

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO - UFMA
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS - CCH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM LETRAS
MESTRADO EM LETRAS

IRINALDO LOPES SOBRINHO SEGUNDO

NAS RODAS DA BICICLETA:

uma análise discursiva do “Manifesto dos invisíveis”

São Luís

2017

IRINALDO LOPES SOBRINHO SEGUNDO

NAS RODAS DA BICICLETA:

uma análise discursiva do “Manifesto dos invisíveis”

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado em Letras (PGLetras) da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Letras.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Ilza Galvão Cutrim.

São Luís

2017

Ficha gerada por meio do SIGAA/Biblioteca com dados fornecidos pelo autor.

Núcleo Integrado de Bibliotecas/UFMA

Sobrinho Segundo, Irinaldo Lopes.

Nas rodas da bicicleta : uma análise discursiva do "Manifesto dos invisíveis" / Irinaldo Lopes Sobrinho Segundo. - 2017.

113 f.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Ilza do Socorro Galvão Cutrim.
Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-graduação em
Letras/CCH, Universidade Federal do Maranhão, São Luís, 2017.

1. Bicicleta. 2. Ciclomobilidade. 3. Discurso. 4. História. I. Cutrim, Ilza do Socorro Galvão. II. Título.

IRINALDO LOPES SOBRINHO SEGUNDO

NAS RODAS DA BICICLETA:

uma análise discursiva do “Manifesto dos invisíveis”

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação Mestrado em Letras (PGLetras) da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Letras.

Aprovado em: / /

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Ilza Galvão Cutrim (Orientadora)
Universidade Federal do Maranhão - UFMA

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

Prof. Dr. José Henrique de Paula Borralho
Universidade Estadual do Maranhão - UEMA

**“O maior inimigo das bicicletas não são os
carros. São os preconceitos.”**
(Margot Elisabeth Wallström, estadista sueca)

Para Luana, Vitória, Enóra e Benjamim.

AGRADECIMENTOS

Ao acordar, todos os dias, agradeço a Deus pela saúde e pela disposição para a vida, aventura incerta. São estas as três palavras fundamentais em minha ligação com o Divino: saúde, serenidade e fé.

Agradeço à minha “mainha”, Dona Joana Rodrigues da Cunha, pelo amor desmedido e aconchegante. A ela devo tudo e ela não me cobra nada. Vai entender coração de mãe! Desnecessário. Basta sentir. Eu te amo infinitamente, mainha.

Agradeço à minha *mater anima*, Dona Maria Divina, vizinha do meu coração. Na simplicidade de seus modos, me ensinou sem querer que somos todos iguais no amor que nos une.

Agradeço ao meu avô, Salviano Marques da Cunha, pelas memórias da infância no Gonçalo/Barreirinhas-MA. O cavalo com sela e arreios, os burros e jumentos com cangalhas e jacás, os rumos percorridos entre buritizais e juçarais, as águas cristalinas da Passagem. Tudo passa. Meu avó não passará jamais. Vai ficar para sempre à sombra de mangueiras e cajueiros. E eu junto dele, pedindo para ele contar repetidas vezes aquelas histórias bonitas de ouvir.

Agradeço aos meus tios e tias. Tia Nomédia, Tia Maria José, Tia Autinha, Tia Francisca, Tio José, Tio Nani, Tio Luiz. Muito obrigado pelo carinho e por todos os gestos afetuosos. Sou sobrinho-filho de todos vocês.

Agradeço à minha avó de coração, Maria José Costa Rabelo, e aos meus tios e tias queridos. Silvana (tia-mãe), Rosana, Ana, Luciana: as primeiras marias da minha vida. Márcio e Luiz: os primeiros tios-irmãos. Muito obrigado por terem aceitado a mim, minha mãe e minhas irmãs, integrando-nos à família de vocês, que se tornou nossa também.

Agradeço às minhas irmãs queridas e chatas, Jonaldinha e Joyrinha (como chama minha mãe). Admiro muito vocês e, sim, tenho orgulho e muito amor ao dizer que somos irmãos.

Agradeço aos meus filhos, Luana, Maria Vitória, Enóra e Benjamim Francisco. Somos uma família um pouco diferente das demais, mas não nos falta amor. Meus filhos, minhas dádivas, minhas luas, minhas estrelas, meus sóis.

Agradeço muito à minha querida Letícia, minha alegria, por ser minha companheira, minha amiga e meu amor.

Agradeço aos meus amigos-irmãos, pessoas sem as quais essa vida teria menos brilho e menos graça. Camila, Áurea, Dani, Patrícia, Aline, Alice, Eliana, Carla, Sâmia, Carol, Joka, Romana, Augusto, José, Dudu Meret, Júnior Ferro, Jônio, Poutier, Guibson, Samuel, Ramiro, Talita, Seu Espósito, Dona Aparecida (*in memoriam*), Da Hora, Jota Jota, Saulo, Lésson, Wagner, William, Marco Polo, Fafá, ZéMaria, Juliana, Ana Lília, Sildiana, Lidiane, Flávia, Nelma, Zuleica, Ana Maria, Noletto, Jair, Inaldo, Dinda, Girleno, Hugo, Elizeu, Weeslem, Josélio, Bilu, Cídia, Manuel, Dona Socorro, Marla, Alberto, Rômulo, Ricarte, Márcia, Bruno Dubox, Urbano, Magia, Sheydson, Carlos Pança, Sílvia, Soraia, Seu Painho, Dona do Carmo, Mãezinha (*in memoriam*), Daiane (*in memoriam*), Tônico.

Agradeço à minha orientadora, Prof.^a Dr.^a Ilza Galvão Cutrim, pelas puxadas de orelha, pelas sugestões de leitura, pelos comentários e pela competência. De fato, tive uma orientadora muito responsável e acessível. Eu peço desculpas por ter sido um orientando tão omissos. Muito obrigado, professora!

Agradeço aos meus mestres, no sentido mais afetuoso e grato da palavra: Prof.^a Dr.^a Márcia Manir Miguel Feitosa, Prof.^a Dr.^a Conceição Ramos, Prof.^a Dr.^a Sônia Mugschl, Prof.^a Dr.^a Maura Cristina, Prof.^a Dr.^a Rita Santos, Prof.^a Dr.^a Mônica Cruz, Prof. Marcos Catunda, Prof. Dr. Dino Cavalcante, Prof. M.e. José Neres, Prof. M.e. Joaquim Gomes, Prof. Dr. Norton Corrêa, Prof. Dr. Jarbas Lima, Prof. Dr. João Batista Bottentuit Jr., Prof.^a Dr.^a Flávia Mochel.

Agradeço aos meus amigos e amigas do IFMA/Campus de Barra do Corda, pelo profissionalismo e pela solidariedade. Agradeço especialmente a Vitor, Mayana, Eduardo, Marinete, Harry, Agnaldo, Valério, Leonardo, Ana Paula e Aquino Júnior.

Agradeço a todas as pessoas que um dia conheci como alunos e alunas, no CEGEL, no COLUN, no Sotero dos Reis, no Dayse Galvão, no Paralelo, no Marista Araçagy, no Camélia Costa Viveiros, no Liceu Maranhense, no Raimundo Correa e no IFMA/Barra do Corda. Tenho especial satisfação em reencontrá-los, lembrar-lhes os nomes e saber que estão bem. Se continuo estudando, é também porque quero provocar em vocês o desejo de me superar, indo mais além e procurando dar um retorno positivo à sociedade em que vivemos.

Agradeço, por fim, a todos os ciclistas, cicleteiros, *bikers*, cicloturistas, cicloativistas e afins que venho conhecendo e reconhecendo ao longo dessa maravilhosa pedalada chamada *vida*.

RESUMO

Investigação sobre a construção discursiva do “Manifesto dos invisíveis”. Propõe-se uma pesquisa cujo objeto é construído por meio dos nós de uma rede discursiva que integra a história, a língua e o poder. Trata-se de uma pesquisa discursiva, histórica e bibliográfica, que busca articular saberes de campos distintos com o objetivo de investigar os modos através dos quais é construído o conceito de *ciclomobilidade* no Brasil no início do século XXI. A base teórico-metodológica do trabalho é formada por conceitos, pressupostos e procedimentos da Análise do Discurso francesa, dentre os quais merecem destaque as formulações do filósofo Michel Foucault consubstanciadas no livro *A arqueologia do saber* (2014). Procede-se uma discussão acerca da dispersão do *arquivo* da *mobilidade urbana* à *ciclomobilidade*, observando-se suas *regularidades discursivas*. Por fim, desenvolve-se uma análise discursiva do “Manifesto dos invisíveis”, documento assinado por vários ciclistas e cicloativistas brasileiros em defesa de melhores condições de mobilidade urbana por bicicleta no Brasil.

Palavras-chave: Bicicleta. *Ciclomobilidade*. Discurso. História.

