



Universidade Federal Rural de Pernambuco
Departamento de Ciências Sociais-DECISO
Bacharelado em Ciências Sociais

Caio Roberto Rocha da Silva

OS CAMINHOS DA MOBILIDADE URBANA EM TEMPOS DE PANDEMIA
SARS-CoV-2

Recife – PE
2021

Universidade Federal Rural de Pernambuco
Departamento de Ciências Sociais-DECISO
Bacharelado em Ciências Sociais

OS CAMINHOS DA MOBILIDADE URBANA EM TEMPOS DE PANDEMIA
SARS-CoV-2

Monografia apresentada pelo aluno Caio Roberto Rocha da Silva ao Curso de Bacharelado em Ciências Sociais da UFRPE – Universidade Federal Rural de Pernambuco, como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel em Ciências Sociais.

Orientadora: Giuseppa Maria Daniel Spenillo

Recife – PE

2021

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal Rural de Pernambuco
Sistema Integrado de Bibliotecas
Gerada automaticamente, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

R672c

Da Silva, Caio Roberto Rocha

Os caminhos da mobilidade Urbana em tempos de Pandemia SARS-Cov-2 / Caio Roberto Rocha Da Silva. - 2021.
50 f. : il.

Orientador: Giuseppa Maria Daniel Spenillo.
Inclui referências, apêndice(s) e anexo(s).

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal Rural de Pernambuco, Bacharelado em
Ciências Sociais, Recife, 2021.

1. Carrocracia. 2. Mobilidade Urbana. 3. Pandemia. 4. Direito à Cidade. I. Spenillo, Giuseppa Maria Daniel, orient.
II. Título

CDD 300

CAIO ROBERTO ROCHA DA SILVA

**OS CAMINHOS DA MOBILIDADE URBANA EM TEMPOS DE PANDEMIA
SARS-CoV-2**

Monografia aprovada em __/_____/2021, como requisito parcial para obtenção do título de bacharel em Ciências Sociais, pela Universidade Federal Rural de Pernambuco – UFRPE, por todos os membros da Banca Examinadora

BANCA EXAMINADORA

_____Nota: _____

Professora Giuseppa Maria Daniel Spenillo - UFRPE (Orientadora)

_____Nota: _____

Professor Paulo Afonso Barbosa de Brito - UFRPE

_____Nota: _____

Professora Andréa Lorena Butto Zarzar - UFRPE

Recife – PE

2021

AGRADECIMENTOS:

Agradeço a meu Pai (Valmir) e minha Mãe (Kátia) por darem todo suporte necessário ao decorrer do meu curso e da vida. Agradeço a minha Orientadora que persistiu e acreditou nas minhas habilidades para enfim apresentar meu trabalho de conclusão de curso, assim como todo corpo docente da UFRPE que me fez ver um mundo de possibilidades. Agradeço a Gerson e Karine por serem minha referência não só na vida profissional como DJ, mas pelos ensinamentos que levo para vida. Agradeço a Pai Júnior de Odé e Mãe Lu de Iemanjá do Ilé Àse Òrìsànlá Tàlàbí pela Fé que entrou no meu caminho e me faz ser a pessoa que sou hoje. Saúdo Iemanjá, Ogum e Oxalá pela força vital e pelo caminho.

RESUMO

O fenômeno da Carrocracia (TRÓI, 2017), ou seja, o sistema despótico em que vivemos, no qual o carro está na centralidade dos desígnios da cidade, nesse estudo de caso a *Manguetown* (Recife), demonstra a fragilidade da mobilidade urbana na capital pernambucana. A pandemia do SARS-CoV-2 faz ressaltar, nesse cenário, a presença de ônibus e metrô superlotados, que contribui para o aumento da possibilidade de contágio da população pelo coronavírus e a importância da bicicleta como meio de transporte urbano. Em nosso estudo, realizado durante a pandemia, fizemos 10 percursos de bicicleta no Binário do Sítio da Trindade (zona norte de Recife), a partir do que tratamos das condições de segurança e conforto apresentadas na ciclofaixa em questão, de modo a oferecermos elementos para pensar a mobilidade urbana e seus sentidos em Recife. Ancoramos nosso estudo nos autores ELIAS e SCOTSON (2000), para dar conta da relação de poder entre motoristas (estabelecidos) e não motoristas (outsiders), levando em consideração o fluxo de trânsito estudado. E, também, em HARVEY (2013) e LEFEBVRE (2001), para tratar da mobilidade urbana enquanto parte do direito à cidade. Ainda que preliminarmente se constate que Recife tem uma aptidão para ser a capital da bicicleta no Brasil, as implementações do Plano Cicloviário Nacional continuam em passos lentos, o que revela a distância em que vivemos para um direito à cidade realizado.

Palavras-Chave: Carrocracia; Mobilidade Urbana; Pandemia; Direito à Cidade.

ABSTRACT

The Carrocracia phenomenon (TRÓI, 2017), that is, the despotic system in which we live and in which the car is at the center of the city's designs - in this case in *Manguetown* (Recife) - demonstrates a fragility of urban mobility in the capital of Pernambuco. The SARS-CoV-2 pandemic highlight, in this scenario, the presence of overcrowded buses and subways, which contributes to the increased possibility of contagion of the population by the coronavirus, and the importance of the bicycle as a means of urban transportation. In our study, carried out during the pandemic, we did 10 bike paths on the Binary of Sítio da Trindade (north of Recife), from what we deal with safety and comfort conditions in the cycle lane in question, in order to offer elements to think about the urban mobility and its senses in Recife. Our study is based on the authors ELIAS and SCOTSON (2000) to account for the power relationship between drivers (established) and non-drivers (outsiders), considering the traffic flow in study. We also based on HARVEY (2013) and LEFEBVRE (2001), to address urban mobility as part of the right to the city. Although it is preliminarily noted that Recife has an aptitude to be the bicycle capital in Brazil, the implementation of the National Cycle Plan continues in slow steps, which reveals a distance to realize the right to the city.

Key words: Carrocracy; Urban mobility; Pandemic; Right to the City.

Os automóveis estão invadindo a
simpli(s)cidade

Enquanto a gente se arrasta eu
prefiro isso aqui

Os automóveis são livres e agora
É preciso coragem

(Sérgio Sampaio – Dona Maria de
Lourdes)

Sumário

Introdução	9
Capítulo 1 – A Estrutura Ciclovitária e a Cidade	12
Capítulo 2 – Carrocracia e Velocidade.....	17
Capítulo 3 – As leis de trânsito	23
Capítulo 4 – Metal Pesado e a Massificação do automóvel	26
Capítulo 5 – Os bairros e o estudo de caso	31
Capítulo 6 – Sinistro e incidentes	34
Capítulo 7 – (In)visibilidade do pedestre e do ciclista	37
Capítulo 8 – Pandemia no Brasil.....	42
Capítulo 9 – O Binário do Sítio da Trindade em vésperas de lockdown.....	47
Capítulo 10 – O Urbanista do Recife é o Capital	52
Conclusões	56
Referências Bibliográficas	57
Referências Digitais.....	57
Anexos.....	59

Mapa de Figuras

Figura 1 Binário do Sítio da Trindade percurso inicial	11
Figura 2 Diferença entre ciclofaixa, ciclovia e ciclorota	16
Figura 3 Caminhão na ciclofaixa das Ubaias	22
Figura 4 Via Mangue vista de cima	25
Figura 5 Panorama geral de “acidentes” em Pernambuco	34
Figura 6 Horários dos "Acidentes" e Tipo de veículo	35
Figura 7 : Representação - Seta amarela representa o carro (motorista) e seta vermelha representa o ciclista.	36
Figura 8 Classificação das ciclofaixas pela Ideciclo	47
Figura 9 Contagem de ciclistas feita pela Ameciclo em 2013/	49
Figura 10 Contagem de ciclistas feita pela Ameciclo em 2019	49
Figura 11 Quantidade de Ciclistas por hora, 2013	50
Figura 12 Quantidade de ciclistas por hora, 2019	50
Figura 13 O Urbanista do Recife é o Capital	52

Introdução

O momento histórico em que vivemos, de pandemia mundial, convida a parar, respirar e pensar os caminhos que estamos seguindo enquanto humanidade e os caminhos que queremos seguir. A pandemia associada a uma crise política pré-existente coloca o Brasil no segundo lugar em mortes por COVID-19, só perdendo para os Estados Unidos da América até o momento. Diante deste cenário de incertezas políticas, econômicas, sanitárias, percebem-se necessidades de respostas para um novo convívio coletivo.

Um dos fenômenos urbanos em destaque com a situação de pandemia é a mobilidade urbana que, no Brasil, aparece fortemente no trânsito e nas suas estruturas e dinâmicas. É justamente este fenômeno que nos dispomos a estudar, considerando, em particular o transporte em bicicleta e sua inserção no trânsito.

Com um trânsito hostil e agressivo, responsável por matar anualmente, em todo o país, em média 46 mil pessoas (LUDD, 2005, p. 16), o Brasil vem muito lentamente desenvolvendo normativas, códigos, planos e infraestrutura viária para o reconhecimento da bicicleta como uma forma de mobilidade urbana. Para compreender as condições dessa mobilidade, atualmente, tomamos em particular o caso da cidade de Recife. O foco em Recife justifica-se por vários motivos: a formação geográfica em maioria plana (cidade aterrada no mangue - *Manguetown*); movimento ciclo ativista fortalecido; indicadores do trânsito e da mobilidade urbana; e a impossibilidade de locomoção para outros locais, dadas as restrições impostas pela pandemia.

Neste cenário de pandemia buscamos pensar outras formas de construir a cidade – e, em específico, a cidade de Recife – e para isto estabelecemos uma analogia do trânsito como um corpo físico, assim como fizeram Chico Science e Fred 04, com a cultura, no manifesto dos caranguejos:

Emergência! Um choque rápido ou o Recife morre de infarto! Não é preciso ser médico para saber que a maneira mais simples de parar o coração de um sujeito é obstruindo as suas veias. O modo mais rápido, também, de infartar e esvaziar a alma de uma cidade como o Recife é matar os seus rios e aterrar os seus estuários. O que fazer para não afundar na depressão crônica que paralisa os cidadãos? Como devolver o ânimo, deslobotomizar e recarregar as baterias da cidade? Simples! Basta injetar um pouco de energia na lama e estimular o que ainda resta de fertilidade nas veias do Recife. (Disponível em: [Memorial Chico Science](#)).

Assim, as ruas são as veias da cidade, os motoristas ocupando um espaço que serve para cinco pessoas seriam a gordura, e não é de hoje que a cidade anda infartando.

Quantas pessoas pioraram o seu estado nas ambulâncias a caminho do hospital e quantas pessoas morrem todos os dias com trânsito *normal* por não conseguirem chegar em uma emergência em tempo de serem socorridas, independente do Covid-19?

Estudos da Associação Metropolitana de ciclistas do Grande Recife (Ameciclo) apontam que há um aumento gradativo, ao longo dos últimos anos, na demanda por bicicletas e conseqüentemente por estruturas cicloviárias. Cabe aqui entender a bicicleta em suas multitarefas: como lazer, como esporte, e como meio de locomoção. Por esses e outros motivos a Ameciclo busca, através do diálogo com o Estado, cobrar ciclovias emergenciais para a gestão da pandemia de coronavírus, uma vez que o uso da bicicleta pode ser mais seguro, quando se trata de contaminação, do que o transporte coletivo.

A metodologia e o campo da pesquisa

Embasado nesses dados introdutórios, é possível ter uma percepção do espaço estudado, através dos diários/Capítulos iremos fazer uma imersão no binário do Sítio da Trindade ou Binário Zona Norte. Os diários foram realizados entre 24 de novembro de 2020 e 01 de abril de 2021. Nessa margem de tempo foi possível verificar o fluxo de final de ano, o fluxo em dias anteriores a tentativa de *lockdown* do governo, assim como um dia antes da volta das atividades não essenciais, entre outros momentos que exemplificam a situação da cidade, mais especificamente da Zona norte do Recife, no manejar da Pandemia de Covid-19.

Através dos conteúdos dos diários de campo foram desenvolvidos capítulos baseados na experiência vivida no trânsito, tal como nas teorias disponíveis sobre os assuntos gerados na incursão. Os diários foram gravados em áudio e posteriormente transcritos, todas as gravações foram feitas seguindo os protocolos apontados pela OMS (Organização Mundial de Saúde) em relação ao combate a pandemia. Em todas as incursões foi utilizado máscara e álcool em gel do começo e ao final de cada diário.

O percurso começa próximo ao Hospital Agamenon Magalhães, seguindo pela Estrada do Arraial no bairro de Casa Amarela; passa pelo Sítio da Trindade rumo ao centro de Casa Amarela, quando entra pela Rua Paula Battista que em um cruzamento bastante perigoso se encontra com o bairro de Casa Forte na Estrada das Ubaias seguindo por uma reta até desembocar no bairro do Parnamirim. Na Figura 1, abaixo, destacamos em amarelo o percurso feito nos estudos de campo, de forma a dimensionar a estrutura cicloviária do binário do Sítio da Trindade.

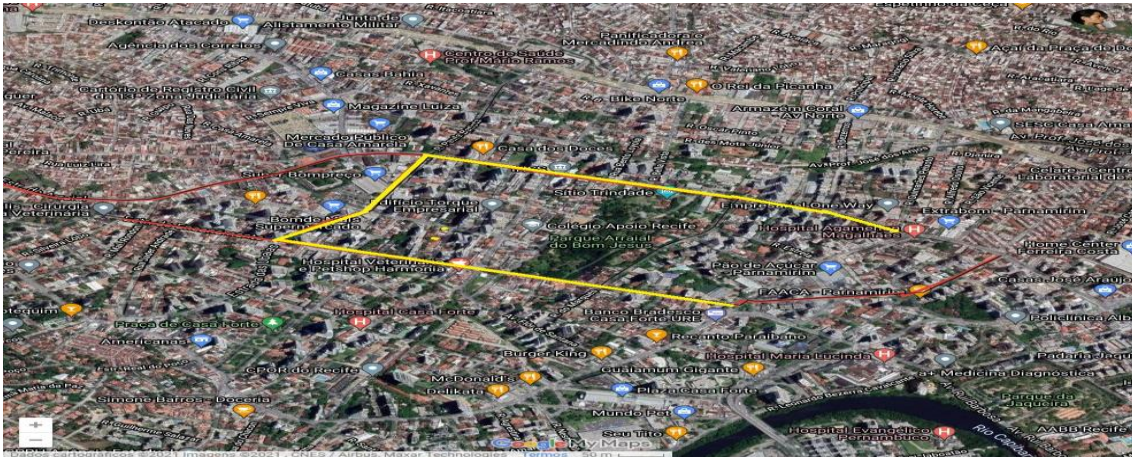


Figura 1 Binário do Sítio da Trindade percurso inicial
Fonte: Google Maps

Tomamos como fundamento para a pesquisa empírica sobre a mobilidade urbana no binário do Sítio da Trindade, o estudo realizado por Norbert Elias e John Scotson acerca das relações de poder vividas no periférico bairro de Winston Parva (nome fictício usado pelos autores) na Inglaterra nos anos 1960. Aqui pretendemos aplicar essa análise sobre o uso do automóvel e outros modais a partir de elementos que trazemos do registro empírico dos 10 diários de campo. Consideramos as subjetividades como *superioridade* e *inferioridade* no fluxo de trânsito e fatores como a velocidade e o poder econômico nessa trincheira. Fazemos nossa análise a partir dos três bairros (Casa Amarela, Casa Forte e Parnamirim) que configuram o binário em questão, mas de forma a refletir sobre o Plano ciclovitário da RMR (Região metropolitana do Recife) como um todo.

