a principal razão é a rapidez propiciada pela *ciclomobilidade* no espaço urbano, o que sugere um dos aspectos mais notáveis da crise de mobilidade urbana que acomete a cidade de São Luís: a diminuição da velocidade de deslocamento em virtude da saturação das vias.

Não obstante a escassez de infraestruturas urbanas destinadas à circulação de bicicletas, 16 (dezesesseis) pessoas citaram a “facilidade de locomoção”, já que a bicicleta pode transitar por espaços exíguos e por rotas onde o fluxo de veículos motorizados não é viável.

Dos sujeitos-pesquisados, 15 (quinze) disseram que “a bicicleta é melhor que os ônibus”, evidenciando mais uma vez a precariedade do sistema de transporte público coletivo em São Luís. É provável que essas 15 (quinze) pessoas considerem a bicicleta melhor que os ônibus urbanos porque nestes elas têm que dividir espaço com uma grande quantidade de pessoas, além de despende dinheiro para pagar as passagens e esperar longos períodos em pontos mal estruturados. Além disso, também é provável que elas tenham em mente a falta de segurança nas viagens em ônibus urbanos, alvos frequentes de assaltos em diferentes pontos da cidade. No que diz respeito ao aspecto econômico, 16 (dezesesseis) pessoas também citaram o fato de a mobilidade por bicicleta ser “mais barata”, já que prescinde de combustíveis, passagens, tributos e demais encargos inerentes à mobilidade por veículos motorizados. Contudo, é inegável, como já mencionado no capítulo 1, o *status* social privilegiado de que goza o automóvel privado na contemporaneidade, motivo que pode ser identificado nas respostas de 2 (duas) pessoas, que afirmaram que utilizam a bicicleta porque não têm carro e não dispõem de dinheiro para comprar um, reforçando o entendimento segundo o qual quanto maior for a renda da população maior também será a taxa de motorização da sociedade. Outras 5 (cinco) pessoas mencionaram a palavra “necessidade” como razão para o exercício da *ciclomobilidade*, o que, mais uma vez, indica que boa parte das pessoas que

pedalam através da cidade pertencem às faixas mais pobres da população ludovicense.

No que diz respeito às condições inerentes ao uso da bicicleta como meio de transporte, 12 (doze) pessoas afirmaram que a principal razão para esse uso consiste na praticidade, haja vista que a bicicleta ocupa pouco espaço, pode ser estacionada sem grandes problemas, é leve, barata e, se tiver qualquer problema mecânico, pode ser empurrada ou transportada em outros meios, como em carros, em ônibus e até mesmo em motocicletas.

Dentre as outras respostas apresentadas, apenas 1 (uma) cita o fato de a bicicleta não emitir gases poluentes. É possível depreender, desse dado, que a sustentabilidade ambiental não constitui uma forte razão apontada por seus usuários para a adoção da bicicleta como meio de transporte na cidade de São Luís. Contudo, 9 (nove) pessoas afirmaram que a bicicleta é “viável”, o que demonstra que uma parte dos sujeitos-pesquisados pondera entre as vantagens e desvantagens da adoção desse modal e conclui que a sua utilização apresenta mais pontos positivos que negativos.

Devido ao fato de o usuário da bicicleta estar em contato direto com a paisagem urbana e com os demais transeuntes, 4 (quatro) pessoas disseram que pedalam através da cidade porque a bicicleta é um meio de transporte “humanizado” que favorece a sociabilidade. A esse respeito, convém considerar que, enquanto o condutor de um automóvel privado lida constantemente com o estresse em seus deslocamentos por conta dos mais diversos motivos (engarrafamentos, medo de assalto, gastos com manutenção, risco de acidentes etc.), a pessoa que pedala, no ato do deslocamento, tem uma ocasião propícia para relaxar e contemplar a cidade. Por isso, 2 (duas) pessoas citaram que adotam a bicicleta porque ela representa uma “terapia”, porque é “divertida” e também porque ajuda a mudar “o olhar sobre a cidade”. Outras 2 (duas) pessoas apontaram que o uso da bicicleta não tem “burocracia”, ou seja, não demanda uma série de procedimentos metódicos ou normativos: basta subir e pedalar.

Já o objetivo da segunda pergunta foi identificar as principais vantagens reconhecidas pelas pessoas que pedalam em relação ao meio de transporte que utilizam: a bicicleta. A tabulação dos dados obtidos seguiu os mesmos procedimentos adotados anteriormente.

Assim como a prática de atividade física foi apontada como o principal motivo para a utilização da bicicleta nos deslocamentos urbanos, 50 (cinquenta) pessoas afirmaram que os cuidados com a saúde constituem o ponto positivo mais relevante relacionado à *ciclomobilidade*. Já 29 (vinte e nove) pessoas citaram a economia de tempo e a rapidez. A economia de dinheiro foi citada por 15 (quinze) pessoas. A diversão foi o ponto positivo indicado por 10 (dez) dos sujeitos-pesquisados. O fato de a bicicleta não ficar retida em engarrafamentos e o de não poluir o ar foram apontados por 7 (sete) pessoas cada um. Já 6 (seis) dos sujeitos-pesquisados citaram a viabilidade da adoção desse modal como principal ponto positivo; 5 (cinco) citaram a qualidade de vida propiciada pelo uso frequente da bicicleta; e 4 (quatro), a interação entre a cidade e as pessoas que pedalam ao ar livre.