RESUMEN

Investigación acerca de la construcción discursiva del “Manifiesto dos invisíveis”. Se propone un estudio cuyo objeto es construido por medio de los nodos de una red discursiva que integra la historia, la lengua y el poder. Se trata de una pesquisa discursiva, histórica, bibliográfica, que intenta articular saberes de campos distintos con el objetivo de investigar los medios por los cuales es construido lo concepto de *ciclomobilidad* en Brasil en el inicio del siglo XXI. La base teórica-metodológica del estudio es formada por conceptos, presupuestos e procedimientos de la Análisis del Discurso francesa, entre las cuales merecen destaque las formulaciones del filósofo Michel Foucault consustanciadas en el libro *La arqueología del saber* (2014). Se procede una discusión acerca de la dispersión de *archivo* de la *movilidad urbana* a la *ciclomobilidad*, observándose sus *regularidades discursivas*. Por fin, se desarrolla un análisis discursiva del “Manifiesto dos invisíveis”, documento firmado por varios ciclistas y cicloactivistas brasileños en defensa de mejores condiciones de movilidad urbana por bicicleta en Brasil.

Palabras-llave: Bicicleta. *Ciclomobilidad*. Discurso. Historia.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	11
2 ANÁLISE DO DISCURSO: o enunciado, a formação discursiva e o arquivo	31
2.1 O enunciado	40
2.2 A formação discursiva	44
2.3 O arquivo	46
3 DA MOBILIDADE URBANA À CICLOMOBILIDADE	48
3.1 A bicicleta como aparato técnico da <i>ciclomobilidade</i>	51
3.2 A <i>ciclomobilidade</i> como contraponto ao automobilismo	57
4 A DISPERSÃO DO ARQUIVO DA CICLOMOBILIDADE	74
5 O MANIFESTO DOS INVISÍVEIS: a construção discursiva da <i>ciclomobilidade</i>	84
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	109
REFERÊNCIAS	111

1 INTRODUÇÃO

Movimentar-se de bicicleta é confrontar equilíbrios e estabilidades. O desafio de se manter sobre duas rodas alinhadas uma atrás da outra só é menor, talvez, se comparado ao ato de andar em um *monociclo*¹. Contudo, este último aparato técnico, devido provavelmente ao grau de dificuldade intrínseco à sua utilização, ficou relegado a performances circenses e acrobáticas. A bicicleta, entretanto, adquiriu, ao longo de sua história, múltiplos sentidos e diversificadas utilidades.

Em um primeiro sentido, a bicicleta consiste em um brinquedo para crianças, uma experiência de ludicidade que provoca o desenvolvimento motor e o exercício do equilíbrio. Geralmente dotadas de um par extra de “rodinhas”, que são afixadas lateralmente em relação à roda traseira e dão suporte aos incipientes ciclistas, as bicicletas infantis têm como seus espaços privilegiados de circulação os parques e as praças, as ruas com pouco tráfego de veículos motorizados e as áreas internas de casas e condomínios residenciais. Quanto ao tempo da bicicleta na infância, ele geralmente começa quando o pretense ciclista atinge a idade de dois anos, momento em que já inicia o desenvolvimento de sua autonomia motora. Entretanto, com o passar dos anos, é comum que a criança, tornando-se adolescente e posteriormente adulta, continue percebendo a bicicleta unicamente como um brinquedo e a exclua de sua vivência cotidiana. Contudo, pode ocorrer também que aquele pequeno ciclista, que cresceu e se tornou um jovem adulto, relacione a bicicleta a outras práticas.

Em um segundo sentido, esse aparato técnico passa a ser compreendido como um equipamento para a prática desportiva. Mais comum no continente europeu que em outras partes do mundo, o ciclismo é um esporte que pode ser praticado em espaços abertos ou fechados. Em ruas e avenidas de médias e grandes cidades, em parques públicos e em rodovias, as provas de ciclismo desafiam o preparo físico e psicológico dos competidores.

¹ *Monociclo* consiste em um aparato técnico dotado de uma única roda em cujo eixo é instalado um mecanismo de pedais. A partir do eixo da roda também é instalado um suporte para o assento do usuário.

As bicicletas, geralmente do tipo *speed* ou *estradeira*², são delgadas e levíssimas, produzidas com matérias-primas de alto valor agregado, como a fibra de carbono. Em competições de alto nível, os ciclistas costumam atingir velocidades médias superiores aos 45 km/h, podendo, nos momentos decisivos das provas, como no *sprint*³ final, chegar aos 75 km/h em pistas fechadas. Em espaços abertos, a prática desportiva do ciclismo ocupa vias urbanas, rodovias e/ou estradas e trilhas em áreas rurais, exigindo dos competidores resistência e destreza técnica. Na modalidade *downhill*, o objetivo é descer o mais rápido possível percursos íngremes cheios de obstáculos naturais ou artificiais. Já na modalidade *cross-country*, o competidor é desafiado a cumprir um percurso de subidas e descidas em estradas de terra no menor tempo possível. Também existem competições na modalidade *maratona*, em que o objetivo é percorrer grandes distâncias, que chegam a superar 4.800 quilômetros e devem ser pedaladas no intervalo de uma semana, ininterruptamente. Ainda são praticadas muitas outras modalidades de ciclismo desportivo, como o *singletrack*, o *freeride*, o *trial*⁴ e o BMX⁵, por exemplo. Em todas essas variedades, a bicicleta é o equipamento imprescindível para a prática, sendo especialmente projetada e construída para atender aos elevados graus de exigência das provas.

Em um terceiro sentido, a bicicleta é reconhecida como um equipamento de lazer, um aparato técnico cuja utilização propicia prazer e bem-estar. Em cidades de todo o mundo, vem se intensificando essa prática recreativa do ciclismo, que também assume uma variedade de formas. É muito frequente, em cidades de médio e grande porte, a constituição de *grupos de bicicleta*, também chamados de *grupos de pedal*, em uma referência

² Bicicletas do tipo *speed* ou *estradeira* são produzidas para atingir grandes velocidades, por isso utilizam materiais mais leves e resistentes. O livro *A bicicleta em detalhes: um guia ilustrado para uma viagem em duas rodas*, de Richard Hallet (2016), esclarece as particularidades desse tipo de equipamento do ponto de vista da engenharia mecânica.

³ *Sprint* é o momento de uma corrida em que o competidor busca atingir a maior velocidade possível.

⁴ *Singletrack*, *freeride* e *trial* são variações da modalidade *mountain bike*. Em todas essas modalidades, exige-se do ciclista destreza técnica na superação de obstáculos naturais ou artificiais.

⁵ O *BMX*, também chamado de *bicicross*, é uma das modalidades olímpicas de ciclismo. As bicicletas utilizadas nessa modalidade possuem aro de 20", com apenas uma marcha e freio traseiro.

metomínica ao equipamento utilizado. Trata-se de organizações sociais compostas por um número variável de participantes que se encontram em um determinado ponto do espaço urbano e percorrem, em grupo, diferentes percursos. O que aproxima os praticantes do ciclismo de lazer é um objetivo híbrido, pois ao mesmo tempo em que eles se exercitam fisicamente também se sociabilizam e interagem com o meio urbano. Nesse caso, não prevalece o espírito de competição, mas, sim, a solidariedade e a identificação. É interessante notar que esses agrupamentos frequentemente apresentam uma ampla variedade de expressões e elementos identitários. Desse modo, formam-se *grupos de pedal* específicos para mulheres, para ciclistas iniciantes, para trabalhadores de baixa renda, para moradores de bairros de classe alta etc. Entretanto, o ciclismo de lazer não consiste apenas em atividades coletivas, podendo também ser praticado individualmente, sempre que uma pessoa pedala sozinha, motivada unicamente pela satisfação e pelo prazer do ato de pedalar.

Um quarto e último sentido atribuído à bicicleta a reconhece não como um brinquedo, não como um equipamento desportivo, não como um aparato para o lazer coletivo ou individual, mas, sim, como um *meio de transporte urbano*⁶. Nessa acepção, a bicicleta serve à finalidade de propiciar o deslocamento de seu usuário entre um ponto de partida e um ponto de destino. Esse deslocamento pode apresentar extensões variáveis, uma vez que o *ciclista urbano* – expressão que passa a designar, de agora em diante, a pessoa que usa a bicicleta como meio de transporte – tanto pode ir de casa ao supermercado ou à farmácia mais próxima, por exemplo, quanto pode pedalar até os extremos da cidade, indo ao seu local de trabalho ou de estudo. Essa utilização da bicicleta como modal urbano configura uma prática que, em relação às outras formas de mobilidade disponíveis aos habitantes das cidades, apresenta determinadas especificidades. *Ir de bicicleta* significa imergir na paisagem urbana, deslocando-se com a ativação de uma força motriz natural que, ao impulsionar um sistema de engrenagens, possibilita ao ciclista percorrer pequenas, médias e grandes distâncias, sentindo no seu

⁶ No Código de Trânsito Brasileiro (CTB), a bicicleta é classificada como um veículo de passageiros, de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo similar a motocicleta, mononeta ou ciclomotor.

próprio corpo as irregularidades do terreno, a temperatura ambiente, a intensidade e a direção das correntes de ar etc.