Para isto, buscamos dialogar com termos como a carrocracia (TRÓI, 2017) e outsiders/estabelecidos (ELIAS e SCOTSON, 2000) e propomos o embate empírico-conceitual de várias questões associadas à cultura do carro e suas sequelas. Ao longo dos capítulos, debatemos a Cidade (Recife) e sua estrutura viária e ciclovitária, consideramos a velocidade como fator de poder distintivo no trânsito com as contribuições de (ILLICH, 2005), resumimos o caminho da legislação do Código de trânsito Brasileiro (CTB), sem deixar de olhar para a massificação do automóvel e sua mudança durante o século. Também buscamos estabelecer as conexões entre os bairros envolvidos no campo da pesquisa (Casa Amarela, Casa Forte e Parnamirim). Consideramos, ainda, a invisibilidade do ciclista perante a *superioridade* (ELIAS e SCOTSON, 2000) dos motoristas. Enveredemos por um breve histórico da pandemia de coronavírus no Brasil e seus efeitos para, por fim, nos depararmos com uma cidade (Recife e seus bairros), que como a maioria das cidades atuais, direciona sua expansão pela via do econômico.

Capítulo 1 – A Estrutura Cicloviária e a Cidade

24 de novembro de 2020, 15h15, 1º Diário de Campo no binário do Sítio da Trindade.

Na primeira linha do diário, já nos deparamos com uma estrutura defasada, como grande parte das ciclofaixas da cidade de Recife. Bueiros sequenciais estão no começo da ciclofaixa, evidenciando a falta de planejamento, ou a marginalização da estrutura cicloviária. Esta segunda hipótese faz mais sentido, se considerarmos que diversas ciclofaixas pela cidade estão com areia na pista e bueiros nos lugares da ciclofaixa. Isso nos leva a supor que as pessoas responsáveis pela construção da estrutura e planejamento cicloviário não utilizam a bicicleta como meio de transporte.

Quando questionamos a estrutura cicloviária e sua importância na cidade de Recife, estamos questionando o direito à cidade, o direito de participar na construção de uma nova cidade. A bicicleta transforma as cidades de forma clara, seja pela diminuição na emissão dos gases que provocam o efeito estufa, feita pelos carros, seja impulsionando uma cidade mais saudável, também favorecendo uma estrutura viária mais segura para o pedestre. Essa ciclofaixa é a prova disso, as pessoas caminham durante o seu percurso, pois se sentem seguras para tal, caso não houvesse ciclofaixa elas usariam as calçadas irregulares. A bicicleta já transformou o Recife, desde o surgimento da ciclofaixa de lazer em 2013, resultado da pressão dos movimentos cicloativistas, que cobram por malha cicloviária, é perceptível uma mudança. Porém o caminho ainda é longo. Para David Harvey:

o Direito à cidade ‘não pode ser concebido como um simples direito de visita a ou um retorno às cidades tradicionais’. Ao contrário, ‘ele pode apenas ser formulado como um renovado e transformado direito à vida urbana’. A liberdade da cidade é, portanto, muito mais que um direito de acesso àquilo que já existe: é o direito de mudar a cidade mais de acordo com o desejo de nossos corações. (HARVEY, 2013, p. 28).

No direito de mudar a cidade, no entanto, cabem diferentes projetos de cidade, vontades que conflitam e que se anulam, como, por exemplo, no hábito (habitus) de empurrar galhos de árvores e outros obstáculos presentes na via dos carros para a ciclofaixa, a fim de projetar a cidade que os motoristas querem, uma cidade carrocrata destinada a suas SUVs (Sport Utility Vehicle). Assim, a tarefa da mudança para o reconhecimento da ciclofaixa como um direito a ser respeitado cabe aos que vislumbram uma cidade mais humana e menos submissa ao poder do automóvel.

Recife tem uma vantagem mediante outras capitais, qual seja, grande parte da sua extensão é baseada em aterramento sobre o mangue. Isto tornou a cidade bastante plana em grande parte do seu território, facilitando o uso da bicicleta, o que poderia ser aproveitado para a implementação de políticas públicas para o transporte ciclista ou sobre duas rodas.

Pequenas ações podem ter uma grande influência no trânsito da cidade, e um exemplo é a ciclofaixa de lazer implementada em março de 2013 na RMR, primeiramente no Recife Antigo, em parte da zona sul e em parte da zona norte, e posteriormente expandindo para todas as zonas da região. Com esta ciclofaixa, apesar do objetivo ser o lazer, mudou-se o comportamento dos motoristas em relação aos ciclistas, já que a experiência na bicicleta, mesmo que no final de semana, faz o motorista diário sentir como uma vivência própria a exposição dos ciclistas diários.

Como fica evidenciado no estudo “O uso da bicicleta como meio de transporte: mobilidade urbana na cidade do Recife” (SOUZA e GOMES, 2014), a expansão das obras urbanas é voltada para o transporte individual e as campanhas que incentivam o uso cotidiano da bicicleta não dão estrutura viável para essa locomoção diária. Se essas ações se tornassem prioridade, seria possível uma mudança na educação dos motoristas, que, como vemos nesta pesquisa, em grande parte não respeitam as ciclofaixas e os próprios ciclistas.

Um grande exemplo dos carros individuais serem tidos como prioridade é a obra da Via Mangue, destinada a beneficiar em torno de 20% da população que se locomove do centro da cidade até a zona sul em carro particular. Além do que a obra, em sua alça, não oferece passagem aos pedestres e ciclistas que se arriscam em meio aos carros para fazerem a travessia.

Contagens de ciclistas realizadas pela Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife-Ameciclo evidenciam que mesmo com estruturas defasadas e malha cicloviária desconexa, ainda se tem um grande uso da bicicleta como meio de transporte. Segundo a contagem de ciclistas realizada pela Ameciclo em outubro de 2013, só em Casa Amarela, no cruzamento da Estrada do Arraial com a Rua Padre Lemos, foram 3.070 ciclistas todos os dias passando por essa localidade; já em 2019, foram 3.314 ciclistas trafegando diariamente no mesmo cruzamento, um aumento de aproximadamente 10%.

Apesar do aumento de implementação de ciclovias em Recife, elas ainda permanecem desconectadas umas das outras, o que não permite a configuração de uma malha cicloviária propriamente dita. As ciclovias ainda se restringem aos bairros nobres

e ao centro da cidade, sendo desconsiderados os trajetos periféricos feitos pelos trabalhadores todos os dias, que transitam entre a casa e o trabalho sem segurança.

Segundo a Revista [Exame](#), em publicação de 04 de Dezembro de 2017, o Recife tem o pior trânsito entre as capitais brasileiras, o que significa que em média se leva 86% a mais para se transitar pela cidade nos momentos de *rush* do que quando o tráfego está livre. A bicicleta incentivada como modal poderia desafogar esse trânsito, tal como o transporte público que, em 2020/2021, ano de pandemia, a matéria publicada pelo Marco Zero Conteúdo intitulada “[Estudo expõe gargalos de lotação e falta de proteção contra covid-19 nos ônibus do Grande Recife](#)” deixa clara essa realidade.

Do plano diretor cicloviário de 2012, previsto para ser implementado no Recife, aproximadamente 19% dos 591 quilômetros que foram prometidos saíram do papel e o prazo para conclusão é apenas para 2024. Ou seja, provavelmente não será realizado com êxito o plano diretor cicloviário. Segundo o [relatório](#) de malha cicloviária do Recife da CTTU (Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife), de 2019, o total de rede ciclável implantada até 2019 foi de 79,96 km, bem abaixo do programado no plano cicloviário.

Para além das estruturas defasadas e de bueiros na pista, outro detalhe do primeiro diário que fica claro é a presença dos motociclistas e ciclo entregadores trabalhando na área por aplicativos. Essa população de trabalhadores não regulamentados tem crescido vertiginosamente em várias partes da cidade. É comum ver os entregadores aglomerados nas praças, ruas e locais onde a demanda por pedido de alimento é grande. *Uber eats*, *Ifood*, *James*, *Rappi*, *Zé dellivery*, são alguns exemplos dos aplicativos de entrega que se instalaram na cidade de Recife. Para David Harvey:

As chamadas cidades “globais” do capitalismo avançado são divididas socialmente entre elites financeiras e as grandes porções de trabalhadores de baixa renda, que por sua vez se fundem aos marginalizados e desempregados (HARVEY, 2013, p. 29).

Essa massa de trabalhadores de baixa renda recém desempregada e os marginalizados são em grande parte absoldidos por esses aplicativos que se travestem de oportunidade de empreendedorismo oferecendo ao trabalhador a oportunidade de se tornar o próprio patrão. Mas a realidade dos trabalhadores é bem diferente. Ninguém paga o ônus do trabalho deles, eles podem passar 12 horas numa praça esperando pedidos, mas se só chegarem dois pedidos, ele só vai receber por dois pedidos, mesmo oferecendo a força de trabalho dele o dia inteiro.

Os entregadores têm protagonizado uma luta que reivindica direitos mínimos para a categoria. As manifestações nomeadas #brequedosapps vêm contagiando o Brasil inteiro. Esses entregadores recebem por entrega, não têm auxílio alimentação, não têm férias nem 13º Salário, ou seja, estão fora do regime da Consolidação das Leis Trabalhistas (CLT), e não têm qualquer vínculo empregatício com os aplicativos ao qual prestam serviços.

Outro fator que chama a atenção no nosso primeiro diário é estarmos no período eleitoral municipal. Basicamente, os políticos que praticaram e provocaram aglomerações durante uma campanha em plena pandemia, são os mesmos que vêm pedir que a população fique em casa após se elegerem. Tanto essa prática quanto a superlotação do transporte público de segunda a sexta-feira fazem com que a população questione seu direito ao lazer. Nota-se inconcebível na cabeça do trabalhar estar durante a semana aglomerando-se no transporte público e no final de semana ser proibido de ir à praia. Pautas sobre o uso da bicicleta foram bastante usadas para angariar votos nessa eleição, porém na prática, as ações são pouco eficientes. O que se percebe é a captação das pautas identitárias pelos políticos, elencadas pelos novos movimentos sociais e apropriadas pelos poderes. Ainda segundo David Harvey:

O direito inalienável à cidade repousa sobre a capacidade de forçar a abertura de modo que o caldeirão da vida urbana possa se tornar o lugar catalítico de onde novas concepções e configurações da vida urbana podem ser pensadas e da qual novas e menos danosas concepções de direitos possam ser construídas. O direito à cidade não é um presente. Ele tem de ser tomado pelo movimento político. (HARVEY, 2013, p. 34)

Nessa linha de raciocínio é nos movimentos políticos onde o direito inalienável à cidade deve ser defendido, a apropriação dos poderes é inevitável a fim de angariar votos os políticos se camuflam em causas sociais. A mudança da cidade deve ser cobrada na rua e cobrada nas câmeras, senados e em outras instancias onde atuam políticos elegidos por essas causas. É necessário conquistar essa mudança gradativamente.

Outro fato nesse diário é o trecho da Estrada das Ubaias, onde um caminhão se encontra estacionado na frente de um prédio. Esse trecho, em geral, é o mais conturbado. Talvez os diários futuros mostrem diferente, mas é bastante nítido como esse trecho da ciclofaixa é problemático: prédios, posto de combustível, padaria, todos os motoristas de carros utilizam a ciclofaixa como passagem e a vezes não só passagem, mas também como estacionamento.

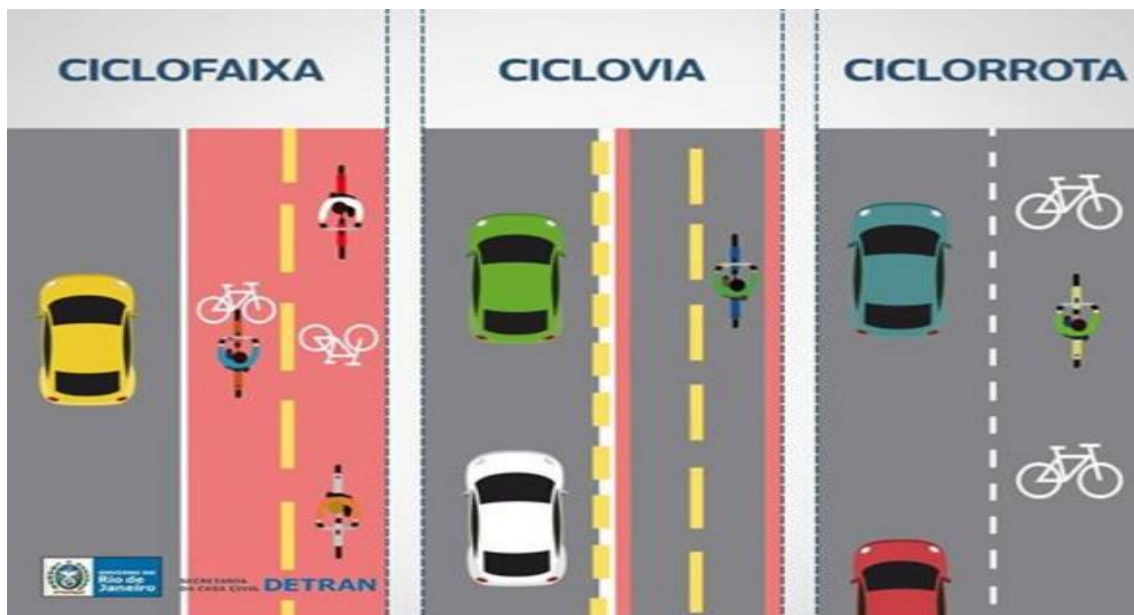


Figura 2 Diferença entre ciclofaixa, ciclovia e ciclorrota

Fonte: [DETRAN do Rio de Janeiro](#).

Capítulo 2 – Carrocracia e Velocidade

24 de novembro de 2020, 15h26, 2º Diário de Campo no binário do Sítio da Trindade.

A Carrocracia se apresenta como o sistema despótico em que vivemos, no qual os carros são hegemônicos na construção das cidades, ou seja, as cidades são construídas para os carros, com avenidas largas que oferecem a possibilidade de atingir uma alta velocidade, sem levar em consideração os grandes congestionamentos, sem soluções mesmo com os investimentos em autopistas mais largas e expressas. Carrocracia aqui entendida como:

...a carrocracia como um sistema despótico e os carros como responsáveis por grande parte da emissão de CO₂, causa primeira do aquecimento global. A cadeia produtiva carrocrata é peça chave na compreensão processos de subjetivação, de construção de imaginários e de diferenciação de corpos nas cidades.” (TRÓI, 2017, p. 270)

Nessa lógica, os carros são aquilo que podemos entender, a partir da noção de estabelecidos/outsideers [ELIAS, SCOTSON, 2000], como os elementos estabelecidos no centro deste sistema carrocrata. Conforme os autores:

O grupo estabelecido cerrava fileiras contra eles e os estigmatiza, de maneira geral, como pessoas de menor valor humano. Considerava-se que lhes faltava a virtude humana superior – o carisma grupal distintivo – que o grupo dominante atribuía a si mesmo. (ELIAS e SCOTSON, 2000, p. 19)

Pode-se perceber esta dinâmica de formação de carismas e de estigmas nos movimentos incessantes do trânsito urbano. Na relação do fluxo de automóveis nas grandes cidades é possível ao mais displicente olhar perceber a diferenciação entre os modais e o desrespeito exercido sobre os pedestres e ciclistas. Ao *modus operandi* da carrocracia, os pedestres e os ciclistas, a quem são atribuídos os estigmas de lentos, atrasados, pobres ou deslocados, passam a ser obstáculos na visão do motorista.

Tal qual chamar um motociclista de *motoqueiro*, num sentido pejorativo e baseado no estigma, os motoristas já usam, não tão frequentemente, um termo também estigmatizante para se referir aos ciclistas, os chamando pejorativamente de *bicicleteiros*. Essa distinção tenta estigmatizar um grupo – os ciclistas – como pessoas de valor humano ou social menor, justamente porque usam a bicicleta como meio de transporte e não somente como lazer. Cabe destacar, também, a distinção clara entre o tratamento que os

motoristas dão aos ciclistas que transitam com EPI (equipamentos de proteção individual) e o dão aos que não têm nem mesmo a condição de comprar um capacete.