É perceptível, na ampla variedade de respostas dadas, que discursos médicos e científicos sobre a prática de atividades físicas e sobre os benefícios da adoção de hábitos saudáveis são retomados e ratificados por grande parte dos sujeitos-pesquisados. As pessoas cujas respostas mantêm estreitas relações com tais discursos investem em uma posição identitária que se caracteriza por comportamentos que são opostos ao sedentarismo e ao descuido com a saúde física e mental. Desse modo, o sujeito que pedala frequentemente se vê como um indivíduo mais ativo em comparação com outro indivíduo que apenas utiliza meios de transporte motorizados.

A propalada rapidez da bicicleta, que se expressa na economia de tempo durante os deslocamentos urbanos, e o baixo custo financeiro atrelado à *ciclomobilidade* são condizentes com um paradigma de mobilidade cujas bases discursivas estão fundadas no conceito de sustentabilidade. Menos tempo e menos dinheiro são gastos para ir de um ponto a outro, sem os inconvenientes dos engarrafamentos, das filas de espera em estacionamentos e dos encargos decorrentes do uso de automóvel privado. A título de exemplo, na cidade de São Luís, um percurso de aproximadamente 15 (quinze) quilômetros pode ser realizado, no horário de pico (entre as 17h30 e as 19h30), em intervalos de tempo bem diferentes, dependendo do meio de transporte utilizado. Para ir da UFMA, no Aterro do Bacanga, para o bairro do Cohatrac, situado a 13 km do Centro da cidade, um usuário de ônibus urbano gasta de 70 a 110 minutos no horário de pico. Já um usuário de bicicleta, nas mesmas condições, gasta de 35 a 50 minutos. Convém

esclarecer que essas medições foram realizadas e registradas pelo pesquisador em diferentes dias ao longo dos 2 (dois) anos de execução desta pesquisa.

Por fim, o propósito da terceira pergunta foi identificar as principais reivindicações e reclamações apontadas pelos sujeitos-pesquisados. A maior parte das pessoas – 58 (cinquenta e oito) – citou a falta de segurança e de respeito no trânsito como o ponto negativo mais recorrente no que diz respeito à *ciclomobilidade* em São Luís. O segundo fator mais citado foi a escassez de ciclovias, referida por 21 (vinte e uma) pessoas. O compartilhamento de vias engarrafadas foi mencionado por 10 (dez) pessoas. Outras 10 (dez) fizeram referência ao cansaço e ao desgaste físico como principal ponto negativo. Já a ocorrência de problemas mecânicos foi citada por 3 (três) pessoas e a escassez de bicicletários, por 2 (duas). O péssimo estado da pavimentação das vias e a presença de automóveis estacionados sobre ciclovias foram pontos negativos também apontados por 2 (duas) pessoas cada um. Ainda foram apontados os seguintes fatores, com uma ocorrência cada: a necessidade de realizar revisões mecânicas na bicicleta; a falta de sinalização vertical e horizontal específica para a bicicleta; a topografia irregular da cidade de São Luís; a falta de sombras e a pouca arborização nas vias de circulação urbana; as longas distâncias a serem percorridas diariamente; os aspectos climáticos, tais como a elevada temperatura e a ocorrência de chuvas; e a falta de incentivo, por parte do poder público, à utilização da bicicleta como meio de transporte em São Luís.

É interessante observar que, dos 100 (cem) sujeitos-pesquisados, 4 (quatro) disseram não existir nenhum ponto negativo relacionado à *ciclomobilidade*. Por fim, 1 (uma) pessoa indicou um aspecto inusitado ao responder à pergunta proposta: segundo ela, o principal ponto negativo consiste no fato de “a bicicleta não chamar mulher”. O discurso mobilizado por esse texto do sujeito-pesquisado traz, no plano do não-dito, ou seja, no espaço simbólico daquilo que não é falado mas que se insinua nos desvãos da linguagem, um sentido que é recorrente na contemporaneidade: o de que o carro privado, por ser um índice do poder econômico de seu proprietário, desperta a atenção do gênero oposto e favorece as “conquistas amorosas” em uma sociedade machista, capitalista e direcionada pelo vetor do automobilismo. Já a bicicleta, sendo reconhecida socialmente como o meio de transporte adotado pelas pessoas mais pobres, não serviria a esse propósito.

Nesse ponto, cumpre explicitar que, após a aplicação dos 100 (cem)

questionários e a subsequente tabulação dos dados, outro procedimento metodológico foi adotado: a realização de entrevistas, com o escopo de coletar depoimentos orais de 3 (três) pessoas escolhidas no universo de 100 (cem) sujeitos-pesquisados. Os critérios utilizados para definir os informantes foram os seguintes: 1) a disponibilidade em participar da entrevista; e 2) a diferenciação dos perfis socioeconômicos dos entrevistados entre si. Desse modo, foram selecionados alguns possíveis entrevistados, os quais foram contatados. As entrevistas foram agendadas, realizadas, devidamente registradas em gravações eletrônicas e transcritas. As falas dos entrevistados, assim, serviram de *corpus* para a análise discursiva das identidades desses usuários de bicicleta como meio de transporte.