Convém observar que, em torno dessa utilização da bicicleta como modal urbano, desde a década de 1990, vem ganhando destaque em cidades de pequeno, médio e grande porte em todo o mundo mobilizações da sociedade civil organizada que ocupam ruas e avenidas como uma forma de chamar atenção para a viabilidade do uso da bicicleta como meio de transporte. Embora não seja possível – nem conveniente – tentar rastrear o ato inaugural dessas mobilizações, o movimento cicloativista⁷ global aponta o estadunidense Chris Carlsson como uma espécie de embaixador das *bicicletadas*⁸, que teriam começado na cidade de San Francisco (EUA), nos idos do ano de 1992 (CARLSSON, 2014).

Esses múltiplos sentidos atribuídos à bicicleta foram se formatando, se reforçando, se construindo e se transformando ao longo do tempo. Em cada lugar, em cada arranjo social, de acordo com condições singulares, a bicicleta foi e continua sendo percebida de maneiras diferenciadas. Todos os seus usos coexistem e, em torno deles, gravitam esses mencionados sentidos, em um movimento marcado por rupturas e descontinuidades, por identificações e diferenças. Escavar o terreno da história, em busca de registros relacionados aos usos da bicicleta, consiste em uma atividade incerta. Corre-se o risco de validar percepções equivocadas e de negligenciar acontecimentos importantes para a compreensão e para a interpretação do que representou ou representa a bicicleta em diferentes lugares, temporalidades e sociedades.

Determinadas práticas não-discursivas, ou seja, não relacionadas à produção de saberes (FOUCAULT, 2014), possibilitam a emergência de enunciados que, como átomos de um discurso, vão construindo a noção de *ciclomobilidade*.

⁷ *Cicloativista* consiste em toda prática que reivindica melhores condições de mobilidade por bicicleta nas cidades. As formas de expressão do cicloativismo vão ser aprofundadas ao longo do desenvolvimento dessa investigação.

⁸ *Bicicletada* é o termo, em português, correspondente à expressão inglesa *Critical Mass*, ou Massa Crítica, em tradução livre. A *bicicletada* consiste na reunião de um número variável de ciclistas que, em bloco, ocupam as vias de circulação urbana, portando cartazes, distribuindo panfletos e interagindo com pedestres e condutores de automóveis. Esse movimento não hierarquizado consiste em uma das mais expressivas formas do *cicloativismo*.

É importante observar que essa palavra – *ciclomobilidade* – não possui uma “paternidade” teórica identificada e reconhecida. Embora circule em diferentes lugares, seja em textos acadêmicos, seja em documentos oficiais ou panfletos de organizações cicloativistas, essa palavra ainda não foi devidamente configurada do ponto de vista conceitual. Desse modo, a investigação que aqui é proposta assume também o objetivo – temerário, embora necessário – de abalizar essa noção, estabelecendo-lhe os limites e as implicações. De modo preliminar, a *ciclomobilidade* consiste em um conceito genérico que se refere a todos os aspectos relacionados ao uso da bicicleta como um meio de transporte urbano, o que inclui a existência de legislação pertinente ao tema, a implantação de infraestruturas urbanas que viabilizem esse tipo de mobilidade, as condições de circulação de bicicletas nos espaços das cidades, as interações entre ciclistas e motoristas e pedestres, dentre outros (SOBRINHO SEGUNDO, 2014).

Embora, ao longo do tempo, desde que as primeiras bicicletas surgiram, os sentidos em torno desse aparato tenham sido agenciados em diferentes instâncias e por meio de diferentes relações discursivas, o objetivo deste trabalho não consiste em determinar inícios nem em rastrear origens. O que se pretende é desenvolver uma pesquisa sobre os modos através dos quais vem sendo construído o conceito de *ciclomobilidade*, em um tempo, um lugar e uma materialidade específica. Portanto, o problema orientador desta investigação é expresso da seguinte forma: como o discurso da *ciclomobilidade* é engendrado no Brasil a partir do “Manifesto dos invisíveis”?

Já os objetivos específicos deste trabalho são orientados pelas seguintes perguntas: 1) de que materialidades se reveste o discurso da *ciclomobilidade*?; 2) que regularidades se estabelecem nas relações entre o discurso da *ciclomobilidade* com outros discursos?

Portanto, a investigação proposta apresenta os objetivos específicos expressos a seguir, em consonância com essas referidas perguntas: 1) descrever as materialidades discursivas de que se reveste a construção da *ciclomobilidade*; e 2) identificar, analisar e interpretar regularidades discursivas estabelecidas entre o discurso da *ciclomobilidade* e outros discursos.

A explicitação dos questionamentos orientadores desta empreitada e, conseqüentemente, dos objetivos deles decorrentes implica reconhecer que

a presente investigação se situa em um campo teórico específico, com a articulação de categorias conceituais e analíticas específicas e com adoção de procedimentos metodológicos específicos. Nesse ponto, torna-se necessário abalizar essa atividade investigativa do ponto de vista teórico e metodológico.

A base teórica sobre e com qual se desenvolverá esta pesquisa é denominada de Análise do Discurso (AD). Mais especificamente, trata-se de *uma* AD de matriz europeia, francesa e foucaultiana. Europeia, porque não se aproxima da vertente da AD desenvolvida em países da América do Norte. Francesa, porque assume como pressupostos as formulações de teóricos que empreenderam seus estudos em meio à efervescência que tomou de conta da França na segunda metade da década de 1960. Foucaultiana, porque se move em direção às contribuições teórico-filosóficas de Michel Foucault que foram sendo agenciadas por esse campo específico de saber.

Essa caracterização da base teórica desta pesquisa já permite vislumbrar a diversidade a que está ligada a AD, como área de saber. De fato, desde meados da década de 1960, os estudos que têm o *discurso* como objeto de investigação vêm tomado direções diversificados, com múltiplos enfoques e procedimentos de análise. De acordo com Oliveira (2013), essas perspectivas distintas sobre o *discurso* podem ser notadas na obra de teóricos como Gramsci, Bakhtin, Foucault, Lacan, Pêcheux e Fairclough. Embora compartilhem de um mesmo objeto, esses autores – e outros –, no desenvolvimento de seus trabalhos, abordaram o discurso de formas distintas, o que se justifica devido ao fato de ele – o discurso – se apresentar como um objeto que estabelece complexas relações com a língua, com a história, com a ideologia e com o poder. Na França, especificamente, o surgimento da AD está marcado pela articulação interdisciplinar e pelas mudanças nas visadas propostas, o que permite reconhecer a ocorrência de três fases no desenvolvimento desse campo de saber. Nesse processo, Louis Althusser, Michel Foucault e Michel Pêcheux figuram como pensadores de destaque (GREGOLIN, 2004a).

Contudo, para a finalidade a que se propõe esta pesquisa, o discurso será tomado numa perspectiva foucaultiana, o que implica a necessidade de conceituar esse objeto de acordo com o que preceituou o

filósofo francês⁹. Mais do que isso, a presente investigação pode ser identificada como uma AD que, não obstante sua filiação à corrente europeia, francesa e foucaultiana, se desenvolve em conformidade com uma trajetória epistemológica brasileira, haja vista que a AD, no Brasil, tem se firmado como um campo profícuo e instigante. Ao longo das três últimas décadas, ou seja, do fim do século XX ao início do século XXI, muitas pesquisas têm se desenvolvido em território brasileiro à luz dos pressupostos e das categorias conceituais da AD, assumindo, nesse contexto, novas contribuições e perspectivas.

É n' *A arqueologia do saber* de Foucault (2014) que se delineia uma crítica do filósofo aos seus próprios trabalhos antecedentes, a saber: *História da Loucura na idade clássica* (1972), *O nascimento da Clínica* (1980) e *As palavras e as coisas* (2000). Assim, n' *A arqueologia do saber*, o autor revisa seus percursos investigativos e produz uma espécie de revisão metodológica, refletindo sobre os problemas aos quais é imperioso apresentar possíveis respostas e os caminhos a serem trilhados nessa empreitada. Ao mesmo tempo em que revê suas pesquisas anteriormente desenvolvidas, Foucault constrói uma nova base sobre a qual devem se sustentar metodologicamente investigações caracterizadas como *arqueológicas*.

Nesse percurso, Foucault (2014) trata primeiramente das *regularidades discursivas*, refletindo sobre as *unidades do discurso* e sobre as *formações discursivas*, para em seguida abordar a questão da formação dos *objetos*, das *modalidades enunciativas*, dos *conceitos* e das *estratégias*. Aprofundando sua visada e proposta metodológica, Foucault centra seu foco sobre os conceitos de *enunciado* e *arquivo*. Essas duas categorias conceituais, esclareça-se, constituem bases teóricas fundamentais para a presente investigação, especificamente a noção do *arquivo* referente ao discurso da *ciclomobilidade*.