É preciso considerar, ainda, que há distinção entres os próprios automóveis, já que a cultura do carro é baseada no status e na velocidade que ele proporciona. Sobre isto Ivan Illich ressalta as formas como as elites econômicas se transportam mais rápido:

Os benefícios da velocidade, obtidos por todas as partes, constituíram a base para os privilégios reservados às novas elites (...) além de usar chofer, essa gente é a mesma que usa aviões e helicópteros (ILLICH, 2005, p. 52)

E como seus privilégios trazem tormento aos demais:

...toda luta para acelerar o transporte (acima de certo limite) inevitavelmente resulta no aumento de injustiça. O transporte mais rápido para alguns indubitavelmente piora a situação dos demais (ILLICH, 2005, p. 56)

As dinâmicas da diferenciação social, construídas em função de estigmas e carismas de grupo, como identificado por Elias e Scotson (2000), não deixam de existir a partir do momento em que os reconhecidos grupos sociais estabelecidos nas sociedades carrocratas – ou seja, os proprietários de carros, entram em seus carros. Estes grupos estabelecidos perderam nas últimas décadas parte do seu privilégio no uso das rodovias, dada a popularização da indústria automobilística e o conseqüente compartilhamento, como um direito, das vias públicas por BMW, fuscas e motocicletas. Apesar dessa perda de privilégio, que vem sendo recuperada gradativamente com os consecutivos aumentos do preço da gasolina, os ricos/estabelecidos não pensam duas vezes ao infringir alguma lei de trânsito, pois estão bem servidos de advogados para recorrerem da multa e em última instância podem pagar pela infração cometida.

Vale ressaltar que a casa não se leva para outros lugares e só se leva em casa quem se convida. Já o carro é um objeto a ser mostrado para publicamente, exibido socialmente. Nesse sentido, pessoas de baixa renda e, também, a classe média se endividam em busca de exibir um status econômico que nem sempre têm como bancar. Conforme Zygmunt Bauman (2010):

Graças a Deus e à benevolência dos bancos, isso já acabou! Com um cartão de crédito, é possível inverter a ordem dos fatores: desfrute agora e pague depois! Com o cartão de crédito você está livre para administrar sua satisfação, para obter as coisas quando *desejar*, não quando *ganhar* o suficiente para obtê-las. (BAUMAN, 2010, p. 12)

Essa relação de consumo desenfreada predando o planeta na ânsia de obter *status* também repercute no fluxo de trânsito, canalizado para o desejo por mais velocidade, por chegar antes ao destino, como uma sensação de ganhar, de consumir. O consumo da velocidade força o fluxo a assumir uma configuração de inversão às normas do trânsito, principalmente no que refere ao artigo 29 inciso 2 do CTB:

§ 2º Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres. (CTB)

A inversão de perspectiva do trânsito ou, a inversão total do artigo 29 do CTB, pode ser usada para demonstrar as dinâmicas da diferenciação social e dos jogos de poder nas grandes cidades, em que motoristas de veículos maiores e mais caros agem quase sempre como “sugadores de tempo” (ILLICH, 2005, p. 49) termo usado pelo autor para definir motoristas que seguem em zig-zag pela pista aumentando o tempo de percursos dos motoristas que usam a direção defensiva estabelecida pelo CTB. Estes motoristas “sugadores” também aumentam o tempo de seu próprio percurso, já que o zig-zag acaba favorecendo os congestionamentos. Conforme o autor, “Em Bombaim, alguns poucos automóveis são suficientes para perturbar a circulação de milhares de bicicletas e carrinhos de tração humana. Deslocando-se, reduzem seriamente o fluxo e criam gargalos.” (ILLICH, 2005, p. 49;50). A referência a Bombaim pode, tranquilamente, ser aplicada a Recife e sua imobilidade provocada pelos motoristas de carros particulares.

No entanto, cabe lembrar que de Alexandre (o grande) até Napoleão Bonaparte o mundo caminhou na mesma velocidade, na velocidade do cavalo. Se considerarmos a invenção do automóvel popular, há cerca de 113 anos, com o [Ford T](#), criado por Henry Ford em 1908, como o primeiro automóvel produzido em série, na perspectiva da história da humanidade, não existe qualquer outra invenção que tenha modificado tanto as cidades.

Os automóveis, ou carros de passageiros como os conhecemos, moldam a cidade de uma forma autoritária e desleal para com os outros modais. A indústria automobilística fez as cidades se redesenharem para o uso do carro, mesmo antes da popularização de seu consumo. As pessoas nascidas nos meios urbanos parecem não se chocar com a paisagem de um mar de carros, porém qualquer habitante de áreas rurais sentirá um enorme estranhamento ao deparar com a concentração de carros nas grandes cidades. O carro é a

própria mudança das noções de tempo e espaço, uma vez que com a sua criação provocou novas perspectivas e a necessidade de imediatismo foi ampliada.

Os jogos de poder que envolvem a presença do carro nos cenários urbanos passam tão despercebidos aos olhos dos que habitam na cidade que, quando os *Uberes* (primeiros motoristas de aplicativo) começaram a atuar nas cidades, não se falou em precarização do trabalho. A história do trabalho precário, ou da classe de trabalhadores chamada de Precariado, não é nova. A novidade é a introdução de um aplicativo nessa equação minando ainda mais os direitos dos trabalhadores não reconhecidos como tal, os aplicativos comandam a narrativa de empreendedores para conquistar a cobiça por ascensão de classe dos seus prestares de serviço. Para Standing Guy o Precariado é resultado de uma política neoliberal, na qual:

Um dos temas era que os países deveriam aumentar a flexibilidade do mercado de trabalho, o que passou a significar uma agenda para a transferência de riscos e insegurança para os trabalhadores e suas famílias. O resultado tem sido a criação de um ‘precariado’ global, que consiste em muitos milhões de pessoas ao redor do mundo sem um a âncora de estabilidade. (GUY, 2014, p. 15),

O conforto obtido nos automóveis esconde inclusive a exploração do trabalhador. Uma nova luta de classes, com outros moldes, se instala, assim, nos cenários urbanos, tendo como base a cultura carrocrata. Quando, posteriormente, os aplicativos de entregas (chamados *delivery*) começaram a se proliferar e vários entregadores, em motos e bicicletas, passaram a fazer pontos pelas praças e pelas esquinas, foi levantada por grande parte da sociedade essa pauta de precarização. No entanto, os motoristas de aplicativo, os *Uberes*, já eram explorados em sua forma de trabalho, porém isto não aparece tão nitidamente, pois os carros ocultam a exploração, só se vê exploração quando o indivíduo está sob o sol pedalando o dia inteiro.

Na carrocracia, o carro é o principal fator de diferenciação, a partir do qual seus ocupantes se sentem humanamente *superiores* ao demais modais do fluxo. Inserido nesse fator de diferenciação há três subdiferenciações que aqui destacamos: 1) **O poder econômico**, em que os amantes de carro privilegiam a passagem dos carros mais caros e possantes, consideram que a mobilidade de classe está diretamente relacionada ao carro que a pessoa dirige, e que dentro da lógica da mobilidade os ricos sempre se transportam de forma mais rápida; 2) **O poder da velocidade**, ou seja, quanto mais rápido o veículo se desloca, mais tende a coagir os veículos mais lentos e pôr os outros igualmente rápidos em disputa. Por isso, a velocidade é elemento fundamental da distinção entre os veículos

do fluxo e seus motoristas, 3) **O poder carismático**, também pode ser percebido no fluxo de veículos, e é uma quebra à tirania da velocidade. O carisma grupal que distingue os estabelecidos, como aponta Elias, faz parte então de um reconhecimento de classe e, por isso, é possível registrar uma gentileza feita a um igual, como a redução da velocidade ou o aguardar por uma manobra, ou até quando um motociclista se acidenta e aparecem vários para lhe ajudar, sabendo que pode ser o próximo a estar naquela condição.

O poder econômico muitas vezes perpassa para o mundo do ciclo ativismo, onde a valoração da bicicleta passa a ser mais importante que a vontade de pedalar. Expressões como “sabe quanto esse quadro vale?!”, “foi 6.000 essa bicicleta”, são valorações que reforçam a tentativa da busca por status exercida frequentemente na carrocracia, embora pouco aceita pelo ciclo ativismo.

O poder da velocidade faz parte do mundo ciclo ativista, pois a velocidade dos veículos de duas rodas na via determina a segurança na tomada de decisão. É mais fácil o ciclista *conquistar* seu espaço na via quando anda na mesma velocidade ou mais rápido que o fluxo. No campo da pesquisa, experimentamos essa situação quando um motorista respeitou a nossa passagem por estarmos numa velocidade muito superior a ele: *“Motorista respeitando aqui a faixa vermelha que eles geralmente não respeitam. Que bom, né? a gente agradece (faz o mínimo) ...”* (trecho do 2º diário de campo – 24/11/20).

O poder carismático pode romper com a violência no trânsito apenas por ser inesperado, e causa no agressor reações não desejadas. O reconhecimento de classe dos motociclistas ao ocorrer algum incidente e a proteção aos outros motociclistas representam bem essa mudança de atitude pelo agressor.

A percepção entre esses poderes é fundamental para entender como se dá a diferenciação na carrocracia. Os privilégios econômicos, a velocidade do veículo e o carisma grupal são elementos fundamentais para se perceber como se dão as relações no trânsito. Quase todas essas afirmações (nem sempre é fácil fazer essas observações em movimento e com adrenalina correndo no sangue) ficam mais evidentes com o respaldo do diário de campo: *...continua lá o caminhão parado no mesmo local em frente ao prédio; esse prédio sempre tem alguém parado aí na frente, faz parte dele já. Agora eu tenho que jogar pela contramão na rua, já que tem um caminhão na ciclovía, oferecer risco a minha vida.* (trecho do 2º diário de campo – 24/11/20).



Figura 3 Caminhão na ciclofaixa das Ubaias
Fonte: Diário de Campo

Esse trecho referente à Rua da Ubaias, na zona de Casa Forte, evidencia como as pessoas de poder aquisitivo têm um total desprezo pela vida dos que consideram *bicicleteiros*. Ocupam a ciclofaixa e os obrigam a correr risco nas faixas para carros. E só conseguem enxergar seres com direito, na via pública, em seus semelhantes carrocratas.

Por mais que o motorista do caminhão não seja representante da classe de maior poder aquisitivo, ele presta serviço para os que são e reconhece nos que são o poder de estarem quebrando o contrato social estabelecido pelo CTB, o pacto acaba sendo financeiro em prol dos interesses individuais de alguns, em conflito com o respeito a coletividade.

Capítulo 3 – As leis de trânsito

25 de novembro de 2020, 17h35, 3º Diário de campo no binário do Sítio da Trindade.

O trânsito brasileiro é regulamentado pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997: o Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Prestes a completar 24 anos de existência o CTB ainda tem várias lacunas, referentes a segurança dos pedestres e majoritariamente acaba privilegiando o uso de automóvel particular. A primeira regulamentação no trânsito brasileiro é o Decreto-Lei nº 3.671 de 25 de setembro de 1941 ainda sob o comando do presidente Getúlio Vargas, entretanto o primeiro automóvel chega ao Brasil em 1893, pertencente a Henrique Santos Dumont (irmão de Alberto Santos Dumont), 5 anos após, em 1898, acontece o primeiro acidente com automóvel. Era Olavo Bilac, com o carro de José do Patrocínio, que colide com uma árvore na estrada velha da Tijuca, no Rio de Janeiro.

A versão de hoje é a quarta, sendo as outras versões de 1941 (durou apenas 8 meses), 1941 e 1966, ainda eram intituladas de Código Nacional de Trânsito. Só 43 anos depois do primeiro incidente de trânsito é que o Brasil regulamenta um código para reger os motoristas de automóvel. Com a criação do CTB em 1997, vem também a regulamentação do DETRAN órgão responsável pela emissão de CNH (Carteira Nacional de Habilitação), divisões de emplacamento, regulamentação e fiscalização das vias. O Detran em alguns estados atua como autarquia, sendo um órgão independente, com autonomia administrativa. Em outros estados são subordinados a alguma secretaria.

Criada em 2000, a Companhia de Trânsito e Transporte Urbano (CTTU) passou a ser Autarquia no início de 2017. A CTTU faz parte da Administração Indireta Municipal e é responsável pelo monitoramento, controle e fiscalização do trânsito e do transporte na capital. Compete à Autarquia de trânsito também o gerenciamento e fiscalização do Sistema Municipal de Transporte Público de Passageiros, que é explorado sob a forma de permissão ou autorização nos modais de táxi, transporte complementar (linhas interbairros e alimentadoras) e transporte escolar. Também faz parte da responsabilidade da CTTU a realização de estudos e projetos para a melhoria da mobilidade urbana e de educação para o trânsito. ([CTTU](#))

Em Recife temos, também, a atuação, desde os anos 2000, da CTTU, Autarquia de trânsito e transporte urbano do Recife. A CTTU faz a fiscalização das ruas da RMR,

aplicando multa e orientando os motoristas. Mantém, ainda, a atividade dos profissionais conhecidos com os “amarelinhos”, orientadores que não multam, e desde 2013 ocupam os cruzamentos do Recife, auxiliando as pessoas a atravessarem na faixa, e teoricamente, orientando os motoristas. Gradativamente a população de “amarelinhos” vem diminuindo. Assim como aponta a matéria do Jornal do Commercio de 14 de novembro de 2018, intitulada: “[CTTU reduz em 30% quadro de 'amarelinhos'](#)” ou seja, de 213 funcionários orientando o trânsito, passaram a ser 149.

No 3º diário de campo pudemos experimentar o horário (17h35) de pico de movimentação no trânsito de Recife, que gira em torno das 17 horas e 18 horas. Todo um tumulto fica claro no primeiro parágrafo do diário, pedestres passeando na ciclofaixa, carro saindo do prédio, pedestre carregando a bicicleta desmontado dela, vendedor de fruta no meio da ciclofaixa. Motociclistas invadindo a ciclofaixa, ciclista na contramão. Motorista jogando a seta e entrando com tudo na frente da bicicleta na ciclofaixa.

Mesmo com a criação do CTB, a fiscalização da CTTU e a regulamentação do DETRAN, em horário de pico não é raro de se ver uma infração de trânsito, muito pelo contrário. Só citados no diário de campo foram dois motoristas que arremessaram o automóvel em cima do nosso percurso, mesmo estando dentro de uma ciclofaixa, que em tese estaria nos protegendo desse tipo de atentado a vida.

A grande quantidade de pessoas utilizando a ciclofaixa para fazer *cooper* evidencia como a estrutura ciclo viária humaniza as cidades, considerando também a irregular estrutura das calçadas, os praticantes de atividade física preferem se exercitar na ciclofaixa, mesmo levando fina das bicicletas. “*E aí temos outras pessoas fazendo cooper na ciclovia de costas, o que não é muito legal.*” (trecho do 3º diário de campo – 25/11/20). Caso não houvesse ciclofaixa, será que os atletas praticariam suas atividades na pista, disputando espaço com os carros?

Em outras palavras, a estrutura ciclo viária humaniza a cidade no sentido de dar mais segurança para os pedestres, cadeirantes, pessoas idosas. Quanto mais pessoas utilizam a via, e quanto mais movimentada ela fica, mais se inibem práticas de furto e de roubo. Um estudo publicado pela revista [PlosOne](#), realizado entre março e agosto de 2016, na cidade de Nova York, revela uma diminuição de 36% na taxa de criminalidade em ruas com iluminação extra. Evidente que iluminação a noite e grande quantidade de pessoas trafegando pela via inibem práticas desse tipo.

Segundo dados oficiais do governo do [Estado de Pernambuco](#) para o ano de 2020, Recife tem uma frota total de 712.344 veículos; e, segundo dados do [IBGE](#) [2020], Recife

conta com uma população de 1.653.461. Se fizermos um cálculo rápido, perceberemos que apenas 43% aproximadamente da população se utiliza dos equipamentos sociais que fazem de Recife uma cidade construída para o automóvel.

Um bom exemplo de que os carros particulares são tomados como prioridade é a obra da Via Mangue, destinada a beneficiar no máximo 20% da população que se locomove do centro da cidade até a zona sul. Além do que, a obra não oferece passagem aos pedestres e ciclistas que se arriscam em meio aos carros para fazerem a travessia.



Figura 4 Via Mangue vista de cima
Fonte: [Blog do Nill Júnior](#)

Não faltam exemplos para qualquer transeunte da cidade, é perceptível que a cidade é construída para que o automóvel particular seja soberano, seus vários viadutos e pistas expressas não dão conta da quantidade de carros que entopem suas artérias diariamente, e alguns dias a cidade chega a infartar, seja por não ser estruturada para grandes chuvas, seja por alguma manifestação, a cidade sempre está infartando.