A cada uma das pessoas entrevistadas foram formuladas as seguintes perguntas: 1) por que você utiliza a bicicleta como meio de transporte?; 2) na sua opinião, quem são as pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís?; e 3) na sua opinião, que ideias a sociedade em geral (incluindo seus amigos, familiares e colegas de trabalho) fazem das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís?. É necessário esclarecer que, embora a primeira pergunta já estivesse sido formulada e respondida pelos sujeitos-pesquisados durante a aplicação do questionário, no momento da entrevista essas pessoas poderiam desenvolver suas respostas com maior liberdade e espontaneidade, uma vez que seriam interpelados não durante seus deslocamentos urbanos, mas, sim, em momentos outros, previamente agendados. Assim, buscou-se garantir-lhes o anonimato e a livre expressão de suas ideias. Portanto, as 3 (três) pessoas entrevistadas serão aqui identificadas apenas pela primeira letra de seus prenomes.

Nesse ponto, convém apresentar sinteticamente os perfis socioeconômicos dos 3 (três) sujeitos que participaram da etapa de entrevistas. O primeiro deles, identificado pela letra “E”, é do gênero masculino, tem 34 (trinta e quatro) anos de idade, é solteiro, nasceu na cidade de São Luís, é pardo, católico e exerce a profissão de borracheiro, com renda mensal de aproximadamente R\$ 800,00. “E” possui o Ensino Médio completo, escolaridade obtida apenas no ano de 2012, quando já contava com 33 (trinta e três) anos de idade. Morador do bairro da Aurora, “E” foi abordado em trânsito no dia 25 de outubro de 2013, às 21h30, nas imediações do retorno do bairro Olho d’Água, quando se deslocava para visitar um amigo. Na ocasião da aplicação do questionário, “E” informou que: utiliza a bicicleta

como meio de transporte durante todos os 7 (sete) dias da semana; não utiliza outro meio de transporte urbano; possui 2 (duas) bicicletas, do tipo *mountain bike*; utiliza equipamentos de segurança e bagageiro; já percorreu 172 quilômetros em um único dia; e pedala há 19 (dezenove) anos. Além disso, “E” também que considera o condicionamento físico e os cuidados com a saúde os principais pontos positivos da utilização da bicicleta como meio de transporte. Já a respeito dos pontos negativos, “E” mencionou “a falta de respeito dos motoristas”.

O segundo sujeito entrevistado, identificado pela letra “C”, pertence ao gênero masculino, tem 45 anos de idade, é casado, nasceu em São Luís, é branco, não tem religião, é empresário, com renda mensal aproximada de R\$ 7.000,00. “C” é graduado nos cursos de Administração e Direito e possui pós-graduação. Morador do bairro Jardim Eldorado, “C” foi abordado em um ponto de parada, nas proximidades da Lagoa da Jansen, no dia 7 de novembro de 2013, às 20h20, quando se deslocava de sua casa para o bairro do Renascença, com o propósito de visitar um cliente de sua empresa. Na ocasião de aplicação do questionário, “C” afirmou que: utiliza a bicicleta como meio de transporte durante os 7 (sete) dias da semana; também faz uso de outros meios de transporte, especificamente carro privado; possui 5 (cinco) bicicletas; utiliza equipamentos de segurança mas não utiliza bagageiro; já percorreu 50 quilômetros em um único dia; e pedala há 20 (vinte) anos. “C” afirmou que o principal ponto positivo da utilização da bicicleta como meio de transporte é desafogar as vias de circulação e que o principal ponto negativo é a “falta de respeito por parte dos motoristas”.

O terceiro e último sujeito entrevistado, identificado pela letra “L”, pertence ao gênero feminino, tem 37 (trinta e sete) anos de idade, é solteiro, nasceu em São Luís, é de raça branca, de religião protestante, trabalha como gerente administrativo de uma clínica médica, com renda mensal aproximada de R\$ 2.500,00. “L” possui curso superior completo, mora no bairro do São Francisco e foi abordado em movimento, no dia 12 de novembro de 2013, às 7h50, nas proximidades da cabeceira da Ponte do São Francisco, no Centro da cidade, quando se deslocava para seu local de trabalho. Na ocasião da aplicação do questionário, “L” afirmou que: utiliza a bicicleta 5 (cinco) dias na semana, de segunda a sexta-feira; também faz uso de outros meios de transporte, especificamente carro privado; possui 2 (duas) bicicletas; utiliza equipamentos de segurança e bagageiro; já percorreu 25 (vinte e cinco) quilômetros em um único dia; e pedala há 5 (cinco)

anos. De acordo com “L”, os principais pontos positivos da utilização da bicicleta como meio de transporte são “manter a forma física” e “apreciar a paisagem urbana”. Já no que diz respeito ao ponto negativo, “L” mencionou “a falta de ciclovias”.