Ademais, o filósofo trata da *função enunciativa* e da atividade de *descrição dos enunciados*, refletindo sobre seus caracteres de *raridade*, *exterioridade* e *acúmulo*. Conduz, ainda, uma interpretação da relação entre os

⁹ O conceito de *discurso* para Foucault será apresentado e aprofundado no desenvolvimento do trabalho. Para isso, irá se recorrer, especialmente, aos livros *A arqueologia do saber* (2014) e *A ordem do discurso* (2011).

conceitos de *a priori histórico* e *arquivo*. Já a última parte d'*A arqueologia do saber* (2014) se destina propriamente a tratar da *descrição arqueológica* foucaultiana, indicando-lhe as relações, os limites, objetivos e contradições.

Sendo o conceito foucaultiano de *arquivo* uma categoria fundamental na investigação aqui proposta, convém esclarecer seus sentidos, deslindar seus pressupostos, explicitar as relações que estabelece com outras categorias conceituais, assim como reconhecer os alcances e as limitações de uma pesquisa que se oriente por essa noção. Esse procedimento consiste em uma tarefa à qual se pretende dar cabo no primeiro capítulo da dissertação. Contudo, antes de apresentar a estrutura deste trabalho, é conveniente fazer ainda alguns outros esclarecimentos.

O que se propõe na presente investigação, como já mencionado, é empreender uma análise discursiva guiada pelas contribuições teórico-metodológicas apresentadas por Michel Foucault em um livro específico. Embora outros textos do mesmo filósofo também façam parte da constituição do referencial teórico, tais como *A ordem do discurso* (2011), *Microfísica do poder* (2015) e *Vigiar e punir* (1987), a função de “coluna vertebral” do estudo é propriamente desempenhada por *A arqueologia do saber* (2014). Nesse ponto, é necessário advertir que, como bem salienta Machado (2015), na introdução à edição brasileira da obra foucaultiana *Microfísica do poder*, a visada do filósofo francês em *A arqueologia do saber* é representada por um retorno a si mesmo, uma autocrítica epistemológica por meio da qual reconhece os riscos e as limitações de suas investigações antecedentes, especificamente em *História da Loucura na idade clássica*, publicado em 1961, *O nascimento da Clínica*, em 1963, e *As palavras e as coisas*, em 1966. Já no ano de 1969, em plena efervescência social, cultural e acadêmica no continente europeu, de modo geral, e, especificamente, na França, Foucault revisita suas pesquisas históricas e reestabelece bases teóricas e metodológicas, buscando aperfeiçoar seu trabalho investigativo.

Embora Foucault tenha sido filósofo por formação, suas pesquisas e suas contribuições teóricas são recepcionadas por muitas áreas diferentes, como a História, a Psicologia e o Direito, por exemplo. No campo específico da AD, os estudos foucaultianos encontraram um solo fértil que vem sendo

continuamente semeado. Portanto, este trabalho também se insere nesse espaço investigativo orientado pelo legado de Michel Foucault.

No desenvolvimento do texto dissertativo, recorreu-se a um amplo horizonte de materialidades relacionadas ao objeto de investigação: livros e revistas especializadas no tema *bicicleta*; artigos científicos que tratem da questão da *mobilidade urbana* e de aspectos pertinentes à *ciclomobilidade*, páginas eletrônicas de organizações que se centram na defesa da bicicleta como meio de transporte urbano; documentos norteadores de políticas públicas para a *mobilidade urbana* etc. O trabalho com essas fontes possibilitará o acesso ao *arquivo* do discurso da *ciclomobilidade* no elemento de sua dispersão.

Na abordagem dessas materialidades dispersas, a noção de *trajeto temático* representa um fio condutor da metodologia. Assim, irá se buscar uma série de *enunciados* que seja significativa da construção do conceito de *ciclomobilidade*, o que só é viável por meio de uma leitura do *arquivo* que reconheça a multiplicidade das relações entre esses diferentes *enunciados* (CHARAUDEAU; MAINGUENEAU, 2012).

Tendo em consideração que o conceito de *ciclomobilidade* é uma construção discursiva – e, portanto, histórica – que vem se desenvolvendo de modo mais intensificado no início do século XXI, através de uma rede de relações com outros discursos, o que se pretende nesta investigação é revolver o terreno da história e tratar os acontecimentos observando as especificidades de suas irrupções.

Por este trabalho adotar uma perspectiva histórica do presente, se propondo a investigar esses *acontecimentos discursivos*¹⁰ relacionados à construção do conceito de *ciclomobilidade*, e por este esforço investigativo também se situar em um presente que é marcado por uma rede de discursos em torno das problemáticas da *mobilidade urbana* e da *sustentabilidade*, justifica-se esta pesquisa com base no argumento da *atualidade* do tema abordado.

No mesmo sentido, por este estudo se relacionar a outras investigações em torno da referida problemática da *mobilidade urbana*, tão em

¹⁰ O conceito de *acontecimento discursivo* será apresentando ao longo do desenvolvimento do trabalho.

foco nesse início de século – haja vista a necessidade imperiosa de formular soluções para a “crise de mobilidade” por que passam inúmeras cidades no mundo todo –, ele também se justifica com base no argumento da *importância social* do problema investigado.

Por se tratar de uma investigação que toma, como campo de análise, uma dispersão de enunciados que emergem em diferentes lugares na sociedade (em livros, revistas, jornais, estudos acadêmicos, publicidades e propagandas, documentos legais e normativos, panfletos, páginas eletrônicas etc.), a presente dissertação se desenvolve como uma pesquisa bibliográfica viável e profícua. Na atualidade, a bicicleta está em todos os lugares, físicos ou simbólicos, o que possibilita que inúmeros acontecimentos discursivos se materializem e se apresentem como objetos de análise e interpretação científica. Portanto, este trabalho também se justifica com base no argumento da *viabilidade* da proposta investigativa.

Além disso, é importante ressaltar que a delimitação do objeto de análise – o discurso da *ciclomobilidade* no “Manifesto dos invisíveis” – consiste em um recorte epistemológico ainda não explorado em monografias, dissertações ou teses produzidas por pesquisadores brasileiros ou estrangeiros. Desse modo, justifica-se também a presente investigação com base no argumento da *originalidade* da abordagem proposta.

Quanto às motivações que impulsionaram esta pesquisa, destacam-se uma de caráter pessoal e uma de caráter acadêmico e social. A primeira motivação diz respeito às vivências do pesquisador como ciclista urbano, como cicloturista¹¹ e como cicloativista.

Neste ponto, peço licença aos leitores deste texto para mudar temporariamente a pessoa verbal, passando a adotar a primeira do singular, mais condizente com a apresentação da minha trajetória e da minha relação pessoal com a bicicleta. Finalizado o relato, o texto voltará à terceira pessoa verbal, forma de expressão mais utilizada na escrita acadêmica, que privilegia no mais das vezes a impessoalidade e o distanciamento na escritura científica.

¹¹ *Cicloturismo* consiste na prática do turismo que utiliza a bicicleta como meio de transporte. Pode-se percorrer desde distâncias pequenas, como entre dois municípios contíguos, até distâncias grandes, entre diferentes estados, países e continentes. Em razão da especificidade do meio de transporte, é necessário um planejamento e uma preparação física e psicológica diferenciada (RAMALHO, 2007).

Aos doze anos de idade, vivenciei a felicidade clandestina de “furtar” a bicicleta de uma irmã minha enquanto ela estava no colégio. Era uma Caloi Ceci, rosa, de tamanho médio, com garupa e cestinha. Tratava-se de um modelo muito popular àquela época, nos idos de 1995. Pensada para um público específico – garotas e mulheres jovens –, essa bicicleta possuía um desenho delicado e sinuoso, quadro de aço carbono, embora leve e frágil. A cestinha, de metal também cor de rosa, deveria servir ao propósito de carregar pequenos objetos, como livros e cadernos, ou mesmo flores e sacolas de compras. Com uma única marcha, a Caloi Ceci não era uma bicicleta versátil. Contudo, por ser fina e leve, conseguia atingir facilmente vinte e cinco ou trinta quilômetros por hora, o que não é uma velocidade desprezível em se tratando de uma bicicleta. Vários amigos e vizinhos, no Natal de 1994, haviam ganhado de seus pais bicicletas com quadro de alumínio e dezoito marchas – uma novidade no mercado brasileiro. Embora também quisesse fazer parte da movimentação de guris sobre duas rodas, eu ainda não sabia andar de bicicleta. Aos doze anos de idade, costuma-se achar que uma pessoa já deve saber pedalar, uma vez que a bicicleta é, em um de seus sentidos mais atualizados, um brinquedo de criança. Aproveitei, então, a ausência de minha irmã e, silenciosa e envergonhadamente – também por se tratar de um modelo feminino e cor de rosa –, peguei a Ceci depois do almoço e tentei aprender a pedalar sozinho na rua de casa. Desafiando o equilíbrio e o medo de cair em público, consegui pedalar alguns metros em linha reta. Fazer curvas e breicar sem sustos foram habilidades que só dominei muito tempo depois. Aprendida a primeira lição, pedi à minha mãe uma bicicleta de presente, esperando ganhar de presente uma daquelas de quadro de alumínio e dezoito marchas. Como o país vivia um complicado período de transição econômica, com a relativa estabilidade financeira decorrente do Plano Real, e como a minha família, especificamente, possuía uma única pessoa economicamente ativa – a minha mãe, que recebia um modesto salário como funcionária pública municipal –, tive que me contentar com uma bicicleta de segunda mão, que foi comprada de um amigo meu, já que ele a tinha abandonado na garagem de casa após ganhar um modelo mais moderno. Tratava-se de uma bicicleta do tipo *cross*¹²,