Encontrar uma forma de associação que defenda e proteja com toda a força comum a pessoa e os bens de cada associado, e pela qual cada um, ao unir-se a todos, obedeça somente a si mesmo e continue tão livre quanto antes. Esse é o problema fundamental para o qual o contrato social oferece solução. (ROUSSEAU, 2011, p. 33)

Quando nos damos conta de que o CTB é apenas mais um contrato social estabelecido pela civilização, há de ser considerado que esse contrato privilegia determinados veículos em detrimento de outros. Apesar do código 29 prezar pela segurança dos pedestres e dos não motorizados, a realidade inverte e confronta totalmente esse princípio.

Capítulo 4 – Metal Pesado e a Massificação do automóvel

25 de novembro de 2020, 17h46, 4º Diário de Campo no binário do Sítio da Trindade.

O conjunto de veículos em fluxo nas grandes cidades é, como todas as relações humanas, uma relação política. O poder é exercido constantemente pelos veículos invertendo a lógica do artigo 29 do CTB (código de trânsito Brasileiro), que diz:

Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres Art. 29, inciso 2 CTB. ([CTB](#))

A prática inversa diária produz um clima hostil, em que a classe média procura o carro tipo SUV (Sport Utility Vehicle) cada vez mais para exercer seu poder sobre os demais veículos e transeuntes, assim como evidencia Mike Davis no seu texto “Estrada de Metal Pesado” [2013], se referindo ao sul californiano e ao aumento desses transportes como prática de blindagem utilizada pela classe média.

Em Recife, esse efeito ficou bem explícito na criação do binário nas imediações do parque do Sítio da Trindade. Ali, moradores das áreas nobres ao redor, inconformados com a criação da ciclofaixa fizeram uma manifestação em 2012 contra a criação do binário Zona Norte, que no movimento cicloativista ficou conhecida como “Manifestação pelo uso da Hilux”. Manifestação que inclusive foi bem sucedida em tirar 350 metros de ciclofaixa, como mostrou o Jornal do Commercio no caderno de [Mobilidade](#) em 03 de Setembro de 2012: “A CTTU tinha ameaçado desativar o trecho implantado no início da Estrada do Arraial, entre as Ruas Cônego Barata e Desembargador Goes Cavalcanti, houve protesto da sociedade, mas o órgão decidiu assumir o ônus.”

Para além dessa percepção de inversão ao art. 29 do CTB, e da ânsia de carros SUVs pela classe média, é importante destacar a distinção de dois meios de locomoção “transporte” e “trânsito”, conforme destacado por Ivan Illich, para quem os veículos motorizados são transporte, enquanto o trânsito é composto de pessoas que usam sua própria força pra se transladar.

O senso comum se refere ao trânsito como ao engarrafamento ou congestionamento, quando se diz que está muito trânsito por aquela área, se quer dizer

que está engarrafado, aqui o leitor deve se desvincular desse conceito, já que transitar é movimento, e o que não se move não pode ser considerado como trânsito.

No que diz respeito aos transeuntes e ao transporte, é importante também compreender que quanto menor o veículo, maior a mobilidade que ele tem no fluxo. Sendo assim, por mais que a motocicleta também seja um veículo motorizado, ela ocupa um espaço diferente dos veículos motorizados de quatro rodas.

Assim como em outras relações políticas, o fator econômico também estabelece um domínio, mesmo que parcial e subjetivo, no fluxo de trânsito e transporte. Parcial, pois não é capaz de atingir toda a variedade do trânsito, porém aqueles que idolatram a carrocracia e vivem a cultura do carro, geralmente ficam boquiabertos com carros importados e caros, assim dando passagem para os mais ricos, simplesmente por almejar um carro igual. Sem aqui deixar de considerar como a indústria do automóvel enganou as elites na popularização do uso do carro, o que encontramos destacado e André Gorz (GORZ, 2005, p. 74):

A massificação do automóvel materializou um triunfo absoluto da ideologia burguesa no que tange à prática cotidiana: ela constrói e mantém em cada um a crença ilusória de que cada indivíduo pode prevalecer e tirar vantagem à custa de todos. O egoísmo cruel e agressivo do motorista que, a cada minuto, assassina simbolicamente ‘os outros’, que aparecem para ele meramente como obstáculos materiais à sua própria velocidade – esse egoísmo marca a chegada, graças ao automobilismo cotidiano, de um comportamento universal burguês, e tem existido desde que dirigir um carro tornou-se lugar-comum. (GORZ, 2005, p. 74)

Retomamos, aqui, a discussão proposta por Elias e Scotson (2000) quanto as relações de poder. Os motoristas que trabalham no trânsito estariam como estabelecidos, mesmo considerando que o fluxo de trânsito não é estático e que as relações podem variar de acordo com a pessoa atrás do volante, e os outsiders seriam pedestres, motociclistas, ciclistas, motoristas idosos e todos os outros que têm um poder destrutivo menor e não operam na lógica ostensiva e ofensiva do fluxo do trânsito da cidade do Recife.

O carro como um lugar-comum da massificação do automóvel, também estabelece subjetividades diversas sobre a reação do motorista ao fluxo trânsito. Esse comportamento universal burguês põe o território constantemente em disputa no automobilismo cotidiano. Nessa perspectiva tentamos empiricamente, baseados em 14 anos de experiência com bicicleta nas vias, estabelecer perfis de motoristas a fim de

premeditar suas ações, assim como táticas para andar de bicicleta pela cidade prezando pela segurança.

Entendendo e sabendo identificar os perfis dos motoristas, tal como utilizando as táticas de trânsito, pode ser um diferencial para nos mantermos vivos em um trânsito de uma cidade grande.

Dos Tipos de Motoristas:

1 - **Jovens homens e ofensivos** – Os campeões de morte no trânsito brasileiro também apresentado por Ivan Illich como os sugadores de tempo. São motoristas que dirigem de forma ofensiva em zig-zag roubando o tempo de percurso dos outros motoristas, quase sempre dirigindo em alta velocidade e de forma imprudente.

2 – **Motoristas trabalhadores** – a categoria trabalho é fundamental para o pertencimento do trânsito. Motoristas de táxi e motoristas de ônibus sentem-se no direito de serem donos do trânsito, já que seu trabalho é no fluxo de trânsito. Estão em constante disputa com os ciclistas considerando que buscam seus passageiros na borda da pista, local onde o CTB (Código de Trânsito Brasileiro) determina que os ciclistas ocupem.

3 – **Idosos, veículos de carga e usuários de telefonia móvel** – Os idosos geralmente tem o reflexo menor e por isso essa categoria responde de uma forma lenta aos estímulos do trânsito, tal qual os caminhões e carretas, mesmo que os motoristas não sejam idosos, esses veículos têm a resposta mais devagar do que os carros pequenos. Assim como as pessoas que são usuárias do telefone móvel, mesmo essa prática sendo passível de multa, é bem comum ver motoristas perdidos nos celulares enquanto os outros veículos fluem.

4 – **Motoristas de aplicativos** – essa categoria poderia muito bem está entre trabalhadores do trânsito, porém, os motoristas de aplicativo geralmente se utilizam muito da telefonia móvel e eles acabam oferecendo risco não por serem ofensivos, mas por serem displicentes.

Das táticas de trânsito para ciclistas obtidas no empírico:

1 – **Curva segura** – A curva segura consiste em atravessar o cruzamento de uma forma que não se dê a lateral da bicicleta para o fluxo o atingir. Ao se deparar com um cruzamento o ciclista deve acompanhar o fluxo de carros antes de atravessar ou entrar no fluxo contrário aos carros até que se possa atravessar de forma segura, se um carro fura o

sinal em alta velocidade o ciclista acompanha esse carro até que ele passe, sem oferecer a lateral da bicicleta e ser atingido, ao risco passar a travessia pode ser feita com toda a segurança.

2 – **Fluxo de trânsito** – Importante entender que na rotina das cidades grandes quando um semáforo fica verde o primeiro fluxo a vir é o fluxo de motos, depois do fluxo de motos virá o fluxo de carros, posteriormente o fluxo dos carros mais pesados, ônibus, caminhões, entre outros.

3 - **Movimento de cancela** – O movimento de Cancela consiste em o ciclista conseguir diminuir a velocidade dos carros para não ser ultrapassado em alta velocidade. Quando uma via tem somente duas faixas ou uma, e os carros andam em alta velocidade, primeiramente é importante está perto da velocidade média dos carros, posteriormente o ciclista deve ficar alargando a sua borda colocando a bicicleta mais pro centro da pista para ficar visível e evitar que o carro ultrapasse em alta velocidade, e quando o carro se aproxima o ciclista volta para a sua borda inicial que nunca deve ser no canto da pista. É fundamental que o ciclista esteja na pista de uma forma que se você levar um fino de algum veículo a pessoa tenha para onde se evadir, se o ciclista se mantém no canto da pista ele não tem pra onde evadir e acaba por ser jogado para a calçada.

4 – **Lembre-se você é um anfíbio** – “Art. 68. É assegurada ao pedestre a utilização dos passeios (...) § 1º O ciclista desmontado empurrando a bicicleta equipara-se ao pedestre em direitos e deveres.” ([CTB](#))

A qualquer momento você pode se transformar em pedestre descer da bicicleta e usar uma faixa de pedestre para atravessar para um lugar onde não se tem ligação direta para o ciclista, ou simplesmente quando todo fluxo está travado e o semáforo vermelho, você pode virar pedestre para se aproximar do semáforo e ficar na frente do fluxo de automóveis.

5 – **Ciclista enxadrista** – Um dos princípios fundamentais do xadrez é a jogada antecipada ou seja, estar sempre movimentos a frente mentalmente do seu adversário. Nesse caso seu adversário é o trânsito e as jogadas são desviar dos obstáculos. Por exemplo: você está na borda da pista e percebe que lá na frente há um carro parado, você não vai esperar chegar no carro para desviar ele, é ideal que você vá guardando o espaço do carro para que ao chegar na altura dele não precise entrar na pista de forma brusca.

A relação com o carro é muito mais do que o simples transporte individual, mas a extensão da casa que vai à rua, e que, dentre outras transformações, torna as relações sociais mais rápidas, velozes, fugazes:

O Carro é também o falo onde se masturba autonomia, independência, onde se goza ilusoriamente aquilo que se faz ausente, de forma autêntica na vida cotidiana. O volante permite isso. O motor a combustão, o acelerador... eles por sua vez permitem a ilusão de que a potência orgânica do indivíduo se multiplica por mil. Sendo ele constantemente reduzido, limitado, humilhado, diminuído, constringido pelas relações de poder, pelas hierarquias e autoridades instituídas (pai, professor, patrão, policial, juiz, coronel, deputado etc.) (LUDD, 2005, p. 20)

Essa hierarquia estabelecida pelo papel do automóvel rapidamente se esvai no cotidiano engarrafado. Como que um confronto a essa humilhação diária, os motoristas se armam de veículos maiores e mais assustardes, o que Mike Davis vai chamar de Metal Pesado, que não difere de nossa realidade:

A pole position numa dessas rodovias do sul da Califórnia sempre foi perturbadora, mas agora, sob o domínio do metal pesado, ela é especialmente assustadora. A estratégia básica da guerra rodoviária nos horários de pico é aterrorizar o carro da frente. Isso é muito fácil de conseguir quando se tem uma enorme carcaça de metal para combate, como um Chevrolet Suburban ou um Ford Explorer, enquanto o coitado da frente rasteja num patético Corolla ou num Ford Escort. (DAVIS, 2013, p. 48)

Por tanto, se faz necessário perceber aqui a hierarquia que os motoristas se desenvolvem entre si, que se utilizam diante dos demais modais, e que é expressa na necessidade da classe média por portar carros cada vez maiores e mais velozes. A percepção desta hierarquia permite, também, compreender um pouco mais sobre o fluxo e as posturas adotadas pelos condutores, o que se revela importante para os pedestres, ciclistas e motociclistas, no resguardo à vida, e importante para a pesquisa social, na forma de contribuição quanto a elaborações sobre as formas do urbanismo e da mobilidade urbana, as relações de poder aí envolvidas e a noção do direito à cidade.

Capítulo 5 – Os bairros e o estudo de caso

02 de fevereiro de 2021, 11h, 5º Diário de campo no binário do Sítio da Trindade

Na pesquisa de campo pudemos desenvolver melhor a percepção sobre os bairros que configuram o entorno do binário Zona Norte. São eles: Casa Amarela, Casa Forte e Parnamirim. Conforme registramos no 5º diário de campo:

Um fato a se destacar sobre essa ciclovía é que ela faz a conexão entre três bairros, o bairro de Casa Amarela o bairro de Casa Forte e o bairro do Parnamirim. Para quem vive ou conhece Recife, isso evidencia uma situação de convivência entre grupos sociais diferentes. Podemos, nesse ponto, tomar como referência o estudo de Norbert Elias e John Scotson, Os Estabelecidos e os Outsiders, publicado originalmente em 1965 na Inglaterra, para refletirmos sobre esta convivência de diferentes no uso da ciclovía e seus entornos. Casa amarela seria a zona 3, mais carente, Parnamirim a zona 2, intermediária, e a zona 1 seria Casa Forte. (Trecho do 5º Diário de campo, 02/02/2021)

Essa distinção entre os bairros também acarreta numa subjetividade em relação a “inferiorização” e “superiorização”, que pairam na subjetividade dos motoristas que utilizam o local. Assim como é perceptível nos estudos de Elias e Scotson (2000):

Um levantamento preliminar sugeriu que não só os habitantes de classe média da Zona 1, mas também os moradores operários da Zona 2 consideravam a si mesmos e a seus vizinhos como tendo um status social superior aos da Zona 3 e que as barreiras sociais que separavam os dois bairros operários entre si eram no mínimo iguais, se não maiores, que as barreiras às relações sociais e à comunicação entre os bairros da classe trabalhadora e o bairro de classe média da região. Os próprios residentes da Zona 3 pareciam aceitar a inferioridade de status localmente atribuído a seu bairro, em comparação com a Zona 2, ainda que de mau grado e com certa amargura (ELIAS e SCOTSON, 2000, p. 51)

As observações de Elias e Scotson numa pequena cidade inglesa (para a qual empregaram o nome fictício de *Wiston Parva*), na década de 1950, não se distanciam daquelas que fazemos em nossa realidade na cidade de Recife em 2020/2021. Por mais sublimada que seja, através dos números podemos visualizar as dinâmicas da superioridade exacerbada realizada nas ruas pelos distintos atores sociais. Segundo dados da [Prefeitura da Cidade do Recife](#), Casa Amarela conta com a maior população dentre os

três bairros, com aproximadamente 29.180 habitantes, porém o valor do rendimento nominal médio mensal dos domicílios é bem abaixo dos outros bairros.

A taxa de alfabetização em Casa Amarela também está abaixo dos outros bairros, mesmo que pouco expressiva, mas representa os locais de trabalho que os habitantes do bairro ocupam, nos serviços domésticos, nas portarias, como zeladores, como caixas da padaria ou do supermercado, geralmente é essa a relação que se tem entre os bairros, em que Parnamirim e Casa Forte absorvem os serviços dos habitantes de Casa Amarela, deixando claro nas relações de trabalho e nas estatísticas do bairro essa inferiorização promovida pelos bairros nobres aos habitantes dos bairros populares.

Por mais que não tenha ficado explícita em todas as partes do diário de campo, essa “superioridade” dos bairros nobres aparece de diversas formas no convívio entre essas regiões, seja no olhar dos pés à cabeça, seja no olhar debochado ou de desprezo, seja na invisibilização de modais menores, já que essa classe média é uma das grandes incentivadoras do uso de SUV, já apontado nesse estudo.

As subjetividades inseridas nisso tudo não podem ser desprezadas, logicamente vão ter moradores de Casa Amarela que não reconhecem os habitantes de Casa Forte como “superiores”, assim como moradores de Casa Forte que não reconhecem habitantes de Casa Amarela como “inferiores”. Para nós, que não somos habitantes de nenhum dos bairros, a suposta superioridade era sentida pelos olhares de insignificância das pessoas que ocupavam carros mais caros.