É importante ressaltar que esses três sujeitos-entrevistados apresentam perfis socioeconômicos diferentes entre si: não moram nos mesmos bairros (na realidade, residem em pontos distantes entre si), não possuem as mesmas profissões; têm padrões de renda e escolaridade distintos etc. A rigor, os traços que os aproximam consistem nos seguintes: possuem idades aproximadas e acumulam anos de experiência no que diz respeito à *ciclomobilidade* em São Luís. Enquanto “E” possui um perfil socioeconômico mais próximo ao da maioria dos sujeitos-pesquisados (por ser homem, pardo, com baixa escolaridade e baixa renda), “C” ocupa um lugar oposto no espectro socioeconômico do universo de sujeitos-pesquisados, pois, apesar de ser homem, é branco, pós-graduado e com elevada renda. Já “L” ocupa uma posição distinta, por ser mulher, branca, com nível superior e renda mediana. Ao selecionar esses sujeitos, buscou-se identificar suas aproximações e seus distanciamentos, tanto no que diz respeito às variáveis socioeconômicas já apresentadas, quanto no que se refere às formações discursivas que mobilizam e às posições de identidade em que investem quando interpelados acerca do uso da bicicleta como meio de transporte em São Luís.

Ao serem questionados sobre as razões que os impulsionam a pedalar através da capital maranhense, “E”, “C” e “L” veicularam em suas falas discursos que se harmonizam, o que é previsível, haja vista que os três, no momento das entrevistas, foram interpelados a ocupar a posição de sujeitos que andam de bicicleta. “C” afirmou que utiliza a bicicleta como meio de transporte “*por um jeito de diminuir... e me livrar dos carros, né?... diminuir mais carro no.. na rua, né?*”. Nessa fala, é perceptível que a posição do sujeito evidencia uma preocupação em não recrudescer a crise de mobilidade urbana porque passa a cidade de São Luís, ao optar pela *ciclomobilidade* em detrimento da mobilidade motorizada. O mesmo sujeito prossegue sua fala e afirma que pedala porque pretende “*ser mais ágil, mais rápido*”. Também “E” ressalta e reforça o discurso segundo o qual a bicicleta consiste em um meio de transporte que favorece os deslocamentos urbanos. Na fala de “E”: “*rapá... no... no meu cotidiano é... é o meio mais fácil pra eu me locomover pra diversas partes. Por isso eu utilizo ela [a bicicleta]... é uma forma mais fácil de se locomover*”. Além do discurso que propala a rapidez da bicicleta, “L” investe na

posição de sujeito que pedala e que tem consciência de todas as vantagens decorrentes da adoção do modal que privilegia. Segundo “L”: “ó... é uma certa mobilidade que me ajuda a chegar mais rápido no serviço... eu agrego esporte, lazer e ao mesmo tempo até economizo, né? Economia também”. Nessa última fala, emergem algumas das linhas de um discurso que defende a utilização da bicicleta como meio de transporte: rapidez, atividade física, ludicidade e economia de recursos materiais. Em suma: uma formação discursiva afinada com o conceito de sustentabilidade.

É interessante notar que tanto “C” quanto “L”, devido às suas condições socioeconômicas específicas, evidenciam em suas falas uma posição de sujeito que está preocupado – apenas aparentemente – com as vantagens que a *ciclomobilidade* pode lhes dispor. A rigor, das falas de “C” e “L”, compreende-se que ambos mobilizam um discurso que transcende as suas inserções socioculturais e econômicas e que tenta se legitimar por meio de uma “consciência” supraindividual, uma espécie de consciência coletiva, orgânica. Por acreditarem que pertencem a estratos sociais que não correspondem aos mesmos da maior parte das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís, as falas de “C” e “L” veiculam discursos que geram, dentre outras possibilidades interpretativas, o seguinte efeito de sentido: pedalamos porque queremos pedalar; não porque não temos opção; temos carros, temos renda e temos consciência das nossas escolhas!

A posição de sujeito em que “C” e “L” investem é condizente e harmônica com as suas condições socioeconômicas e com o atual contexto socio-histórico, no qual o incentivo à *ciclomobilidade* é apontado como um dos vetores que podem contribuir para a superação da crise de mobilidade que acomete cidades de médio e grande porte, como é o caso da capital maranhense. Já “E”, ciente de suas condições socioeconômicas e das representações que circulam na sociedade ludovicense a respeito das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte, investe em uma posição de sujeito que evidencia – inconscientemente, tanto no plano formal quanto no plano ideológico – uma marginalização dessa prática de mobilidade. Nas palavras de “E”: “rapá... no... no meu cotidiano é... é o mais fácil pra eu me locomover pra diversas partes. Por isso eu utilizo ela...”.

Quando interpelados a responder à segunda pergunta (“Na sua opinião, quem são as pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís?”), os discursos mobilizados nas falas de “C” e “E” se harmonizam entre si e

geram efeitos de sentido que se conciliam. Transcrevem-se a seguir os textos enunciados:

Olha, a maioria das pessoas que usam... que eu vejo que usam a bicicleta como meio de transporte... são pessoas de classe média-baixa... que usam como... pra ir pro trabalho como pedreiros, são auxiliar de... de panificadoras... que eles usam pra se livrar do... pra diminuir o custo com a passagem. (Texto enunciado por “C”).

Rapaz, que eu vejo muito são ajudante de pedreiro, mecânico... é... borracheiro... pessoas que trabalham... de... de... de... renda baixa. (Texto enunciado por “E”).