¹² São assim chamadas as bicicletas utilizadas na modalidade BMX.

de quadro de aço, demasiadamente pesado e esteticamente horroroso. Pintada com uma cor chamativa, essa bicicleta tinha um guidom grosseiro e desconfortável e um sistema de freio traseiro anacrônico e ineficiente. Essa minha primeira bicicleta serviu para que eu aprendesse efetivamente a pedalar, mas me propiciou também alguns traumas, principalmente relacionados à vergonha por ela ser feia e velha. Andando nela, eu me sentia um pouco como Fergus Hamilton, personagem do livro *Fergus voador: a bicicleta fantástica* (HOY, 2016), escrito pelo mais bem sucedido atleta olímpico da Grã-Bretanha, o ciclista Chris Hoy. Contudo, diferentemente do personagem desse livro, que, apesar de ter uma bicicleta ridícula, resolve enfrentar a vergonha e pedalar competitivamente, eu preferi encostar a bicicleta no fundo do quintal de casa, sob a ação do sol, da chuva e do salitre. Em pouco tempo, ela se transformou em um monte de ferrugem e foi posta na lixeira, para virar sucata.

Ao longo da minha adolescência e no início da minha vida adulta, eu compreendia a bicicleta apenas como um brinquedo de criança. Não concebia a possibilidade de que ela pudesse ser utilizada como meio de transporte urbano. No máximo, ela servia para ir à padaria na esquina. Nessas ocasiões, eu pedia uma bicicleta emprestada para os vizinhos. Entretanto, aos 25 anos, em meados de 2007, diante da necessidade de me deslocar entre a casa da minha família e um apartamento que eu havia acabado de adquirir, resolvi testar novas possibilidades de mobilidade urbana. Entre um ponto e outro, apenas 4 quilômetros de distância. Decidi fazer o percurso de diferentes modos e cronometrar o tempo de deslocamento. Fiz o trecho a pés, de ônibus e de bicicleta. O tempo gasto de ônibus era, em média, o dobro do gasto caminhando. E o tempo gasto a pés era quase quatro vezes maior que o do percurso feito de bicicleta. Intuitivamente, eu realizei uma espécie de *desafio intermodal*¹³ e concluí que a bicicleta seria o meio mais eficiente para realizar os meus deslocamentos entre a casa de minha família e o meu apartamento. Resolvi, então, comprar uma bicicleta. O modelo escolhido foi uma Caloi Aluminium 21V. Tratava-se de uma bicicleta do tipo *mountain bike*, com vinte e

¹³ *Desafio intermodal* consiste em um experimento empírico no qual diversos participantes, cada um utilizando um meio de transporte diferenciado, partem de um ponto de origem até um ponto de destino determinado. Desse modo, busca-se verificar qual o modal urbano mais viável e rápido para concluir o percurso.

uma marchas, quadro trapezoidal de alumínio e guidom reto, própria para pequenos passeios urbanos ou para terrenos pouco acidentados.

Com o passar das idas e vindas entre casa e apartamento, fui desenvolvendo habilidades e técnicas para circular por ruas e avenidas da cidade, compartilhando o espaço de circulação com carros, motos, pedestres e ônibus. Em pouco mais de um ano de uso, eu já havia trocado alguns componentes da bicicleta, tornando-a mais segura, confortável e rápida. Em decorrência disso, fui pedalando cada vez mais longe, indo da periferia ao Centro de São Luís, conhecendo outros caminhos em meio à malha viária da cidade e imergindo na paisagem urbana sobre o selim da minha segunda bicicleta. Infelizmente, quando eu já havia passado a admitir a bicicleta como um meio de transporte viável, a minha foi furtada no corredor do quarto andar de um prédio de apartamentos. Eu tinha ido visitar uma amiga e resolvi prender a bicicleta aos blocos de concreto que ficavam próximos à escada. O ladrão utilizou uma ferramenta específica para cortar o cadeado e não chamar a atenção dos moradores. Desprovido do meu principal meio de transporte urbano, comprei no dia seguinte uma bicicleta de segunda mão. Tratava-se de um modelo da marca *Sundown*, do tipo *full suspension*¹⁴. De cor branca, com quadro de alumínio e duplo sistema de suspensão, essa minha terceira bicicleta, embora chamativa do ponto de vista estético, era pesada, desconfortável e frágil. Fiquei com ela por pouco mais de ano, somente o tempo necessário para juntar dinheiro e montar, peça por peça, uma bicicleta mais moderna, segura e leve. A essa minha quarta bicicleta dei o nome de “Serena” e a missão de me levar a lugares mais distantes. Quanto à terceira, a bicicleta branca, eu a deixei estacionada na garagem da casa da minha mãe, até que uma madrugada um ladrão resolveu pular o muro e carregá-la junto consigo.

Com a “Serena”, minha quarta bicicleta, passei a vivenciar, além da experiência de *ciclista urbano* por ruas e avenidas da capital maranhense, a condição de *cicloturista*. Em 29 junho de 2009, após pedalar de São Luís a cidades próximas, como São José de Ribamar, Raposa e Morros, resolvi

¹⁴ Bicicletas *full suspension* possuem duas suspensões: uma integrada ao *garfo*, o componente que fixa a roda dianteira e que faz parte do mecanismo direcional ligado ao guidom; e outra integrada ao próprio quadro da bicicleta.

executar um projeto mais audacioso: uma viagem de bicicleta pelas nove capitais do nordeste brasileiro. O projeto, planejado por 3 (três) meses, foi batizado de “Itinerário da purificação”. Saindo de São Luís, percorri mais de 3 mil quilômetros, passando por: Teresina, no Piauí; Fortaleza, no Ceará; Natal, no Rio Grande do Norte; João Pessoa, na Paraíba; Recife, no Pernambuco; Maceió, em Alagoas; Aracaju, em Sergipe; e Salvador, na Bahia.

Ao longo de toda a cicloturagem, em todas as cidades por onde pedalei, tentei observar e analisar as condições de *ciclomobilidade* locais. Nas capitais nordestinas, entrei em contato com movimentos sociais organizados em torno da bicicleta, como a Bicicletada de Fortaleza (CE) e o Pedal Recife e o Corujaqueiras, em Recife, por exemplo. Constatei que, em diferentes lugares do Brasil e do mundo, se movimentava uma rede de pessoas que se identificavam por meio da prática da *ciclomobilidade* e de iniciativas em defesa do uso da bicicleta como meio de transporte urbano. Eu entrava em contato com o movimento cicloativista. Ao retornar a São Luís, finalizado o “Itinerário da purificação”, passei a articular com ciclistas urbanos independentes e com grupos de passeios de bicicleta algumas ações que propiciassem a inclusão da capital do Maranhão no cenário cicloativista nacional. Em setembro de 2011, que é conhecido no calendário mundial como o mês da mobilidade, eu, um grupo de amigos e alguns simpatizantes executamos a primeira edição da Bicicletada SLZ, uma manifestação da sociedade civil organizada em defesa da *ciclomobilidade* em São Luís. Essa iniciativa se articulava ao movimento mundialmente conhecido como *Critical Mass*, ou Massa Crítica, ou Bicicletada, e era executada às 19h, na última sexta-feira de cada mês. Pedalando pelas principais vias da cidade, os participantes levavam faixas, apitos, cartazes e panfletos, interagindo com pedestres e condutores e passageiros de veículos motorizados. Dentre as “palavras de ordem” dos manifestantes, destacavam-se “Ciclovias Já!” e “Mais amor. Menos motor”.

A partir do acontecimento da Bicicletada SLZ, fui somando às minhas vivências de *ciclista urbano* e *cicloturista* à de *cicloativista*, atuando politicamente no cenário ludovicense como um defensor de melhores condições de mobilidade por bicicleta na capital do Maranhão.

Durante esse percurso, realizei muitas leituras e estabeleci vários diálogos, o que acabou me motivando a lançar um olhar investigativo sobre o

tema da *ciclomobilidade*. Realizei, então, uma mudança de lugar: de ciclista-pesquisador (haja vista que eu já tinha uma incipiente vivência com a pesquisa científica durante a graduação em Letras) passei a pesquisador-ciclista, assumindo a bicicleta e suas expressões sociais e culturais como um objeto de estudo. Em 2011, submeti um projeto de pesquisa à seleção do Programa de Mestrado Interdisciplinar em Cultura e Sociedade (PGCult) da Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e, obtendo aprovação, investiguei durante dois anos e meio as identidades de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte na cidade de São Luís. No desenvolvimento da pesquisa, pedalei mais de 5 (cinco) mil quilômetros por ruas e avenidas da capital maranhense, esquadrinhando os espaços urbanos, observando os fluxos de bicicletas e interagindo, em trânsito, com muitos ciclistas e *bicicleiros*¹⁵. Por meio da aplicação de 100 (cem) questionários e da realização de 3 (três) entrevistas, coletei dados que me permitiram empreender uma análise sobre a constituição das identidades dessas pessoas que fazem da bicicleta o seu principal meio de transporte urbano. Os resultados dessa pesquisa são apresentados na dissertação *A bicicleta como meio de transporte em São Luís – MA: identidades em trânsito*, defendida em janeiro de 2014 na UFMA (SOBRINHO SEGUNDO, 2014).