Cabe também realçar que as comunidades aqui tratadas são em grande parte gentrificadas e o distanciamento comunitário é bem maior do que Winston Parva. Em Casa Amarela, pode-se perceber um nível de proximidade comunitária bem mais do que nos demais bairros, onde os vizinhos de apartamento mal se conhecem.

Porém, aqui estou lhe dando com a polaridade de estabelecidos e outsiders no fluxo de trânsito dos bairros, e não propriamente nos moradores. Tomando de partida também, que o carro como extensão do corpo, do poder e da territorialidade, também é capaz de superiorizar ou inferiorizar o indivíduo (ou outro modal): *Motorista saiu do Sítio da Trindade, não respeitou minha passagem, mesmo a prioridade sendo minha.* (Trecho do 5º diário de campo - 02/02/2021).

Esse motorista que saiu do Sítio da Trindade, não à toa, com uma SUV (*Sport Utility Vehicle*), representa esse comportamento de suposta “superioridade” promovida pelos habitantes de Parnamirim/Casa Forte. Já vimos aqui o carro como utensílio de poder, de territorialidade, de status, e como as pessoas de maior poder aquisitivo tendem

a se transladar de forma mais rápida. Trazemos acima o relato do diário de campo, em que vivenciamos todas essas situações. Mesmo a preferência sendo nossa e estando na ciclofaixa, o sentimento de urgência ao se locomover com um equipamento veloz, associado a outro sentido, o da suposta superioridade de quem se encontra num carro, não o permitiu esperar e respeitar os acordos do trânsito.

Assim, a exclusão e a estigmatização dos outsiders pelo grupo estabelecido eram armas poderosas para que este último preservasse sua identidade e afirmasse sua superioridade, mantendo os outros firmemente em seu lugar. (ELIAS e SCOTSON, 2000, p. 22)

O Carro assim segue como essa arma poderosa de preservação de superioridade, visivelmente superior em tamanho, e economicamente mais caro que os outros modais. E mantendo os outros firmemente em seu lugar fisicamente através da imposição da massa sobre a trajetória de outros veículos. Reforçando sua identidade pelo veículo que ocupa e sua superioridade pela imposição de posicionamento no fluxo de trânsito.

Não é apenas energia que consome um veículo veloz: mais importante ainda é o consumo de espaço. Cada aumento da velocidade faz do veículo um ser mais ávido por metros quadrados ou cúbicos. (ILLICH, 2005, p. 49)

No caso de Scotson e Elias as fofocas faziam esse papel de reforçar a superioridade do grupo estabelecido, enquanto depreciava os outsiders, inferiorizando sua autoestima. No nosso caso, a velocidade é o fator distintivo, na disputa territorial do fluxo de trânsito. É através da velocidade que o motorista pode impor seu ritmo ao trânsito e conseqüentemente adiantar o tempo do seu percurso, enquanto atrasa o tempo dos demais veículos envolvidos na via.

Capítulo 6 – Sinistro e incidentes

02 de fevereiro de 2021, 11h20, 6º Diário de Campo no binário do Sítio da Trindade

De acordo com o relatório do DPVAT (Danos Pessoais por Veículos Automotores Terrestres) divulgado pela seguradora [Líder](#), só em Pernambuco no ano de 2020 o seguro de veículos foi acionado cerca de 16.740 vezes. Desses incidentes, 1.491 causaram óbito, o que representa 9% do total, e cerca de 11.364, ou 68% do total, causaram invalidez permanente. Os incidentes ainda têm os homens como principais provocadores e vítimas – cerca de 81% da população descrita. A faixa etária entre 25 e 34 anos comporta os mais atingidos e principais causadores dos incidentes de trânsito.

PERNAMBUCO

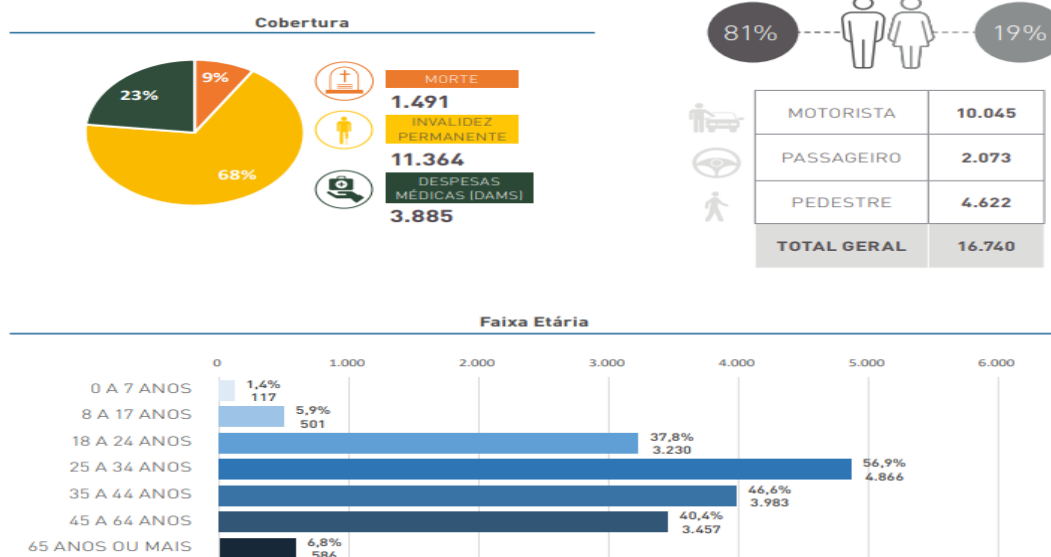
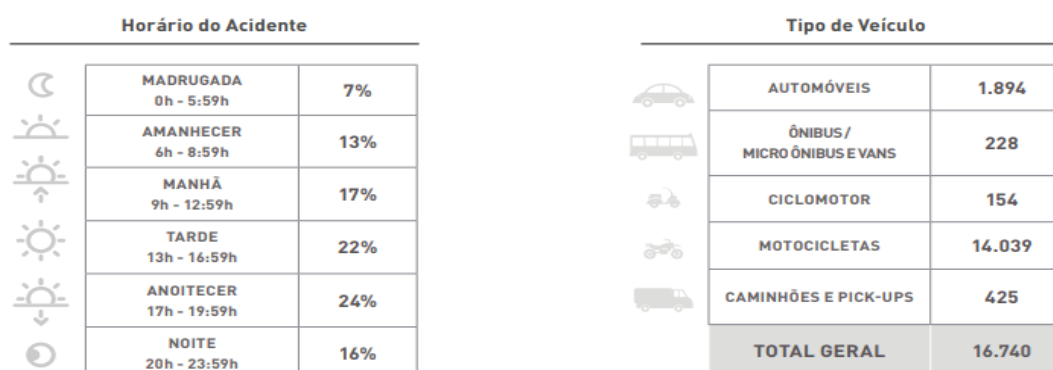


Figura 5 Panorama geral de “acidentes” em Pernambuco

Fonte: [Seguradora Líder](#)

Os motociclistas disparadamente são os mais atingidos pela insegurança no trânsito em Pernambuco, estando presentes em 14.039 de incidentes do total de 16.740. Uma distância gigantesca do motociclista para o motorista de automóvel, categoria que, aparecendo em segundo lugar, tem cerca de 1.894 atingidos pelos flagelos do trânsito. Esses sinistros de trânsito evidenciam a fragilidade dos veículos de duas rodas em meio

a um trânsito de fluxo ofensivo (no sentido em que vários motoristas utilizam a direção ofensiva, contrariando a direção defensiva promovidas nas aulas das autoescolas).



40

Figura 6 Horários dos "Acidentes" e Tipo de veículo

Fonte: [Seguradora Líder](#)

Nesse momento o leitor pode estar se perguntando o motivo pelo qual denominamos aqui os *acidentes* por incidentes ou sinistro. Classificar um incidente de trânsito de acidente seria passar a ideia de que aquilo não foi proposital, e é lógico que ninguém quer se envolver num acidente de trânsito propositalmente. Porém, quando se trata de motoristas imprudentes, sinalizações falhas, estradas mal construídas, não se pode denominar de acidentes, e a ABNT lançou uma revisão em relação a esse termo:

A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) publicou a revisão da NBR 10697/2018 e redefiniu os termos técnicos usados na preparação e execução de pesquisas relativas e na elaboração de relatórios estatísticos e operacionais a incidentes de trânsito. A norma corrige a expressão ‘acidente de trânsito’, substituída por ‘sinistro de trânsito’, e suprime o entendimento de sinistro ‘não premeditado’. Uma das bandeiras da Associação Brasileira de Medicina do Tráfego (Abramet), a adoção do termo sinistro e a requalificação dessa norma é uma vitória importante para as ações e políticas voltadas a preservação da vida no trânsito. Fonte: [Estrada: O Portal das Rodovias](#)

Qualquer indivíduo que percorre as estradas do Estado de Pernambuco, principalmente as BRs não duplicadas, vai perceber uma série de motoristas colocando a vida em risco, com ultrapassagens perigosíssimas, por apenas alguns minutos ou segundos de avanços no trânsito. Por isso um sinistro de trânsito não pode ser classificado como acidente. A escolha de colocar sua vida e a dos outros em risco deve ser

responsabilizada e severamente punida para que a humanização do fluxo seja colocada em prática, e possamos assim, diminuir a quantidade de mortes.

Vivemos uma situação desse tipo nesse diário de campo, quando registramos que “Mesmo no sinal vermelho o carro jogou para a ciclovia” nas imediações de Casa Amarela indo para Casa forte, para ser exato na transição da Rua Paula Batista para Rua das Ubaias. Dentro de uma ciclofaixa e com o sinal fechado para o carro, o motorista jogou a lateral do veículo em nossa frente e, caso não freasse emergencialmente tal como fizemos, seríamos arremessado por cima do capô do carro. Provavelmente somaria à estatística do trânsito brasileiro.



Figura 72 : Representação - Seta amarela representa o carro (motorista) e seta vermelha representa o ciclista.
Fonte: Google Maps

Para além de jogar o carro na passagem, o motorista ainda olhava para o outro lado do trânsito. Cenas como essas são corriqueiras, o que evidencia a invisibilidade do ciclista perante os motoristas. É, de fato, bem comum os motoristas ignorarem os ciclistas e olharem para o outro lado para fingir que ele não existe. A invisibilidade do ciclista também reforça a inversão do código 29 na prática, inversão essa já apontada nesse estudo.

Capítulo 7 – (In)visibilidade do pedestre e do ciclista

14 de fevereiro de 2021, 14h43, 7º Diário de Campo no binário do Sítio da Trindade

Ocorreram cinco incidentes nesse sétimo diário de campo, entre fino de motorista mesmo estando dentro da ciclofaixa, carro estacionado na ciclofaixa, motorista saindo do cruzamento sem olhar e me obrigando a jogar a bicicleta para a pista. Importante frisar que eram 14h43min, horário longe de ser o horário de pico. Horário que em tese seria mais tranquilo, porém não existe esse momento tranquilo no trânsito do Recife.

É raro sair para se locomover com a bicicleta e não acontecer algum tipo dos incidentes acima relacionados. Como já abordamos no Capítulo 2, os motoristas parecem reparar nos ciclistas equipados, portadores de uma clara diferenciação social e econômica, enquanto invisibilizam os ciclistas que não fazem parte desse recorte socioeconômico.

No próprio relatório do DPVAT citado no Capítulo 6, percebe-se que a bicicleta nem mesmo entra nas estatísticas, no máximo encontra-se referência a ciclomotores, por mais que a bicicleta seja considerada como veículo no CTB. Ou os ciclistas não correm atrás dos seus direitos, ou o DPVAT nem considera bicicletas como veículos em suas estatísticas. A partir do site Jusbrasil, destinado a postagem de juristas em atividade, é possível perceber que os ciclistas vão sim atrás de seus direitos, cobrando danos materiais e até morais, porém, permanecem invisíveis tanto no trânsito como nas estatísticas.

Frases como: “eu não te vi”, “você estava aí?”, “foi sem querer, não estava te vendo”, “você entrou no meu ponto cego”, dirigidas aos ciclistas, são corriqueiras no trânsito. Estas explicações são principalmente apresentadas por pessoas que utilizam a telefonia móvel. Em geral, são formas que os motoristas usam para colocar no ciclista a culpa por sua própria desatenção e imprudência. Essa prontidão de motoristas para desculparem-se de seus atos no trânsito parece ganhar apoio no âmbito da Justiça e da Imprensa, no Brasil. Pode-se observar isto a partir de trechos de reportagens recentes:

- a) Em 19 de fevereiro de 2015, Thor Batista, filho do empresário Eike Batista, foi absolvido pela justiça pelo atropelamento ocorrido em março de 2012 onde a vítima chegou ao óbito. Mesmo com o seu carro a mais de 200 Km/h em primeira instância ele teve que responder por homicídio culposo (sem intenção de matar). No Brasil, matar com o carro é um crime sem culpados, ao menos que o autor seja pobre e não tenha dinheiro para pagar a fiança.

- b) Motoristas criminosos não só não são presos, como também recebem regalias para justificar suas atrocidades. José Maria da Costa Júnior o assassino de Marina Kohler Harkor, cicloativista de 28 anos, teve uma entrevista exclusiva no Programa do Fantástico na Rede Globo de Televisão para justificar seu assassinato, classificado como homicídio culposo, mesmo o autor tendo se evadido do local e omitido socorro. Um homicídio por automóvel é um crime sem punidos, seu algoz é tão dependente do carro como seus réus, o que os torna moralmente incapacitados de dar uma punição relevante ao assassinato por automóvel.
- c) Matérias que atribuem vida ao automóvel não são raras, pelo contrário são corriqueiras. Os exemplos são muitos ficam os registros de alguns aqui: “CARRO PERDE CONTROLE E ACABA DENTRO DO LAGO IGAPÓ”, “Acidente entre carro e moto mata uma pessoa em Resende”, “Mãe e filha morrem atropeladas após carro subir em calçada em Piracicaba”. Essas matérias tratam o carro como sujeito e, assim, eximem o motorista de qualquer responsabilidade sobre sua imprudência. Em muitos casos, o nome da ou do motorista nem ao menos é citado na reportagem.

Quando se trata da imprensa brasileira, se faz um aparato linguístico para proteger a carrocracia. Os jornais se utilizam de táticas linguísticas que inocentam o motorista, se referem ao carro como se o mesmo tivesse vida própria, chamam as mais notórias irresponsabilidades de “acidente”. Constantemente eximem o motorista da culpa, e quando seu poder aquisitivo é alto chegam ao absurdo de nem divulgar o nome do criminoso.

A carrocracia não age sozinha, pois ela está atrelada ao capitalismo e ao machismo de uma forma intrínseca. O machismo é um dos pilares da carrocracia. Afinal, quantas vezes você já ouviu que mulher não sabia dirigir? Ou que oficina não é lugar para a mulher? É através da sua habilidade na direção e do ronco do motor que é provado ao grupo sua frágil masculinidade. O atrelamento da carrocracia ao capitalismo fica evidente ao tratar da distinção e do status que o carro produz, tal como o planejamento das cidades se moldar através das demandas do carro. Isto fica evidenciado pelas situações vivenciadas neste diário de campo:

1. *o carro acabou de me dar um fino mesmo na ciclovia.* (trecho do 7º diário de campo – 14/02/21)

A carrocracia é territorialista, tal como um cachorro que urina nos locais para marcar seu território. A carrocracia dá *finos* que quase nos matam para dizer que ali não é o nosso lugar. Considerando aqui que estamos dentro de uma ciclofaixa, fora dela a realidade é bem pior. No trajeto diário feito para assistir aula e estudar, durante todo o curso, o principal meio de transporte sempre foi a bicicleta. Na Av. 17 de agosto, entre os bairros de Monteiro e Apipucos (caminho para o campus Dois Irmãos da UFRPE) onde não tem ciclofaixa e apenas duas faixas de automóvel, constantemente, motoristas de postura ofensiva ao ultrapassar, ocupavam metade da faixa que a bicicleta estava ocupando, demonstrando que ali não era o nosso lugar. Isso não foi uma vez ou duas vezes, mas quase todos os dias, durante alguns anos. Essa ocupação de metade da faixa não é à toa, mas revela a conquista territorial pela velocidade como ressalta Ivan Illich (2005):

Ao ultrapassar certo limite de velocidade, os veículos motorizados produzem distâncias que só eles podem reduzir. Produzem distâncias às custas de todos, portanto as reduzem unicamente em benefícios de alguns. (ILLICH, 2005, p. 52)

2. Acabei saindo da ciclovía para me defender de uma pick-up, local onde é o antigo clube américa, aquele trecho que eu já tinha falado em alguns diários. Ele fez o que eu sempre espero que façam, me joguem para a pista. (trecho do 7º diário de campo – 14/02/21)

Quando se é invisibilizado constantemente no trânsito, cria-se uma couraça de visibilidade. É preciso se impor para sobreviver, é preciso ocupar a faixa, é preciso se fazer visível. A outra opção é ficar à margem, ficar no canto da pista e se resignar com a invisibilidade; nesse caso, após um *fino* só se tem a calçada pra colidir e esborrachar a cara no chão. A invisibilidade do ciclista é o começo de sua morte, é a morte pela marginalização e invisibilidade.