Nas falas transcritas acima, “C” e “E” investem em uma posição de sujeito que busca se distanciar do ponto de vista de quem pedala e, ao mesmo tempo, se mover – aproximando-se – do ponto de vista de quem observa as pessoas quem pedalam através de São Luís. Evidenciam-se, assim, um atravessamento e um deslocamento de posições discursivas: o sujeito que pedala e o sujeito que observa aqueles que pedalam.

Acerca das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte nesta cidade, tanto “C” quanto “E” veiculam representações que identificam essas pessoas como trabalhadores de baixa renda. Apesar de possuírem perfis socioeconômicos opostos, “C” e “E” reconhecem, no universo de praticantes da *ciclomobilidade* em São Luís, uma mesma regularidade,

Já “L”, quando interpelado a responder à mesma pergunta, além de mobilizar a representação anteriormente apontada por “C” e “E”, investiu em uma posição de sujeito diferente. Transcrevo a seguir a fala de “L”:

“a gente tem uma classe bem variada. Geralmente eu vejo pessoas que trabalham na construção civil... é... eu já tive oportunidade de ver domésticas, é, vindo do Centro ou Bacanga, sentido Renascença ou Calhau. E eu, que trabalho na parte administrativa e gerência de uma clínica, tô fazendo uso também da bicicleta. (Texto enunciado por “L”).

Por fim, ao responderem à terceira pergunta (“Na sua opinião, que ideias a sociedade em geral (incluindo seus amigos, familiares e colegas de trabalho) fazem das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís?”), os sujeitos-entrevistados apresentaram as seguintes respostas:

Ó... eu acredito que a ideia que as pessoas fazem da pessoa que usa a bicicleta como meio de transporte tá marginalizada, tá na beira da sociedade. É, por isso... de uma maneira geral, são vistas como pessoas marginalizadas. (Texto enunciado por “C”).

Rapaz... no geral, no geral... tem muitas pessoas que... que... pensam só que a gente não tem o que fazer. E outras, em geral, porque é um meio alternativo. Um meio alternativo de se locomover. É... utilizam também transportes pra... pra... como é?... que posso dizer... é... pra manter o condicionamento físico em forma. (Texto enunciado por “E”).

Geralmente, tem pessoas que não respeitam. Tem aqueles que... os motoristas, principalmente... que eles não respeitam o condutor da bicicleta... há aquelas pessoas que de fato respeitam, elogiam, acha legal a prática que nós fazemos e as ideias que os grupos que estão implantados na cidade também vêm fazendo. (Texto enunciado por “L”).

Interessante notar que os três sujeitos constroem discursivamente uma representação das pessoas que pedalam através de São Luís tendo, como referência, supostas ideias de quem não utiliza a bicicleta como meio de transporte. A marginalização mencionada diz respeito justamente às representações que os condutores de automóveis, por exemplo, costumam retomar ao se referirem aos praticantes da *ciclomobilidade* na capital maranhense.

É importante salientar que “a evidência do sujeito, ou melhor, sua identidade (o fato de que ‘eu’ sou ‘eu’), apaga o fato de que ela resulta de uma identificação: o sujeito se constitui por uma interpelação” (ORLANDI, 2010, p. 45). Tal interpelação está relacionada a uma ideologia que marca a inscrição do sujeito em uma formação discursiva.” (ORLANDI, 2010, p. 45).

As identidades das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís se constroem discursivamente por atravessamentos que sinalizam as posições de sujeito em que essas pessoas investem. A cada nova interpelação, consideradas também as condições socioeconômicas, históricas e culturais do indivíduo que é interpelado a assumir uma posição de sujeito, novos deslocamentos discursivos são materializados em textos cujos efeitos de sentido permitem concluir, em suma, que as identidades estão constantemente em trânsito.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Todos os dias, milhares de pessoas utilizam a bicicleta como meio de transporte na cidade de São Luís. Trata-se, na maior parte, de homens, adultos, com baixa escolaridade e baixa renda. Moradores de bairro periféricos, pedalam através da capital maranhense em direção aos diversos pontos; transitam por ruas e avenidas que, quase sempre, não dispõem de infraestruturas adequadas ao exercício da *ciclomobilidade*. Trabalhadores e estudantes, que compartilham as vias urbanas com veículos automotores e vivenciam experiências distintas, mas que se aproximam devido às representações que a sociedade atribui aos usuários da bicicleta.

As identidades em que essas pessoas investem são construídas discursivamente por meio da oposição entre igualdade – diferença. De um lado, os estão sobre o selim de uma bicicleta. Do outro lado, os pedestres e os condutores de carros, ônibus e motocicletas. Contudo, é patente que essas propaladas identidades não constituem um todo homogêneo. A rigor, estão em trânsito, fluindo, tal como o discurso, de uma posição a outra, de acordo com formações ideológicas que assumem a materialidade de textos e de práticas.

A presente pesquisa atingiu seu objetivo inicialmente traçado: investigar as identidades das pessoas que pedalam pela cidade de São Luís e que fazem da bicicleta o seu principal modal urbano. Contudo, obviamente as possibilidades analíticas e interpretativas dos dados coletados ao longo dos dois últimos anos não foram esgotadas. A crise de mobilidade urbana que acomete a capital do Maranhão demanda outros esforços e estudos. Nesse contexto, a prática da *ciclomobilidade* em São Luís deve continuar sendo objeto de novas pesquisas.