Após o término do mestrado, prossegui instigado a explorar outras perspectivas e outros desvãos relacionados ao universo da *ciclomobilidade*. É nesse contexto que se insere a minha motivação de natureza acadêmica e, ao mesmo tempo, social, haja vista que pretendo contribuir com esse novo gesto investigativo e interpretativo para o fortalecimento de pesquisas sobre a questão da mobilidade urbana, um tema tão premente na atualidade.

Contudo, é imprescindível ressaltar que, malgrado a minha trajetória pessoal como ciclista, cicloturista e cicloativista, não pretendo transformar o texto desta dissertação em um libelo em defesa da bicicleta. Antes de tudo,

¹⁵ Na dissertação *A bicicleta como meio de transporte em São Luís – MA: identidades em trânsito*, observa-se que muitas pessoas, na capital maranhense, embora utilizem a bicicleta para realizar seus deslocamentos cotidianos, não se veem como “ciclistas”, mas como “bicicleiros”. Sob essa perspectiva, o “ciclista” seria a pessoa que pedala em um bicicleta moderna e mais cara, e que usa equipamentos de segurança (luvas, capacetes, luzes etc) e vestuário desportivo. Já o “bicicleiro” seria a pessoa que utiliza uma bicicleta mais barata e de tecnologia menos sofisticada, e que não usa nenhum equipamento de segurança nem costuma respeitar as regras e orientações do CTB para a circulação de bicicletas no malha viária urbana (SOBRINHO SEGUNDO, 2014).

essas vivências personalíssimas têm a função prática de sinalizar percursos investigativos profícuos, esclarecendo sentidos e reconhecendo particularidades na prática da mobilidade por bicicleta. A rigor, o texto desta pesquisa também é orientado pelo anseio de abrir espaço, na constituição do *corpus*, para as rupturas, os confrontos e as descontinuidades de um discurso que só pode ser erigido por meio de muitas relações interdiscursivas.

É necessário também que eu esclareça uma outra questão: por que eu, depois de já ter obtido o título de mestre, decidi cursar um novo programa de Mestrado? A resposta mais objetiva e sincera a essa pergunta é a seguinte: tratava-se de um projeto antigo, que somente no ano de 2015 eu pude finalmente realizar.

Desde o início da minha graduação em Letras, nos anos 2000, eu sempre sonhei em continuar meus estudos nessa área, seguindo as etapas da Especialização, do Mestrado e do Doutorado. Contudo, não me foi possível, devido a razões de ordem familiar, sair do estado da minha terra natal e dar prosseguimento a essa trajetória acadêmica em algum outro estado brasileiro, uma vez que aqui não eram ofertados, à época do término da minha graduação, no início do ano de 2005, nenhum curso de Especialização na área, muito menos havia programas de Mestrado ou de Doutorado em Letras implantados no Maranhão.

Desse modo, somente em 2006 pude me matricular em uma Especialização em Língua Portuguesa e Literatura, promovida por uma faculdade privada de São Luís. Foi durante esse curso que me aproximei de leituras na área da Análise do Discurso de vertente francesa, pois durante a graduação em Letras não foi ofertada nenhuma disciplina sequer que abordasse esse campo de estudos. Após a conclusão dessa etapa, dediquei-me exclusivamente ao trabalho em sala de aula, ministrando a disciplina de Língua Portuguesa em escolas das redes pública e privada na capital maranhense. O sonho de cursar um programa de Mestrado em Letras teve ceder lugar à necessidade de trabalhar. Como alternativas ao meu alcance, eu já havia pensado na possibilidade de pleitear um vaga em outros programas de Mestrado ofertados pela UFMA, tais como o Mestrado em Educação ou de Políticas Públicas. Porém, o fato de esses programas não serem da mesma área da minha graduação me demoveu da ideia de cursá-los. Assim, passei

mais alguns somente dedicado à prática docente até me decidir, no ano de 2011, por concorrer ao processo seletivo do Programa de Mestrado Interdisciplinar em Cultura e Sociedade da UFMA. Por se tratar de um curso interdisciplinar, acreditei que seria essa a possibilidade de, mesmo sem ter que mudar do Maranhão, dar prosseguimento à minha trajetória acadêmica. O resultado desse processo, como já mencionado anteriormente, foi uma dissertação de Mestrado em que estudei as identidades de pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte em São Luís, tendo como principal referencial teórico a Análise do Discurso de vertente francesa.

Finalizado o Mestrado, eu me deparei com um obstáculo que não havia previsto anteriormente: o não reconhecimento do meu título de Mestre por parte do meu empregador à época, a Secretaria de Estado da Educação do Maranhão (SEDUC-MA). O estímulo financeiro, por meio de uma gratificação por titulação, nunca saiu dos papéis, ficando esquecido em alguns desvãos da burocracia estatal. Ao mesmo tempo, após a conclusão do Mestrado, não tomei conhecimento de nenhum edital de concurso público para universidades federais, seja para professor efetivo, seja para professor substituto, que admitisse o meu título de Mestre em Cultura e Sociedade como requisito satisfatório para que eu pudesse concorrer a um cargo. Desse modo, o título de Mestre, por alguns anos, foi apenas um documento a mais elencado em meu currículo.

Ao tomar conhecimento da abertura do primeiro programa de Mestrado em Letras a ser ofertado no Maranhão – por sinal, o último estado do Brasil a contar com este tipo de programa –, resolvi me inscrever no processo seletivo e concorrer a uma das vagas disponibilizadas. Desse modo, poderia, se aprovado, concretizar o meu antigo sonho e, ao mesmo tempo, ser beneficiado pelo reconhecimento de um título que apresentava melhores possibilidades de inserção profissional. Após obter aprovação em 2º lugar, iniciei o percurso de minha pesquisa, contando com total apoio da minha orientadora. Já durante o transcurso do segundo semestre do Mestrado, resolvi também participar de um concurso público para provimento de vagas para professor de Língua Portuguesa do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Maranhão (IFMA). Fui aprovado e lotado no campus da cidade de Barra do Corda, distante 460 km da capital maranhense.

Nesse momento, tive que pedir exoneração da SEDUC-MA, pois, no IFMA, o meu regime de trabalho seria o de Dedicção Exclusiva (DE). Portanto, tive também que me mudar de cidade e me afastar de meus familiares e amigos. O prosseguimento do Mestrado em Letras só se tornou possível porque eu já havia integralizado os créditos das disciplinas obrigatórias, com exceção dos referentes à qualificação e à defesa da dissertação. Com o novo emprego, pude colher os benefícios decorrentes do título de Mestre em Cultura e Sociedade, mas ainda precisava dar conta de finalizar minha pesquisa do Mestrado em Letras, sem poder contar com a conveniência do afastamento das minhas atividades laborais no IFMA.

De fato, concluir um programa de pós-graduação, seja do nível de mestrado, seja do nível de doutorado, e ao mesmo tempo ministrar várias aulas por semana, cumprindo uma carga horária extensa, é algo desafiante e desgastante. Além disso, o afastamento dos amigos, da família – mãe, esposa e quatro filhos – tornou esse processo ainda mais difícil.

Essas dificuldades constituem a única justificativa para que eu – apesar de realizado a qualificação da pesquisa de acordo com o cronograma regular – tenha requerido a prorrogação do prazo para a defesa final da dissertação que apresento agora.

Gostaria, por fim, de deixar registrado que a minha orientadora, Prof.^a Dr.^a Ilza Galvão Cutrim, sempre cumpriu todos requisitos necessários ao desenvolvimento do trabalho, tendo sido sempre responsável e diligente, não se omitindo em momento algum em me fornecer os esclarecimentos e as orientações imprescindíveis à realização de um bom trabalho. Muito tenho a agradecer à Prof.^a Dr.^a Ilza Galvão Cutrim e muito tenho que me desculpar, haja vista que as minhas dificuldades e as minhas irresponsabilidades com os prazos e com a apresentação do texto final dissertativo devem ter lhe causado alguns constrangimentos e vários desprazeres. Se os resultados da presente pesquisa não atingirem os parâmetros desejáveis, especialmente em relação ao rigor teórico e metodológico necessário a um trabalho dessa natureza, eu eximo a Prof.^a Dr.^a Ilza Galvão Cutrim de qualquer responsabilidade e assumo todas as consequências decorrentes. Contudo, esclareço que, se assim procedi, não foi por má-fé, mas unicamente por ter sucumbido a algumas dificuldades inerentes à vida acadêmica.