3. O carro estava na ciclofaixa, coloquei pra pista para me evadir da colisão. Fica esperando dentro da ciclovía já, aí fica difícil. Interrompe sua passagem e não atravessa. Aí você é obrigado a se posicionar para o lado dos carros. (trecho do 7º diário de campo – 14/02/21)

A invisibilidade continua, quando você olha para o motorista ele olha para outro lado, fingindo que não está lhe vendo, que você não existe, e que ele não está cometendo uma infração grave. No entanto, temos no Artigo 181 do CTB inciso VIII:

no passeio ou sobre faixa destinada a pedestre, sobre ciclovía ou ciclofaixa, bem como nas ilhas, refúgios, ao lado ou sobre canteiros

centrais, divisores de pista de rolamento, marcas de canalização, gramados ou jardim público: Infração - grave; Penalidade - multa; Medida administrativa - remoção do veículo ([CTB](#))

É inegável os danos sociais causados pela indústria do automóvel e pelo seu uso, é cada vez mais raro encontrar uma pessoa que não seja afetado pelas suas mazelas, assim como observar Ned Ludd (2005):

Aquele que não teve um parente ou amigo morto em “acidentes” de carro, ou que não sofre sequelas de um “acidente” é cada vez mais a exceção, e não a regra. Com justiça podemos questionar o próprio nome dado a esse mal da nossa sociedade (capitalista), isto é, questionar a expressão “acidentes de trânsito”, “acidentes de carro”. (LUDD, 2005, p. 17)

Tal qual foi abordado no Capítulo 6, quando se trata de motoristas imprudentes, sinalizações falhas, estradas mal construídas, não se pode denominar esses incidentes de acidentes. No Sistema despótico ao qual vivemos onde carro tem a centralidade, qualquer crítica ao uso do automóvel é descredibilizada. Nem o fato de termos uma guerra do Vietnã em número de mortos todos os anos (LUDD, 2005, p. 17) afeta a estabilidade do uso do automóvel.

A carrocracia está totalmente estabilizada em nossa sociedade, viramos tão dependentes do automóvel que normalizamos as mortes geradas pelo seu uso. Como frisou (TRÓI, 2017) “o carro é a própria mudança da noção de tempo e espaço, um dos pilares da modernidade”. Se você não almeja um carro em sua vida, geralmente vão achar que existe algo de errado com você.

o estigma social que seus membros atribuem ao grupo dos outsiders transforma-se, em sua imaginação, num estigma material — é coisificado. Surge como uma coisa objetiva, implantada nos outsiders pela natureza ou pelos deuses. Dessa maneira, o grupo estigmatizador é eximido de qualquer responsabilidade: não fomos nós, implica essa fantasia, que estigmatizamos essas pessoas e sim as forças que criaram o mundo — elas é que colocaram um sinal nelas, para marcá-las como inferiores ou ruins. (ELIAS e SCOTSON, 2000, p. 35)

Essa consolidação está clara naquela jovem que pedala 12 horas por dia fazendo entregas para aplicativos sonhando com sua moto, para poder fazer mais entrega em menos tempo, para, por fim, ter a condição de parcelar um carro para passear nos momentos de lazer com sua família. Mesmo estando à margem do sistema carrocrata, ele é a referência simbólica, aquilo que se almeja desfrutar de forma plena.

Aqui nos remetemos novamente às dinâmicas entre estabelecidos e outsiders, conforme demonstrado por Elias e Scotson (2000). Apesar de Winston Parva, o caso estudado pelos autores, ser uma localidade estática e o trânsito ser uma constante movimentação, encontramos no trânsito os estabelecidos e os outsiders. São estabelecidos, principalmente, aqueles que trabalham no trânsito e, por isso, sentem-se como se fossem seus donos. Atores sociais como motoristas de táxi, motoristas de ônibus, como trabalham no trânsito e, portanto, ocupam este espaço físico e simbólico predominantemente, adquirem para si o direito de ter prioridade e forçam a reserva desse direito frequentemente. Por outro lado, o trânsito é uma disputa constante e aleatória de poder, em que outros atores disputam o lugar de estabelecidos, como o fazem os donos de SUV e os que se sentem protegidos pelo status ou pelo poder econômico. Os Outsiders por outro lado, são ciclistas inexperientes que andam nos cantos da pista recebendo finos dos carros, pedestres que andam com medo de carros. Até mesmo um motorista que tirou a carteira recentemente e ainda não está acostumado com a dinâmica do trânsito recifense. Geralmente tratado como *obstáculo* pelos motoristas, os outsiders do trânsito vivem constantemente com medo dos carros, ou melhor, dos motoristas.

Capítulo 8 – Pandemia no Brasil

17 de março de 2021, 10h30, 8º Diário de Campo no binário do Sítio da Trindade

Somos a praga do planeta, uma espécie de ameba gigante... É incrível que esse vírus que está aí agora esteja atingindo só pessoas. Foi uma manobra fantástica da terra tirar a teta da nossa boca e dizer: ‘Respirem agora, eu quero ver’. Isso denuncia o artifício do tipo de vida que nós criamos. (KRENAK, 2020, p. 9;10;11).

A ida a campo para realização do oitavo estudo ocorreu na véspera de novo *lockdown*, determinado pelo governo do Estado de Pernambuco, por conta do aumento nos índices de casos de doença por coronavírus e a consequente lotação dos leitos hospitalares. O que vimos de particular nessa ida a campo?

Estou aqui começando nosso percurso, está bem frenético o fluxo de carros, porque como os serviços não essenciais vão fechar amanhã, então, está um verdadeiro desespero. Ciclista na outra mão, carros, muito fluxo de carro, ciclista do outro lado na parte que não é a ciclovia, se ele está lá é porque ele acha mais seguro. O carro me fechando agora, tive que sair da ciclofaixa, saindo do prédio. (ofegante) estou aqui próximo ao Clube América. (Trecho do 8º Diário de Campo – 17/03/2021).

A percepção de um certo desespero em função de um fechamento de serviços considerados não essenciais remete as nossas reflexões neste Capítulo para as questões relacionadas à pandemia da SARS-CoV-2 e seus desdobramentos no Brasil.

Estamos vivendo a maior crise sanitária e humanitária em escala global. O primeiro relato de vitimação pelo coronavírus veio da cidade de Wuhan na China em 01 de dezembro de 2019. Algumas semanas depois o artigo publicado na Nature, revista científica britânica, intitulado “[A new coronavirus associated with human respiratory disease in China](#)” relatou uma ordem de aproximadamente 2.000 casos de crise respiratória grave.

À época, alguns estudos apontavam para um mercado de frutos do mar em Wuhan como o ponto de partida da contaminação, porém essa teoria não foi totalmente comprovada. O estudo analisou um paciente em 26 de dezembro de 2019 em que, após amostra de fluido da lavagem bronco alveolar, foi possível constatar um novo vírus da família Coronaviridae. A partir daí no dia 29 de dezembro foi apresentado ao mundo o código genético do então novo corona vírus.

No Brasil, o primeiro caso só foi confirmado em 26 de fevereiro de 2020 em São Paulo; no dia posterior já chegavam a 132 casos suspeitos da doença. Nesse momento o mundo já explodia de casos e era evidente a facilidade de propagação do vírus. Mesmo a sua letalidade não sendo tão grande, o fato de o vírus se espalhar facilmente já anunciava uma crise global. Em fevereiro de 2020 já se tinha conhecimento da rápida propagação do vírus em todo mundo, fato que foi negado e negligenciado pelas autoridades brasileiras, permitindo uma das maiores aglomerações do mundo acontecer, o carnaval do Brasil.

Não bastasse uma pandemia mundial, o Brasil ainda sofreu com uma sucessão de trocas na condução do Ministério da Saúde. No começo da pandemia o então ministro Luiz Henrique Mandetta foi retirado do cargo por desentendimento com o Presidente do Brasil Jair Messias Bolsonaro (Sem Partido), provocado pelas medidas de distanciamento social reconhecidas pelo ministro como eficaz, enquanto em suas declarações o presidente preferia negar o vírus e reforçava a abertura do comércio. A disputa por protagonismo entre esses dois atores sociais ficou evidente nos meios de comunicação massivos. Ao mesmo tempo, o presidente travava uma guerra particular com os governadores dos Estados brasileiros e defendia a cloroquina como remédio que trataria a doença, mesmo sem nenhum aparato científico que comprovasse tal tese.

No dia 17 de abril, Nelson Teich assumiu como ministro da Saúde, o que só durou 29 dias. Este evento configura um quadro assustador, com a mudança de dois ministros da Saúde em menos de um mês durante uma pandemia global. Frente as atitudes e pronunciamentos negacionistas do presidente, os Estados assumiram autonomia reconhecida pelo STF (Supremo Tribunal Federal) e começaram a lidar com a pandemia cada um ao seu modo. O interino do Ministro Teich, o general Eduardo Pazuello, como um soldado leal se rendeu à autoridade do presidente mesmo este estando em desacordo com as medidas da Organização Mundial de Saúde (OMS). Além dele 16 militares foram alocados para o Ministério da Saúde. E com 4 meses de interino Eduardo Pazuello foi então efetivado como ministro da Saúde, mesmo dando declarações que antes do cargo não sabia o que era o SUS (Sistema Único de Saúde).

Durante essa pesquisa, enquanto os outros países estão começando a vacinar sua população, o Presidente Brasileiro se exime de toda a responsabilidade de algum efeito adverso da vacina, inclusive das pessoas se tornarem jacaré ([matéria da Istoé](#)). Enquanto isso, retarda o processo de imunização da população brasileira dando andamento a sua

guerra anunciada contra os estados, sem ao menos ter seringas, freezers e algodão o suficiente para imunizar a população.

Antes mesmo do anúncio da produção da vacina do Butantã em parceria com o laboratório chinês Sinovac no dia 26 de março de 2021(segundo jornal [o Globo](#)), o então ministro Pazuello em coletiva de imprensa em Manaus , no dia 11 de janeiro de 2021(segundo o [Correio Braziliense](#)), dá uma declaração que o Brasil irá se vacinar “no dia D e na hora H”. Isso enquanto outros países da América Latina já estão de calendário formado para a vacinação geral de sua população. Ao anúncio do Governador de São Paulo, João Dória, que haveria a primeira pessoa a ser vacinada no dia 17 de janeiro de 2021, rapidamente o governo federal reivindicou que a vacina é do Brasil, mesmo com tantas medidas aqui já citadas comprovando que o Presidente é um dos incentivadores do movimento anti-vacina.

Todo este caos na condução política e social da pandemia no Brasil levou à proposição, pelo senador Randolfe Rodrigues (REDE-AP), de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Covid-19, instaurada em [27 de abril de 2021](#), a CPI tem por objetivo investigar as omissões e irregularidades no gastos realizados pelo Governo Federal durante a pandemia de covid-19. O que fica evidente nos depoimentos dos até aqui interrogados, é que o Estado do Amazonas foi utilizado como cobaia para a teoria de imunidade de rebanho, a contaminação foi disseminada propositalmente afim de que a população adquirisse imunidade de rebanho, teoria que custou milhares de vida trazendo um quadro de falta de oxigênio e colapso do sistema de saúde que não deu conta da alta taxa de transmissão.

No dia 17 de março de 2021 em que fiz o diário de campo, o Governo de Pernambuco tinha decretado Quarentena para o dia posterior. Com a notícia de que os serviços não essenciais iriam deixar de funcionar, o fluxo de trânsito estava atípico como fica evidenciado no diário: “muito fluxo de carro”, “O carro me fechando agora, tive que sair da ciclofaixa, saindo do prédio”, “carro entrando na farmácia, tem um ali entrando no prédio que travou a ciclofaixa, vamos por aqui, somos obrigados a ser jogado pra pista”, “agora ali um motorista na ciclofaixa, saiu justamente quando eu ia passar, ainda cantou pneu, não adianta estar na ciclofaixa, tem que sair cantando pneu.”, “aquela parte que tem a padaria e o prédio como sempre tem alguém na ciclofaixa, ali ocupando metade como se não tivesse ocupando”, “Entrando no prédio e me fechando”, “tudo engarrafado a rua, tudo engarrafado, carro estacionado na ciclofaixa”. Todas essas frases são do mesmo dia 17 de março, de apenas uma volta no binário do Sítio da Trindade. Nota-se o

desespero dos *cidadãos consumidores* e o total desrespeito à estrutura cicloviária. e a qualquer lógica de mobilidade urbana, se considerarmos os equacionamentos já alcançados:

Art. 58 do CTB. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via (Fonte: [vá de Bike](#))

Deixando um pouco a realidade Brasileira caótica de lado, é possível perceber que diversos Países estão investindo fortemente para tornar a bicicleta o meio de transporte da pandemia, afim de desafogar o transporte público. Isto fica perceptível, por exemplo, na reportagem do Jornal o Globo (30/11/2020) “[Um milhão de franceses usaram subsídios para consertar bicicletas e evitar transporte público na pandemia](#)”. Em trechos de outra reportagem, no site G1, intitulada “[Europa aposta na bicicleta na vida pós-quarentena para evitar aglomeração nos transportes públicos](#)”, é possível perceber que as medidas não são exclusivas da França:

Em Bruxelas, a bicicleta também está sendo incentivada como alternativa ao metrô, ônibus e bondes. Desde o início da semana, 40 quilômetros de faixas para carros e estacionamentos foram transformadas em novas ciclovias nas principais vias da capital belga. Iniciativas semelhantes estão sendo criadas em Barcelona e Milão. Na Alemanha, o país dos automóveis, pedalar é um verbo cada vez mais conjugado em cidades como Berlim. (fonte: [G1](#))

A posição de diversos países como objetivo de minimizar os danos causados pela covid-19, permeiam pelo caminho de desafogar o transporte público incentivando o uso de bicicletas como meio de transporte, oferecendo apoio monetário aos trabalhadores para exercerem essa prática diariamente, assim como, investindo nas estruturas de ciclovias, estacionamentos seguros para bicicletas, entre outras ações.

Países como a Alemanha e a França já estipularam planos de fomento ao uso da bicicleta em um cenário pós-pandemia. Por exemplo, o Ministério de transição ecológica na França vai investir 20 milhões de euros nessa retomada. Cada empresa poderá ajudar seu funcionário em 400 euros por ano para quem se desloca para o trabalho de bicicleta. Mas não só isso, como treinamento para pessoas voltarem a pedalar, vagas e ciclovias temporárias, aceleração da implementação do pacote de mobilidade sustentável, entre outras medidas.

No que se refere ao chamado *novo normal*, termo usado pela mídia para normalizar a volta dos pobres ao trabalho enquanto seus empregadores se mantêm em isolamento. Não faz sentido que esse dito *novo normal* seja com ônibus lotados de segunda a sexta e se pressione o trabalhador para não ter lazer no seu final de semana, direito que inclusive está na Constituição, assegurado desde 1988. Considerando também que o isolamento no Brasil é um privilégio para poucos, uma vez que vários setores do trabalho continuaram funcionando durante a parte mais intensa da pandemia, com destaque para aqueles que trabalham no trânsito, como os entregadores, motoristas de aplicativos, motoristas de transportes coletivos, taxistas, caminhoneiros, garis.