REFERÊNCIAS

AIRES, Lauande. **Entre o chão e o tablado**: a invenção de um dramaturgo. São Luís: Edição do autor, 2012.

ALCÂNTARA JR., José Odval. **Sociabilidades em ônibus urbanos**. São Luís: EDUFMA, 2011.

ALVES, Felipe. Bicicleta no meio urbano. In: **REVISTA BICICLETA**. v. 2, n. 18. Rio do Campo, SC: ECCO Editora e Indústria Gráfica Ltda, 2012. p. 42-43.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares**: introdução a uma antropologia da supermodernidade. 4. ed. Campinas, SP: Papirus Editora, [s.d.].

BAUMAN, Zygmunt. **Identidade**: entrevista a Benedetto Vecchi. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.

BICICLETAS: o guia definitivo. São Paulo: Abril, 2013.

BITTAR, Leandro. O semeador de ciclovias. In: **Bicicleta**: o guia definitivo. São Paulo: Abril, 2013.

BOARETO, Renato. (Org.). **A bicicleta e as cidades**: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. São Paulo: Instituto de Energia e Meio Ambiente, 2010.

BRASIL. CONSTITUIÇÃO (1988). Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm. Acesso em: 7 de julho de 2013.

BRASIL. CÓDIGO DE TRÂNSITO BRASILEIRO (Lei nº. 9.503, de 23 de setembro de 1997). Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503.htm. Acesso em: 7 de julho de 2013.

BRASIL. ESTATUTO DAS CIDADES (Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001). Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 7 de agosto de 2013.

BRASIL. LEI DA MOBILIDADE URBANA (Lei nº. 12.587, de 3 de janeiro de 2012). Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm. Acesso em: 2 de novembro de 2013.

BRAZ, Daniel. A vida sobre rodas: a evolução da bicicleta. 2013, p. 8-9. In: **Bicicletas**: o guia definitivo. São Paulo: Abril, 2013.

BYRNE, David. **Diário de bicicleta**. Barueri: São Paulo, 2009.

CASTRO, Edgardo. **Vocabulário de Foucault**: um percurso pelos seus temas, conceitos e autores. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2009.

DA SILVA, Tomaz Tadeu da Silva. (Org.). **Identidade e diferença**: a perspectivas dos estudos culturais. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2000.

DUBOIS, Jean; GIACOMO, Mathée; GUESPIN, Louis et al. **Dicionário de Linguística**. Direção e coordenação geral de tradução: Izidoro Blikstein. São Paulo: Cultrix, 2006.

FERNANDES, Cleudemar Alves. **Análise do discurso**: reflexões introdutórias. 2. ed. São Carlos: Claraluz, 2007.

FERREIRA, Diogo Pires. **The rescue of old concepts for the city's future**: a new mobility plan for São Luís MA, Brazil. [s.l.]: [s.n.], 2012. Disponível em: <<https://docs.google.com/file/d/0B9jRWBPWZCyuNFdfdElyUDZnWFE/edit?usp=sharing>>.

FLORIDA, Richard. **Cities and creative class**. Washington, DC: American Sociological Association, 2003. Disponível em: uv.vuchorsens.dk/r/KAZ/Undervisning%202012-2013/GEOLOGI/B%C3%A6redygtighed/Befolkning%20og%20b%C3%A6redygtighed/GetFile.pdf. Acesso em: 7 de julho de 2011.

FOUCAULT, Michel. **L'archéologie du savoir** (A arqueologia do saber). Paris: Gallimard, 1984.

FOUCAULT, Michel. **A ordem do discurso**: aula inaugural no Collège de France, pronunciada em 2 de dezembro de 1970. 21. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel**: percursos da modernidade cinética. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GREGOLIN, Maria do Rosário. **Foucault e Pêcheux na construção da Análise do Discurso**: diálogos e duelos. São Carlos: Claraluz, 2004.

HALL, Stuart. **Da diáspora**: identidades e mediações culturais. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

HALL, Stuart. Quem precisa de identidade. In: SILVA, Tomaz Tadeu da. (Org.). **Identidade e diferença**: a perspectiva dos estudos culturais. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

MAUSS, Marcel. **Sociologia e antropologia**. São Paulo: EDU/EDUSP, 1974.

MIRALLES-GUASCH, Carme. **Ciudad y transporte**: el binomio imperfecto. Barcelona: Editorial Ariel, 2002.

MIRANDA, Antônio Carlos M. **Comparativos de demandas cicloviárias**. Vitória: 14º Congresso de Transporte e Trânsito, 2003. Disponível em: www.antp.org.br. Acesso em: 9 de maio de 2012.

ORLANDI, Eni P. **Análise de discurso: princípios e procedimentos**. 9. ed. Campinas, SP: Pontes Editores, 2010.

ORLANDI, Eni P. (Org.). **Cidade atravessada: os sentidos públicos no espaço urbano**. Campinas, SP: Pontes, 2001.

PÊCHEUX, Michel. **Semântica e discurso**. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 1975.

PROGRAMA BRASILEIRO DE MOBILIDADE POR BICICLETA – BICICLETA BRASIL. **Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Brasília: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, 2007.

SCHÖRNER, Anderson Ricardo. Cidade do México: de cidade mais poluída do mundo a exemplo de mobilidade sustentável. In: **REVISTA BICICLETA**. v. 1, n. 8. Rio do Campo, SC: ECCO Editora e Indústria Gráfica Ltda, 2011a. p. 26-27.