Feitos esses esclarecimentos, peço mais uma vez licença aos leitores, desta vez para voltar a adotar a terceira pessoa verbal e finalizar esta introdução com a apresentação da estrutura dos capítulos que irão compor a arquitetura textual da dissertação proposta.

O primeiro capítulo, intitulado “Análise do Discurso: o enunciado, a formação discursiva e o arquivo”, consiste na construção do dispositivo teórico-metodológico que orienta a investigação. Desse modo, são apresentados os conceitos basilares que possibilitaram a análise pretendida, notadamente os conceitos de enunciado, formação discursiva e arquivo, sob a perspectiva foucauliana consubstanciada no livro *A arqueologia do saber* (FOUCAULT, 2014). No mesmo capítulo, também se procede a uma retomada sintética da trajetória do campo de saber denominado de Análise do Discurso, em sua vertente francesa, explicitando-se as categorias conceituais que serão mobilizadas na empreitada analítica.

No segundo capítulo, intitulado “Da mobilidade urbana à ciclomobilidade”, tem-se como objetivo abordar a problemática da mobilidade urbana no Brasil, tratando de aspectos referentes à utilização de diferentes meios de transporte pelas populações das cidades. Nesse sentido, partindo da complexidade que envolve a noção de mobilidade urbana, discorre-se sobre o paradigma do automobilismo em contraponto ao paradigma da *ciclomobilidade*. São apresentadas algumas vantagens e desvantagens relativas à adoção da bicicleta como meio de transporte urbano, tendo como propósito abalizar as reflexões e análises seguintes.

Já no terceiro capítulo, intitulado “A dispersão do arquivo da *ciclomobilidade*”, são tratadas algumas regularidades observadas no discurso da *ciclomobilidade*. Busca-se, desse modo, identificar o sistema que rege o que pode e deve ser enunciado sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte urbano. Por meio da apresentação e da análise da função enunciativa materializada em textos legais e artigos produzidos por movimentos cicloativistas, explicitam-se diferentes relações que o discurso da *ciclomobilidade* estabelece com outros discursos, como, por exemplo, o da sustentabilidade.

Por fim, no quarto capítulo, intitulado “O ‘Manifesto dos invisíveis’: a construção discursiva da *ciclomobilidade*”, é desenvolvida a análise discursiva

de uma materialidade específica: *O manifesto dos invisíveis*, um documento assinado por vários ciclistas e cicloativistas brasileiros em defesa de condições mais propícias ao exercício da *ciclomobilidade*. Trata-se de um texto de autoria coletiva e que foi publicado como forma de repúdio dois dias após o atropelamento e a seguida morte de Márcia Prado, uma conhecida ciclista e cicloativista da cidade de São Paulo. Dirigido aos condutores de automóveis, o “Manifesto dos invisíveis” pode ser considerado um acontecimento discursivo que mobiliza e reativa uma memória discursiva em torno da questão da mobilidade por bicicleta no Brasil. Nesse caso, busca-se identificar e analisar as interdiscursividades materializadas no “Manifesto dos invisíveis” e reconstituir os nós que o enredam ao exercício do poder enunciativo e às tessituras da(s) história(s).

Nas Considerações Finais, são apresentadas, de forma sintética, as principais conclusões a que se chegou com o desenvolvimento da presente pesquisa, principalmente no que diz respeito à aplicabilidade dos pressupostos teórico-metodológicos da Análise do Discurso de vertente francesa ao objeto de análise representado pelo “*Manifesto dos invisíveis*”.

2 ANÁLISE DO DISCURSO: o enunciado, a formação discursiva e o arquivo

A Análise do Discurso (AD) constitui a base teórico-metodológica da investigação aqui proposta. Desse modo, é necessário esclarecer inicialmente quais são os seus fundamentos, pressupostos, conceitos e procedimentos. Esta é a finalidade deste capítulo: situar as bases que possibilitarão a construção da análise pretendida.

Como campo de saber, a AD começou a se constituir no fim da década de 1960, na França. Uma determinada conjuntura histórica e acadêmica esteve diretamente relacionada às condições que viabilizaram as concepções teóricas iniciais da AD em solo francês. A crítica ao estruturalismo, que até então vigorava como lente epistemológica privilegiada no meio acadêmico, foi um elemento impulsionador da constituição desse campo de saber.

Michel Pêcheux é, por muitos estudiosos, apontado como o precursor das investigações acampadas sob o nome de Análise do Discurso. Este teórico propugnou a impossibilidade de “analisar um discurso, como um texto, isto é, como uma sequência linguística fechada em si mesma”, pois é necessário “referi-lo ao conjunto de discursos possíveis, a partir de um estado definido de condições de produção” (*apud* FREITAS, 2012, p. 21). Contudo, outros pensadores também contribuíram para a tessitura da rede teórica e metodológica que sustenta a arquitetura da AD. Dentre esses, devem ser ressaltados os nomes de Louis Althusser e Jacques Lacan, que operaram releituras das obras de Karl Marx e Sigmund Freud, respectivamente.

É justamente nesse entrecruzamento de “vozes” que começa a se insinuar uma teoria do discurso, que ganhava espaço no meio acadêmico ao mesmo tempo em que o estruturalismo – representado pela figura icônica de Ferdinand de Saussure – ia sendo lançado a um segundo plano. Porém, é importante observar que a visada estruturalista não deve ser tomada como um bloco homogêneo e imutável. A esse respeito, Gregolin (2004, p. 24-25), citando Pavel (1988), esclarece que não é possível reconstituir a complexidade do estruturalismo na íntegra, haja vista que esse movimento apresentou, ao longo de sua formação, diferentes abordagens e concepções. Esse

entendimento permite vislumbrar três grandes tendências que, por consequência, autorizaram Pavel (*apud* GREGOLIN, 2004, p. 24-25) a propor a seguinte classificação do estruturalismo: o *moderado*, ao qual se podem ligar os trabalhos de Todorov, Genette e Bremond; o *cientificista*, representado pelas pesquisas de Barthes, Greimas e Lévi-Strauss; e o *especulativo*, do qual fariam parte as investigações de Foucault, Derrida, Althusser e Lacan.

Embora seja imperioso reconhecer que uma classificação como a apresentada possui uma natureza notadamente reducionista – haja vista que desconsidera algumas particularidades e diferenças presentes nos estudos desenvolvidos por esses teóricos que foram provisoriamente agrupados sob um rótulo didático –, ela, ao mesmo tempo, possibilita alinhar os nomes de Foucault e Pêcheux como integrantes da vertente especulativa do estruturalismo. Em razão desse alinhamento, é possível distinguir o enfoque que esses nomes, importantíssimos para a constituição da Análise do Discurso, deram aos seus trabalhos, diferentemente das produções de autores inseridos nas outras tendências estruturalistas.

De modo geral, pode-se afirmar que Foucault, particularmente, em muito contribuiu para a constituição de um campo de investigação denominado de Análise do Discurso por ter dirigido seus esforços investigativos orientado pelo propósito de “historicizar as estruturas” (GREGOLIN, 2004, p. 25). Nesse sentido, ao trazer para o centro de suas pesquisas a noção de sujeito – que havia sido silenciada nos estudos estruturalistas mais “rígidos” – e, ao mesmo tempo, propor um outro olhar sobre a história, Foucault criou as bases para um fazer epistemológico que não cessou, desde de então, de se espalhar, estabelecendo variadas relações interdisciplinares.

Convém salientar que, assim como as contribuições de Foucault foram importantes para as formulações da Análise do Discurso, os trabalhos de Althusser e Lacan, com suas releituras e complementações das obras de Marx e Freud, respectivamente, também ajudaram a cimentar o trajeto epistemológico desse campo do saber. Para que se torne mais compreensível a articulação dessas contribuições, torna-se necessário salientar que a Análise do Discurso, como a sua própria denominação evidencia, tem como seu objeto de interesse privilegiado o discurso, que consiste em uma construção teórica

cujo fundamento está inter-relacionado a três outros conceitos: a língua, a história e o sujeito.

O processo de constituição da Análise do Discurso foi sendo desenvolvido à medida que outros campos do saber foram alijados da tarefa de analisar de forma mais profunda as implicações da linguagem. Assim, por exemplo, Foucault, citado por Gregolim (2004, p. 27), afirma que “pareceu que a fenomenologia não era capaz de dar conta (...) dos efeitos de sentido que podiam ser produzidos por uma estrutura de tipo linguística”.

O caminho a ser percorrido, então, pela vertente denominada por Pavel de pós-estruturalista foi sendo orientado pela necessidade de apresentar uma resposta mais consistente à teoria do sujeito elaborada pela fenomenologia, de modo que o trajeto a ser traçado recorreu a contribuições de Freud, de Nietzsche, de Marx e outros. Também devem ser consideradas as contribuições da ciência linguística saussureana para os estudos das ciências humanas nesse momento de constituição da Análise do Discurso.