Capítulo 9 – O Binário do Sítio da Trindade em vésperas de *lockdown*

17 de março de 2021, 10h42, 9º Diário de Campo no binário do Sítio da Trindade

Segundo o relatório de 14 de setembro 2016 da [Ideciclo](#), realizado pela Ameciclo, a ciclofaixa em estudo, que engloba a Estrada do Arraial, Rua Paula Batista, Estrada das Ubaías e Estrada do Entroncamento, tem uma das piores avaliações, considerados a segurança e o conforto do ciclista. Destaque para a Paula Batista e as Ubaías, que são classificadas como última e antepenúltima, respectivamente, como mostra a tabela:

Avaliação

Após a avaliação dos 17 itens de cada ciclofaixa, as notas médias foram obtidas para os quesitos de segurança, conforto e geral. Na tabela abaixo, as ciclofaixas do Recife classificadas por nota média geral.

Nome da rua	Segurança	Conforto	Geral
Rua José dos Santos	7,22	9,58	7,89
Rua Mauricéia	7,29	9,17	7,79
Rua Inácio Monteiro	6,82	9,17	7,46
Amaro Coutinho (Campo Grande)	7,08	8,33	7,35
Rua Gaspar Perez	7,01	7,92	7,16
Rua Antônio Curado	6,49	8,75	7,08
Marquês de Abrantes	6,67	8,33	7,06
Rua Arquiteto Luiz Nunes	6,07	9,17	6,93
Rua Prof. Joaquim Xavier de Brito	6,14	8,33	6,69
Av. Prefeito Artur de Lima Cavalcanti	5,15	10,00	6,58
Avenida General Mac Arthur	5,97	8,33	6,57
Pedro Alves	5,90	8,33	6,52
Coragem	6,08	7,92	6,50
Rua Manoel de Brito	5,49	8,33	6,23
Av. Brasília Teimosa	5,61	7,92	6,20
Av. Mário Álvares Pereira de Lyra (Oeste-Leste)	5,01	9,17	6,18
Av. Cônsul Joseph Noujaim (Trecho 1)	5,28	7,92	5,93
Rua Santos Araújo + Rua Visconde de Pelotas	4,86	8,33	5,78
Rua Delmiro Gouveia	4,65	8,75	5,78
Rua Antônio Falcão	4,79	8,33	5,74
Rua Quitério Inácio de Melo	4,58	8,33	5,59
Avenida do Forte	4,46	8,33	5,50
<u>Estrada do Arraial</u>	4,70	7,50	5,38
<u>Estrada do Encanamento</u>	4,81	7,08	5,31
Av. Mário Álvares Pereira de Lyra (Leste-Oeste)	3,41	9,17	5,05
Rua General Edson Amâncio Ramalho	3,33	8,33	4,71

Rua Padre Roma	3,68	6,25	4,22
Rua Sebastião Alves	3,89	5,83	4,22
<u>Estrada das Ubaías</u>	3,47	6,67	4,22
<u>Rua Paula Batista</u>	3,19	6,25	3,87

Figura 8 Classificação das ciclofaixas pela Ideciclo

Fonte: [Ideciclo](#)

Percebe-se na tabela que a Estrada do Encanamento e Estrada do Arraial, também não ficam muito longe da avaliação ruim da Rua Paula Batista e Estrada das Ubaias. Fazendo uma média ponderada da avaliação total dos 4 trechos do binário do sítio da trindade, o total daria 4,695. Sendo somente superior em total a Rua Padre Roma e a Rua Sebastião Alves e abaixo da avaliação das demais ciclofaixas da cidade.

E aí chegando em Casa Amarela, vamos descer aqui na rua que tem alguns bancos, onde tem a delegacia de Casa Amarela. Olha a moto ali no Itaú parou para descarregar, vamos seguindo...
(Trecho do 9º Diário de Campo – 17/03/2021)

Por aqui estou indo pro lado de Casa Forte que tem um caminhão de mudança, ciclovia totalmente impossibilitada de passar, totalmente, tive que jogar pra calçada, voltei, agora eu que coloquei a vida dos pedestres em risco, mas também não ia colocar a minha, com a cara pra bater na contramão da pista.
(Trecho do 9º Diário de Campo – 17/03/2021)

Por essa avaliação de 2016 e pelas experiências aqui expostas nos diários de campo, é perceptível o porquê desse conglomerado de ciclofaixas serem tão mal avaliadas. Não se oferece segurança, nem tão pouco conforto, é preciso sempre está esquivando de algo, saindo da ciclofaixa pois algo impossibilita de trafegar, em todos os 10 diários de campo não foi possível realizar o percurso do binário totalmente sem ter que sair da ciclofaixa por algum fator do fluxo de trânsito.

Inaugurado em [Junho de 2013](#), o binário da Zona norte apresenta diversas falhas. Contagens de ciclistas realizadas pela Ameciclo (Associação Metropolitana de Ciclistas do Grande Recife) evidencia que mesmo com estruturas defasadas e malha cicloviária desconexa ainda se tem um grande uso da bicicleta como meio de transporte. Só em casa amarela no cruzamento da Estrada do arraial com a rua padre Lemos, que fica bem próximo ao binário, são 3.070 ciclistas todos os dias passando por essa localidade em 2013. Em 2019 esse número subiu para 3314, um aumento de quase 10% no número total reflete o aumento de ciclistas nas ruas.

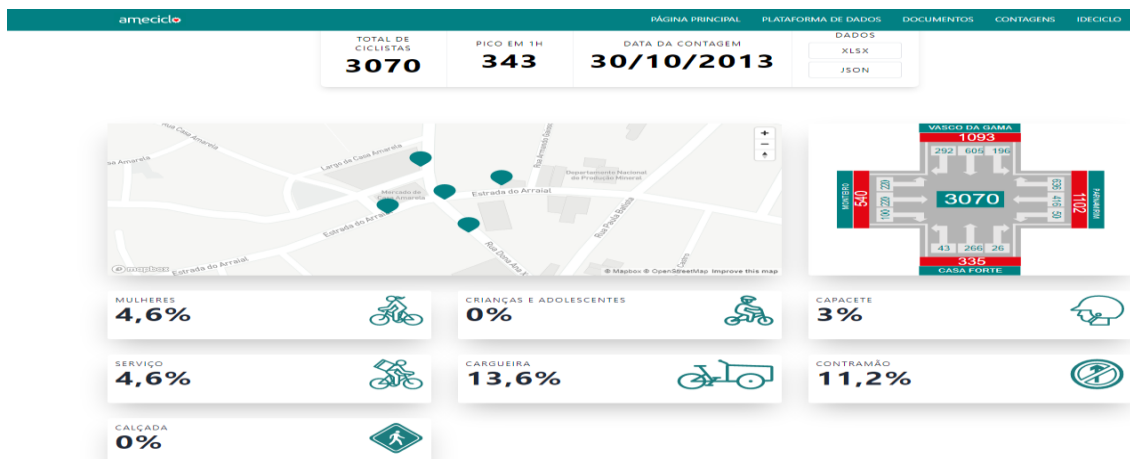


Figura 9 Contagem de ciclistas feita pela Ameciclo em 2013

Fonte: [Site da Ameciclo](#)

Além dos quase 10% a mais de ciclistas nas ruas nessa diferença temporal de 6 anos, é possível perceber o aumento no número de mulheres pedalando, a diminuição de ciclistas na contramão, evidenciando mais prudência por parte dos ciclistas, o aumento de ciclistas prestando serviços a aplicativos de entregas. Em 2013 não foi registrado ciclistas trafegando na calçada, já em 2019 1% dos ciclistas utilizaram a calçada, aqui fica evidente que não adianta o número de ciclistas aumentarem e a estrutura ciclo viária não dar a segurança devida a esses novos ciclistas. O aumento do uso de bicicletas Cargueiras (geralmente usadas no transporte de água mineral e gás de cozinha) prestando serviços. Tanto em 2013 quanto em 2019 o trajeto mais realizado é o de Parnamirim sentido o Vasco da Gama (que é o caminho também para o centro de Casa Amarela). O uso de capacete tem uma variação de 0,1% evidenciando que pouco se alterou. Já a utilização de crianças e adolescentes cresceu 0,9%, enquanto em 2013 esse índice era 0%.

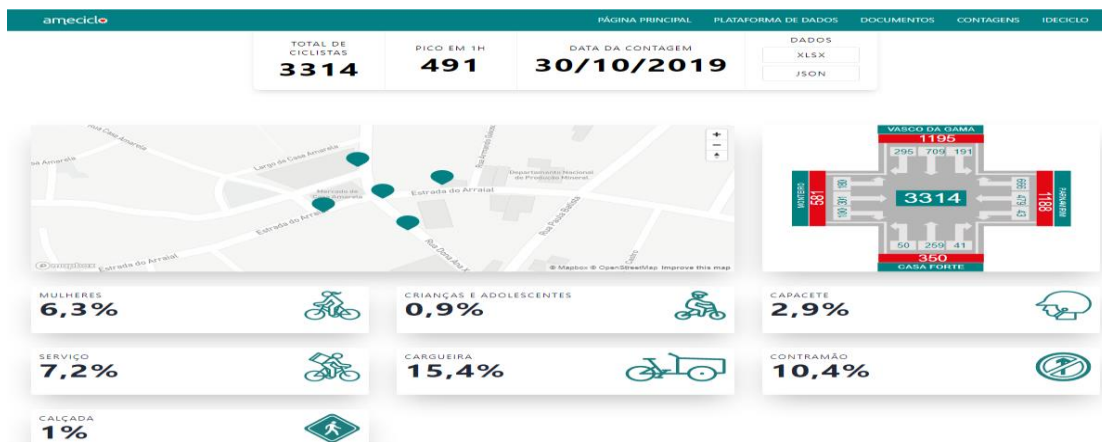


Figura 10 Contagem de ciclistas feita pela Ameciclo em 2019

Fonte: [Site da Ameciclo](#)

Há uma mudança de horário de pico que em 2013 no turno da tarde/noite se dava às 17 horas e em 2019 esse pico passa a acontecer às 18 horas. Pela manhã o horário de maior fluxo continua sendo o das 7 horas. Nota-se a presença de crianças e adolescentes no horário de 12 horas e no horário de pico as 18 horas. A seguir, apresentamos dois gráficos disponibilizadas pela Ameciclo (Associação de Ciclistas da RMR) com informações sobre quantidade de ciclistas no cruzamento mais próximo ao Binário onde foi realizada a contagem, localizado ao lado do mercado de Casa Amarela.

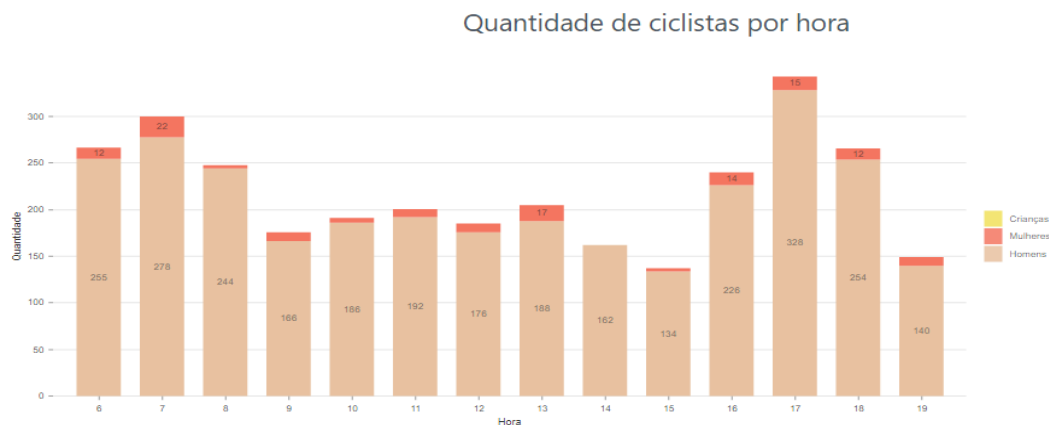


Figura 11 Quantidade de Ciclistas por hora, 2013

Fonte: [Site da Ameciclo](#)

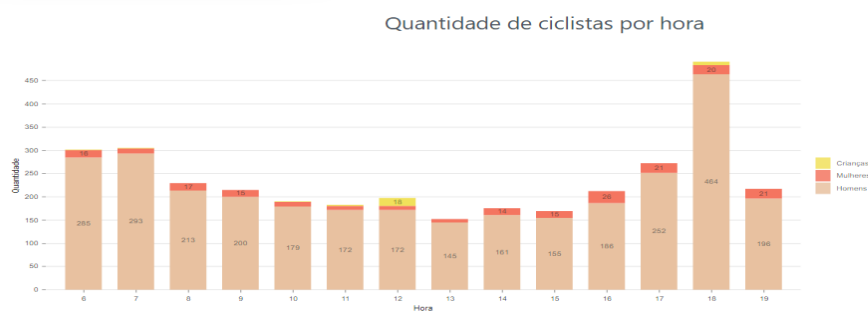


Figura 12 Quantidade de ciclistas por hora, 2019

Fonte: [Site da Ameciclo](#)

Alguns trechos chamam a atenção, como aquele em frente à delegacia de Casa Amarela na Rua Paula Batista e o aglomerado de prédios/padaria/mercado na Estrada das Ubaías, em que são perceptíveis o desconforto e a insegurança, justificando essas ruas como uma das piores ciclofaixas do Recife, considerando a avaliação da [IDECICLO](#) no relatório de 2016. *E é isso, não sei se deu para perceber o fuzuê, o corre-corre do fluxo querendo ir comprar supérfluo. Já que amanhã não vai ter mais, parece que o mundo vai*

acabar, essa é a reflexão do dia, eles já correm muito, hoje então estão destinados a se trancarem. (Trecho do 9º Diário de Campo – 17/03/2021)

Esse corre-corre de amanhã não terá supérfluo nos remete a Ailton Krenak (KRENAK, 2020, p. 9), quando afirma: “estamos viciados em modernidade, a maior parte das invenções é uma tentativa de nós, humanos, nos projetarmos em matéria para além dos nossos corpos. Isso nos dá a sensação de poder, de permanência, a ilusão de que vamos continuar existindo”. A humanidade pode estar correndo risco de continuar existindo e mesmo assim mantém o vício nas quinquilharias modernas, no correr para comprar supérfluos e fazer uso de serviços não essenciais, antes do fim do mundo. E o carro é o objeto-fetiche que propicia essa locomoção ansiosa, frenética e desenfreada. Ainda em (KRENAK, 2020, p. 61), temos que:

O sistema capitalista tem um poder tão grande de cooptação que qualquer porcaria que anuncia vira imediatamente uma mania. Estamos, todos nós, viciados no novo: um carro novo, uma máquina nova, uma roupa nova, alguma coisa nova (KRENAK, 2020, p. 61)

O anseio desse brinquedo novo, desse carro novo, está dotado de vários significados de *status* e de classes sociais. Ter um carro novo, um carro do ano, é mostrar ao meio social o quanto vem progredindo. Para se ter uma ideia, nas medidas de isolamento social, as concessionárias de carro foram tidas como serviços essenciais, após muita queixa da população, o termo “serviços essenciais” foi retirado de cena, enquanto as concessionárias continuaram em pleno funcionamento. E é claro que não estou descartando o *lobby* dessas empresas e seus empresários com o governo.

O fato é que a carrocracia nos torna bem mais imediatistas. A possibilidade de mover-se longas distâncias por um curto período de tempo, nos leva a consumir mais rápido, e a consumir (combustíveis) enquanto nos locomovemos com a finalidade de consumir. Talvez sem a popularização do automóvel não poderia ser possível o mundo exacerbadamente consumista como conhecemos hoje.