SCHÖRNER, Anderson Ricardo. Mulher e bicicleta: nem sempre foi assim. In: **REVISTA BICICLETA**. v. 1, n. 7. Rio do Campo, SC: ECCO Editora e Indústria Gráfica Ltda, 2011b. p. 26-33.

SCHÖRNER, Anderson Ricardo. Sorocaba. In: **REVISTA BICICLETA**. v. 2, n. 13. Rio do Campo, SC: ECCO Editora e Indústria Gráfica Ltda, 2012a. p. 50-53.

SCHÖRNER, Anderson Ricardo. Uma classe criativa. In: **REVISTA BICICLETA**. v. 2, n. 14. Rio do Campo, SC: ECCO Editora e Indústria Gráfica Ltda, 2012b. p. 22.

SILVA, Tomaz Tadeu da. A produção social da identidade e da diferença. In: **Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais**. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2000.

SILVEIRA, Mariana Oliveira da. **Mobilidade sustentável: a bicicleta como um meio de transporte integrado**. Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2010. Dissertação (mestrado) – UFRJ/COPPE, Programa de Engenharia de Transportes, 2010.

SOBRINHO SEGUNDO, Irinaldo Lopes; MACIEL, Wagner Lima; FEITOSA, Márcia Manir Miguel; ROCHA, Maria de Fátima Sopas. **A atividade de concretização do(a) leitor(a) implícito(a) na estrutura narrativa: um estudo do folhetim “Laurentina”**. In: Revista Cadernos de Pesquisa/Pró-Reitoria de Pesquisa e Desenvolvimento Tecnológico da UFMA. v. 14, n. 2. São Luís: Ed. da Universidade Federal do Maranhão, 2003.

STEINBACH, Rebecca; GREEN, Judith; DATTA, Jessica; EDWARDS, Phil. **Cycling and the city: a case study of how gendered, ethnic and class identities can shape**

healthy transport choices. In: **Social Science & Medicine**. 2011. Disponível em: www.elsevier.com/locate/socscimed. Acesso em: 10 de novembro de 2013.

WOODWARD, Kathryn. Identidade e diferença: uma introdução teórica e conceitual. In: **Identidade e diferença: a perspectiva dos estudos culturais**. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2000.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. **O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira**. Florianópolis, SC: Universidade Federal de Santa Catarina, 2011. (Tese de doutorado).

ZOLA, Émile. **Les trois villes**. Paris: G. Charpentier et E. Fasquelle Éditeurs, 2010. Disponível em: www.gutenberg.org/catalog/world/readfile?fk_files=1936289. Acesso em: 24 de janeiro de 2013.

LISTA DE SITES CONSULTADOS

Instituto de Tecnologias de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, sigla em inglês)
<http://www.itdpbrasil.org.br>

Taking the lane: books and ideas for you and your bicycle
<http://takingthelane.com>

Copenhagezine: bicycle urbanism and modern cities
<http://www.copenhagenize.com>

APÊNDICE A – Questionário aplicado às pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís.

QUESTIONÁRIO DIRECIONADO A CICLISTAS	
LOCAL:	
PONTO DE REFERÊNCIA:	
DATA: / / ()HORA: N°. DE ORDEM:	
OBJETIVO: traçar o perfil socioeconômico dos ciclistas	
PONTO DE ABORDAGEM:	
QUESTIONÁRIO	
NOME:	SEXO: () M () F
IDADE:	ESTADO CIVIL: () solt. () cas. () viúv. () desq. () outro
NATURALIDADE/NACIONALIDADE:	
COR/RAÇA: () branca () negra () índio () pardo () outra QUAL?	
RELIGIÃO: () católica () protestante () outra QUAL?	
PROFISSÃO:	RENDA:
ESCOLARIDADE: () fund. incompleto () fund. compl. () médio incompl.	
() médio compl. () sup. incompl. () sup. compl. () pós-graduação	
ENDEREÇO/BAIRRO:	
TELEFONE:	E-MAIL:
ORIGEM:	DESTINO:
TRAJETO:	KM (aprox.):
NATUREZA DO DESLOCAMENTO: () trabalho () estudo () outro	
1 QUANTAS VEZES POR SEMANA UTILIZA A BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE?	
2 UTILIZA OUTROS MEIOS DE TRANSPORTE? () não () sim Qual?	
3 POSSUI QUANTAS BICICLETAS? () 1 () 2 () 3 ou mais	
4 UTILIZA ALGUM EQUIPAMENTO DE SEGURANÇA? () sim () não Qual?	
5 UTILIZA BAGAGEIRO? () sim () não	
6 QUAL A MAIOR DISTÂNCIA PERCORRIDA DE BICICLETA?	
7 HÁ QUANTO TEMPO UTILIZA BICICLETA?	
8 POR QUE UTILIZA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE?	
9 QUAL É O PONTO POSITIVO DE UTILIZAR BICICLETA?	
10 QUAL É O PONTO NEGATIVO DE UTILIZAR BICICLETA?	

APÊNDICE B – Transcrição das falas de “C”, “E” e “L”.