Capítulo 10 – O Urbanista do Recife é o Capital

01 de abril de 2021, 18h05, 10º Diário de Campo no binário do Sítio da Trindade

Já disseram: ‘Ah, mas a gente pode fazer um automóvel elétrico, sem gasolina, não será poluente’. Mas será tão caro, tão sofisticado, que se tornará um novo objeto de desejo. (KRENAK, 2020, p. 61)

E o carro é o brinquedo humano que mais preda o planeta. A narrativa de Ailton Krenak, através da cosmologia indígena e sua não centralidade na propriedade privada, nos aponta para um planeta vivo que respira e que não precisa de seres humanos para se manter. Isto nos faz perceber que não vivemos mais em um mundo antropocêntrico, mas *economicocêntrico*. São tempos de deixar morrer em nome da Economia.

Diante disso percebemos a importância da construção e consolidação do direito à cidade como o direito de não permitir que o capital seja o engenheiro da cidade, o que acaba acontecendo quando a cidade não tem um plano diretor apresentado e discutido com a efetiva participação da população civil. O risco que corremos é a cidade crescer com base nas políticas de multinacionais e de empresas automobilísticas - como denuncia uma pichação encontrada nas ruas do Recife em 2013:



Figura 3 O Urbanista do Recife é o Capital
Fonte: blog.recifedailyphoto

O fato é que a Carrocracia não deve e não pode designar os rumos das cidades, como se a cidade fosse apenas um tapete para automóveis passarem. A própria realidade da inversão do código 29 do CTB já abordada aqui, é um aspecto fundamental para

mostrar como o uso do carro se impõe na cidade. Cada dia mais ferozes os motoristas vão invisibilizando e marginalizando os modais menores.

Nesse processo também já vimos que os motoristas mais ofensivos, aos que Ivan Illich classificou como “sugadores de tempo”, disputam o status de estabelecidos no trânsito enquanto os pedestres e ciclistas são tidos como outsiders, e até como obstáculos pelos motoristas mais agressivos.

É preciso nos dedicarmos a pensar a cidade como um organismo vivo, um organismo que está morrendo por asfixia. Se mantivermos as cidades como são hoje, mesmo após a devastação do Corona Vírus, e principalmente no que se refere ao transporte público superlotado, certamente não cessaremos o problema. Uma estrutura ciclo viária descente e segura pode ser uma política pública fundamental para a circulação de grande quantidade de pessoas, sem que o risco de aglomerações aumente o contágio.

Tal como é necessário que motoristas que assassinam pessoas com seus automóveis supervelozes sejam responsabilizados por seus crimes, e que não contem com um Juiz que advoga pela carrocracia. E que os meios massivos de informação não inocentem tais criminosos quando o sinistro nitidamente é resultado de irresponsabilidade ao volante. É preciso entender que motoristas impunes geram um trânsito de irresponsáveis com a vida do próximo.

Invenções, ferramentas, ciência e tecnologias que predam o planeta não irão nos ajudar nesse caminho de reverter a situação de um planeta com matéria prima finita, que tende a se exaurir por uma população consumista. Para além das questões tratadas aqui nesse trabalho, temos questões macrossociais a serem solucionadas que vão muito além desse estudo. Questões complexas que envolvem a perpetuação da vida humana nesse planeta, caso contrário seremos expurgados pela terra.

Na entrada do Sítio da Trindade o motorista jogou a frente do veículo, deixando o pedestre passar, pedestre atravessando na faixa, pelo visto lá na frente está tudo parado, próximo a igreja do arraial, passando aqui no sítio da trindade, colégio Dom Bosco, já tem um motorista com o pisca alerta ali, e outro na farmácia. Uma pessoa caminhando na ciclovia, ele dando ré quase que me bateu, mas eu tirei, sai da ciclovia e voltei, no caso, está bem congestionado, motorista cortou o ciclista ali e o outro na minha frente não botou nem a seta e virou. Já botou seta pra entrar na próxima rua, já tem um motorista dando ré, fiz a sinalização e passei. (trecho do 10^a diário de campo – 01/04/2021)

Nesse trecho caótico do diário temos uma ideia de o quanto as pessoas fizeram sua vida como algo útil, e se digladiam cotidianamente nas ruas da cidade para chegar aos seus locais de finalidade, seja casa, trabalho, faculdade ou outro. Basicamente, tudo se torna numa utilidade já que a própria vida se tornou um utensílio e pedestres e bicicletas viram apenas obstáculos para o caminho do motorista nessa vida utilitária.

A expressão “tudo parado” dá calafrio em qualquer motorista da cidade, enquanto que para o traslado através da bicicleta pouca diferença de tempo se tem se o fluxo de trânsito estiver congestionado ou não. É como se os carros fossem tijolos que se encaixam num *Tetrix* (jogo de encaixar formas geométricas) e as bicicletas (ciclistas) fossem a água que corre entre os tijolos, mais devagar, porém com uma mobilidade grande.

Quanto mais as cidades se encham de carros, e quanto mais diariamente eles ficam aos montes engarrafados nas ruas e exalando CO², mais se percebe o quanto é ineficaz, enquanto segue 1 pessoa ocupando o lugar de 5, já a bicicleta se evidencia como um transporte mais eficiente. Inclusive por ser um veículo quase que sempre individual e de distância controlada das pessoas, prevenindo da Covid-19.

Na 10ª visita ao campo de estudo, percebemos bares cheios, “*os Bares em geral, muita gente nos bares*” (Trecho do 10ª diário de campo – 01/04/21), o que revela a relação que estabelecemos com a Covid-19 no Brasil, de pouca aderência às medidas de isolamento social. Há, obviamente, fatores geradores da impossibilidade de se manter em isolamento social, como a realidade de várias famílias em que muitas pessoas vivem em apenas um cômodo. Mas certamente não são esses os ocupantes dos bares lotados, que pertencem a uma classe média majoritariamente ignorante da própria situação calamitosa. Bares lotados, ciclofaixa cheia de praticantes de corrida e caminhada, fluxo de trânsito enfurecido, esse é o retrato da volta pós medidas de quarentena adotadas pelo Governo do Estado de Pernambuco.

Duas pessoas no sentido contrário caminhando e dois a favor inclusive um ultrapassou o outro correndo, tive que ultrapassar ele indo pra fora da pista (ciclofaixa), atravessar, aproveitar que fechou. (trecho do 10ª diário de campo – 01/04/2021)

Danou-se! (falei para o motociclista). O cidadão jogou a moto em cima da ciclofaixa, justamente quando eu estava passando. O fluxo bastante movimentado. Esse cruzamento aqui é bem ruim. Consegui atravessar, agora é a hora da padaria, do prédio, fui jogado pro ônibus, dois carros saindo. Fui jogado pra calçada, e da calçada pra pista. Três carros, um entrando do prédio e dois da padaria. (trecho do 10ª diário de campo – 01/04/2021)

O cruzamento citado é o mesmo debatido no Capítulo 6 e visualizado na figura 11. Um ponto bastante problemático, em horário de pico (18h11) consegue ser ainda mais caótico. Nesse diário soma-se a liberação para a volta ao consumo dos supérfluos ao horário do engarrafamento. É perceptível o desconforto em tentar seguir um caminho em segurança. O total desrespeito com o ciclista e sua invisibilidade, já tratada aqui, fica completamente evidente nesse trecho, onde sou *jogado* (pressionado a mudar de percurso) por vários fatores registrados no diário de campo.

O agravamento da volta ao consumo supérfluo dá um importante toque nessa correria, porém não fica longe do fluxo normal desse horário, geralmente da volta do trabalho, em que várias pessoas estão tentando chegar em casa apressadamente no mesmo horário, criando nossos engarrafamentos cotidianos. Com a pressa na passagem pela cidade, sua ocupação torna-se algo pouco participativo, compartilhado, como propunha Henri Lefebvre (2001):

O *direito à cidade* não pode ser concebido como um simples direito de visita ou retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito a vida urbana, transformada, renovada. (LEFEBVRE, 2001, p. 117-118)

O direito à cidade é um direito fundamental que deve ser obtido através das lutas sociais pelos cidadãos das grandes metrópoles. Em Recife, viveu-se em 2014 uma luta chamada Ocupe Estelita, que ocupou o Cais José Estelita contra o projeto intitulado Novo Recife. Este projeto, que não renova a cidade, ao contrário só reforça a gentrificação de suas áreas e a criação de ilhas de exclusão para a imensa parte da população, hoje já começa a subir seus prédios, estabelecendo-se vencedor e evidenciando que o capital é o que comanda o crescimento da cidade de Recife. Temos ainda em Lefebvre que:

Apenas a força social capaz de se investir a si mesmo no urbano, no decorrer de uma longa experiência política, pode se encarregar da realização do programa referente à sociedade urbana (LEFEBVRE, 2001, p. 115)

Ainda pouco explorado nas realidades práticas das ruas, o direito à cidade tem se tornado um direito secundário, uma luta não tão urgente. Porém a cidade e os rumos dela repercutem sobre todos nós. É preciso que o movimento popular retome a discussão de que cidade queremos, para onde estamos indo, e qual caminho podemos modificar para que a cidade não passe de um centro de variantes do Coronavírus, mas um lugar onde queremos estar e colaborar.

Conclusões

Pelo que se pode analisar, apesar de apresentar vantagens sobre outras cidades, por ser plana e com um movimento cicloativista fortalecido, Recife está longe de oferecer a estrutura necessária para que se fomente o uso da bicicleta através de políticas públicas para a estrutura cicloviária e o incentivo por esta opção de transporte.

A ciclofaixa do binário do Sítio de Trindade ao que se pôde analisar é bastante ineficaz no sentido de deixar o ciclista confortável e seguro durante o percurso. Cabe realçar que nos 10 diários de campo, em nenhum foi possível utilizar todo o percurso sem ser expelido para fora da ciclofaixa, pelos motivos apresentados ao longo desta monografia. A tentativa de fazer duas ciclofaixas em dois sentidos (Estrada do Arraial sentido subúrbio e Estrada do Encanamento sentido cidade) certamente não funcionou, pois em ambos os lados as ciclofaixas são utilizadas nos dois sentidos. Então, faz-se necessário sinalização adequada para os transeuntes de bicicletas, assim como para os motoristas e pedestres considerando a utilização das duas vias, nos dois sentidos.

Percebe-se um aumento do uso da bicicleta de 2013 à 2019. Como também um aumento da malha cicloviária nesse período, porém ainda em passos lentos para o que está previsto no plano cicloviário para 2024. Nesse sentido, faz-se necessário campanhas públicas que tirem o pedestre e os ciclista da invisibilidade cotidiana do trânsito, e que apontem a responsabilidade do motorista. Trens, metrô e ônibus superlotados são um problema mundial em relação ao trato da Covid-19 e outras doenças, sejam estas por contágio ou em decorrência das tensões trazidas pelas dificuldades de mobilidade urbana.

A percepção entre estabelecidos e outsiders, conforme trouxemos de Elias e Scotson (2000) nos permitiu compreender as relações de poder que se fazem no trânsito, a partir do que identificamos o “motorista ofensivo” como aquele estabelecido, com autoestima construída pelos valores da carrocracia, e o “não motorista”, como aquele outsider no trânsito, sobre quem recaem os estigmas dessa mesma lógica carrocrata. A carrocracia (TRÓI, 2017) está, também, na falta de políticas públicas para o desenvolvimento de projetos de mobilidade urbana que valorizem o direito à cidade abrangente e igualitário. É preciso planejamento e vontade para dar ao Recife o que ele precisa para respirar mediante a pandemia do Coronavírus, iniciada em 2020, mas também para que a cidade equacione as questões da mobilidade urbana e possa se transformar num lugar em que se exerça de fato o direito à cidade, conforme trouxemos de Harvey (2013) e de Lefebvre (2001).

Referências Bibliográficas

- BAUMAN, Z. **Capitalismo Parasitário**. I. ed. Rio de Janeiro: Zahar, v. I, 2010.
- DAVIS, M. Estrada de metal pesado. In: TEMPO, E. B. **Cidades Rebeldes: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas no Brasil**. 1ª. ed. São Paulo: Boi Tempo, v. 1, 2013. Cap. 6, p. 47:53.
- ELIAS, N.; SCOTSON, J. **Os Estabelecidos e os Outsiders**. 1ª. ed. Rio de Janeiro: Zahar, v. I, 2000.
- GORZ, A. A ideologia Social do Automóvel. In: LUDD, N. **Apocalipse Motorizado**. 1. ed. São Paulo: Conrad, v. 1, 2005. Cap. 3, p. 10.
- GUY, S. **O Precariado: A Nova Classe Perigosa**. 1ª. ed. Belo Horizonte: Autêntica, v. I, 2014.
- HARVEY, D. A liberdade da Cidade. In: _____ **Cidades Rebeldes**. 1ª. ed. São Paulo: Boi Tempo, v. 1, 2013. Cap. 16, p. 112.
- ILLICH, I. Energia e Equidade. In: LUDD, N. **Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído**. 2ª. ed. São Paulo: Conrad Livros, v. I, 2005. p. 33-72.
- KRENAK, A. **A Vida não é útil**. 1ª. ed. Sãa vida não é util: Compahia das letras, v. I, 2020.
- LEFEBVRE, H. **Direito à Cidade**. 5ª. ed. São Paulo: Centauro, v. I, 2001.
- LUDD, N. **Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído**. 1. ed. São Paulo: Conrad, v. 1, 2005.
- ROUSSEAU, J.-J. **O Contrato Social**. Porto Alegre: L&PM, 2011.
- SOUZA, L. C. D.; GOMES, E. T. A. O USO DA BICICLETA COMO MEIO DE TRANSPORTE: MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DO RECIFE. **Anais do I Congresso Brasileiro de Geografia Política, Geopolítica e Gestão do Território**, Rio de Janeiro, p. 12, 2014.
- TRÓI, M. Carrocraçia: fluxo, desejo e diferenciação na cidade. **periódicus**, Salvador, 1 novembro 2017. 270-289.

Referências digitais

- <http://blogs.diariodepernambuco.com.br/mobilidadeurbana/2012/05/novo-binario-na-zona-norte-do-recife/>
- <https://exame.com/brasil/recife-tem-o-pior-transito-do-pais-de-acordo-com-estudo/#:~:text=Em%20m%C3%A9dia%2C%20os%20trajetos%20feitos,que%20levari%20com%20tr%C3%A1fego%20livre&text=Recife%20%C3%A9%20a%20cidade%20brasileira,durante%20os%20hor%C3%A1rios%20de%20pico.>
- <https://cttu.recife.pe.gov.br/sites/default/files/2020-01/MALHA%20CICLOVIÁRIA%20ATÉ%202019.pdf>

<https://ciclismoestepaulista.blogspot.com/2017/06/diferenca-entre-ciclovias-ciclofaixas-e.html>

<https://media.ford.com/content/fordmedia/fsa/br/pt/news/2018/10/02/ford-modelo-t--primeiro-carro-popular-da-historia--comemora-110-.html>

<https://cttu.recife.pe.gov.br/autarquia-de-transito-e-transporte-urbano-do-recife-cttu>

<https://journals.plos.org/plosone/article?id=10.1371/journal.pone.0129582>

<https://www.seguradoralider.com.br/Documents/Relatorio-Anual/Relatorio%20Anual%20-%202020%20v3.pdf?>

<https://www.ctbdigital.com.br/artigo/art181>

<https://www.nature.com/articles/s41586-020-2008-3>

<https://istoe.com.br/bolsonaro-sobre-vacina-de-pfizer-se-voce-virar-um-jacare-e-problema-de-voce/>

<https://www12.senado.leg.br/tv/programas/senado-noticias/2021/04/nesta-edicao-o-primeiro-dia-da-cpi-da-pandemia-no-senado>

<https://oglobo.globo.com/mundo/um-milhao-de-franceses-usaram-subsidios-para-consertar-bicicletas-evitar-transporte-publico-na-pandemia-24773780>

<https://g1.globo.com/bemestar/viva-voce/noticia/2020/05/06/europa-aposta-na-bicicleta-na-vida-pos-quarentena-para-evitar-aglomeracao-nos-transportes-publicos.ghtml>

<https://ameciclo.org/projetos/ideciclo>

<https://www.diariodepernambuco.com.br/noticia/vidaurbana/2020/06/ciclistas-querem-mais-seguranca-para-pedalar-no-recife.html>

ANEXOS