1 Por que você utiliza a bicicleta como meio de transporte?

“É... eu utilizo a bicicleta como meio transporte por um jeito de diminuir... e me livrar dos carros, né?... diminuir mais carro no.. na rua, né? E, com isso... é... ser mais ágil, mais rápido” (Fala de “C”)

“rapá... no... no meio cotidiano é... é o mais fácil pra eu me locomover pra diversas partes. Por isso eu utilizo ela... é uma forma mais fácil de se locomover” (Fala de “E”)

“ó... é uma certa mobilidade que me ajuda a chegar mais rápido no serviço... eu agrego esporte, lazer e ao mesmo tempo até economizo, né? Economia também.” (Fala de “L”)

2 Na sua opinião, quem são as pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís?

“olha, a maioria das pessoas que usam... que eu vejo que usam a bicicleta como meio de transporte... são pessoas de classe média-baixa... que usam como... pra ir pro trabalho como pedreiros, são auxiliar de... de panificadoras... que eles usam pra se livrar do... pra diminuir o custo com a passagem” (Fala de “C”)

“rapaz, que eu vejo muito são ajudante de pedreiro, mecânico... é... borracheiro... pessoas que trabalham... de... de... de... renda baixa” (Fala de “E”)

“a gente tem uma classe bem variada. Geralmente eu vejo pessoas que trabalham na construção civil... é... eu já tive oportunidade de ver domésticas, é, vindo do Centro ou Bacanga, sentido Renascença ou Calhau. E eu, que trabalho na parte administrativa e gerência de uma clínica, tô fazendo uso também da bicicleta” (Fala de “L”)

3 Na sua opinião, que ideias a sociedade em geral (incluindo seus amigos, familiares e colegas de trabalho) fazem das pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís?

“Ó... eu acredito que a ideia que as pessoas fazem da pessoa que usa a bicicleta como meio de transporte tá marginalizada, tá na beira da sociedade. É, por isso... de uma maneira geral, são vistas como pessoas marginalizadas” (Fala de “C”)

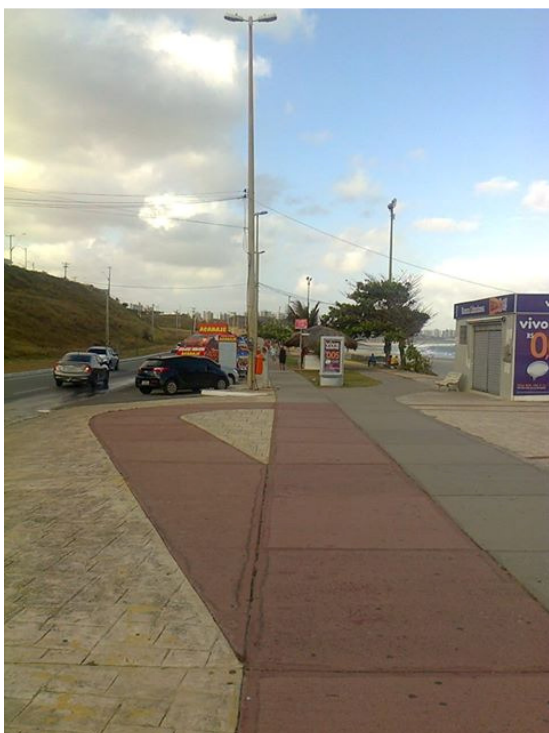
“rapaz... no geral, no geral... tem muitas pessoas que... que... pensam só que a gente não tem o que fazer. E outras, em geral, porque é um meio alternativo. Um meio alternativo de se locomover. É... utilizam também transportes pra... pra... como é?... que posso dizer... é... pra manter o condicionamento físico em forma.” (Fala de “E”)

“geralmente, tem pessoas que não respeitam. Tem aqueles que... os motoristas, principalmente... que eles não respeitam o condutor da bicicleta... há aquelas pessoas que de fato respeitam, elogiam, acha legal a prática que nós fazemos e as ideias que os grupos que estão implantados na cidade também vêm fazendo.” (Fala de “L”)

APÊNDICE C – Fotos de algumas das pessoas que responderam aos questionários



APÊNDICE D – Algumas fotos de infraestruturas urbanas destinadas à circulação de bicicletas em São Luís



APÊNDICE E – Relação de links de reportagens sobre a pesquisa

Jornal O Imparcial

<http://publica.oimparcial.com.br/page,74,39.html?i=132362>

O Progresso

<http://oprogressonet.com/noticiario/14864/cidade/2013/11/26/ufma-realiza-iii-jornada-de-ciencias-humanas/>

FM Nativa

<http://www.fmnativa.com.br/index.php/noticia.php?id=8468>

Portal Sua Cidade

<http://suacidade.com/chegai/fotos/bastidores-chegai-23052013>

Blog Pedala

<http://www.pedala.blog.br/>

Repórter Difusora

<https://www.facebook.com/photo.php?v=573440046068600>

Programa Chegáí – Tv Cidade

http://www.youtube.com/watch?v=F_cFlxeREOs

<http://www.youtube.com/watch?v=NvEK3t1pn-8>

TV Cidade

<http://www.youtube.com/watch?v=rcAgzKZae58&noredirect=1>

TV Guará – Movimento Nossa São Luís

https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=654065381285337&id=392478234110721