O fazer científico derivado da abordagem operada por Saussure possibilitou, às investigações ulteriores, adotar determinadas “posturas” nos estudos que tivessem a linguagem como campo de estudo. Assim, deve-se reconhecer que os principais contributos da linguística saussureana dizem respeito, principalmente, à forma como a abordagem era sistematizada (“escapando” de reduções empiristas); à possibilidade de generalizar conceitos (que poderiam ser utilizados na análise de diversificados objetos); à racionalização das relações identificadas; à adoção de uma concepção de linguagem que a tomava como uma forma de comunicação; ao entendimento da história em uma perspectiva sincrônica, tornando possível a identificação de descontinuidades e de transformações; e, por fim, a consideração do uso da linguagem, abrindo caminho para o acontecimento do discurso. (GREGOLIN, 2004, p. 29).

O contexto histórico de “nascimento” da Análise do Discurso, em sua vertente francesa, foi fortemente marcado pela atravessamento de diferentes campos teóricos, o que permite identificar uma base histórico-epistemológica que ensejou a sua constituição interdisciplinar. Nesse cenário, as pesquisas acadêmicas produzidas entre os anos de 1960 e 1970 puderam também se apresentar como uma forma alternativa de intervir ideologicamente

no campo político. Essa intervenção foi sendo desenvolvida por meio da articulação da linguagem e da história. Contudo, torna-se necessário esclarecer que não se trata da qualquer história, ou melhor, não se trata da história tradicional, mas de uma “nova história”, atenta mais às mudanças e rupturas em detrimento das permanências e das continuidades.

Embora a figura de Pêcheux constitua um ponto fundamental para a constituição da Análise do Discurso, com os seus esforços metodológicos em construir uma “máquina” discursiva, aqui se pretende dar especial destaque às formulações de Foucault que tornarão possível a empreitada objetivada por esta investigação. Desse modo, passa-se a traçar as linhas gerais que podem ser discernidas nos trabalhos foucaultianos e que servirão de suporte teórico-metodológico para o presente estudo.

Segundo Gregolin (2004, p. 53), Foucault não teve como objetivo norteador de suas investigações filosófico-históricas a elaboração de uma teoria do discurso, o que pode ser mais facilmente identificável no projeto epistemológico de Pêcheux devido à aproximação que este teórico estabeleceu com a linguística. As bases das pesquisas de Foucault mantiveram mais estreito diálogo com as problemáticas abordadas pela história e pela filosofia, em um percurso cujas temáticas estavam interligadas às relações entre “os saberes e os poderes da sociedade ocidental” (GREGOLIN, 2004, p. 54).

De modo sistemático e didático, pode-se aventar que a trajetória investigativa de Foucault foi desenvolvida em três fases: uma primeira, denominada “arqueológica”, na qual se debruçou sobre as transformações dos saberes que tornaram possível a construção das ciências humanas; uma segunda, reconhecida como “genealógica”, em que se aprofundou nas relações os saberes e os poderes; e uma terceira, cuja ênfase recaiu sobre “a construção histórica das subjetividades” (GREGOLIN, 2004, p. 54).

O discurso, como objeto de investigação científica, se insinua nos trabalhos foucaultianos a partir do pressuposto de que as transformações sociais e históricas são precedidas por práticas discursivas. A constituição das ciências humanas, as formas como o poder se “pulveriza” na sociedade e o processo de subjetivação do sujeito são, portanto, etapas do percurso trilhado por Foucault que sinalizam o discurso como uma linha investigativa altamente profícua.

Partindo do entendimento de que o sujeito constitui o tema geral das investigações foucaultianas, Gregolin afirma que, ao se pensar o “sujeito” como uma fabricação histórica operada por práticas discursivas, “é no entrecruzamento entre discurso, sociedade e história que Foucault observa as mudanças nos saberes e sua consequente articulação com os poderes” (2004, p. 59). Assim, já se torna possível perceber que as contribuições foucaultianas à Análise do Discurso viabilizam a investigação aqui proposta, uma vez que darão sustentação a um gesto interpretativo que busca articular o discurso da *ciclomobilidade* à configuração da sociedade brasileira em um dado momento histórico, identificando e analisando os saberes e os poderes que estão em jogo nesse cenário.

Sob a perspectiva foucaultiana, o procedimento metodológico que convém adotar para executar essa empreitada consiste na determinação, na descrição e na interpretação dos acontecimentos discursivos que estão relacionados à constituição de um objeto específico – a *ciclomobilidade* – e que, ao mesmo tempo, engendram os discursos que a ele se referem.

Nesse ponto, convém explicitar as contribuições teórico-metodológicas de Foucault ao campo da Análise do Discurso consubstanciadas na obra *A arqueologia do saber* (2014). O que se pretende é trazer à baila principalmente os conceitos de enunciado, de formação discursiva e de arquivo, categorias fundamentais para a execução da análise pretendida.

Em *A arqueologia do saber* (2014), Foucault realiza um movimento que o aproxima dos historiadores da Nova História, a exemplo de Pierre Nora e Jacques Le Goff. Na introdução dessa obra, o autor revisita o fazer histórico tradicional e observa que, por um longo tempo, os historiadores buscaram “revelar os equilíbrios estáveis e difíceis de serem rompidos, os processos irreversíveis, as regulações constantes, os fenômenos tendenciais que culminam e se invertem após continuidades seculares” (FOUCAULT, 2014, p. 3). Esse movimento da historiografia tradicional, com o suporte de instrumentos próprios ou oriundos de outros campos do saber, se lançava sobre “os movimentos de acumulação e as saturações lentas, as grandes bases imóveis e mudas que o emaranhado das narrativas (...) recobria com toda uma densa camada de acontecimentos” (FOUCAULT, 2014, p. 3).

Ao observar isso, Foucault salienta que essa forma de fazer história, tratando de “sucessões lineares”, acabou por fazer emergir no campo de estudo da historiografia “um jogo de interrupções em profundidade” (FOUCAULT, 2014, p. 3). Essa mudança foi desencadeada por uma multiplicidade de “cortes” em diferentes níveis de análise, cada um deles apresentando suas rupturas específicas. Às questões tradicionais, que direcionavam o fazer histórico orientadas pelos vetores da “continuidade”, da “sequência” e da “totalidade”, sobrepõem-se, então, interrogações que buscam identificar “séries”, “sistemas de relações”, “sequências” (FOUCAULT, 2014, p. 4).

Assim, Foucault procura sinalizar que, em muitas áreas de conhecimento que se interessavam pelas ideias, pelas ciências, pela filosofia, pelo pensamento e pela literatura, a abordagem historiográfica foi sofrendo um deslocamento no modo de desenvolver o seu trabalho. Em vez de trabalharem sobre unidades amplas, descritas como “épocas” ou “séculos”, os historiadores passam a se interessar pelos “fenômenos de ruptura” (FOUCAULT, 2014, p. 4).

Ater-se a esses fenômenos implica não mais propor uma homogeneidade maciça dos acontecimentos históricos e gera, por consequência, um trabalho que enfoca as interrupções, as discontinuidades. Ainda na introdução de *A Arqueologia do Saber*, Foucault enumera algumas mudanças nesse fazer da história, indicando autores que as materializaram em suas investigações, tais como: os *atos e liminares epistemológicos* descritos por Bachelard; os *deslocamentos e transformações dos conceitos* e as *escalas micro e macroscópicas da história da ciência*, sobre os quais as análises de Canguilhem podem servir de modelo; as *redistribuições recorrentes*, acerca das quais Serres apresentou uma teoria no campo da matemática; as *unidades arquitetônicas dos sistemas*, que foram objeto de análise de Guérout (FOUCAULT, 2014, p. 4-5).

No mesmo sentido, Foucault destaca que uma mudança mais notável no fazer da história é aquela representada pelas reformulações teóricas que permitiram reconhecer a carga ideológica do passado sobre o qual a historiografia tradicional se debruçava. No campo da análise literária, Foucault ressalta que o que passa a sedimentar o trabalho dos pesquisadores não são mais as noções de “grupos”, “escolas”, “gerações” ou “movimentos”, nem

mesmo “a alma ou a sensibilidade de uma época”, tampouco as equivalências entre a vida de um autor e suas criações estéticas, mas, sim, “a estrutura própria de uma obra, de um livro, de um texto” (FOUCAULT, 2014, p. 5-6).

Desse modo, Foucault esclarece que, no desenvolvimento de investigações que se movem no domínio da história, o problema orientador:

não é mais saber por que caminhos as continuidades se puderam estabelecer; de que maneira um único e mesmo projeto pôde manter-se e constituir, para tantos espíritos diferentes e sucessivos, um horizonte único; que modo de ação e que suporte implica o jogo das transmissões, das retomadas, dos esquecimentos e das repetições; como a origem pode estender seu reinado bem além de si própria e atingir aquele desfecho que jamais se deu – o problema não é mais a tradição e o rastro, mas o recorte e o limite; não é mais o fundamento que se perpetua, e sim as transformações que valem como fundação e renovação dos fundamentos. (FOUCAULT, 2014, p. 6).

Sob essa perspectiva, a descrição histórica deve se ater à irrupção dos acontecimentos, operando um recorte determinado e perscrutando os seus limites. Assim, cumpre ao historiador se perguntar: por que esse acontecimento e não outro em seu lugar?

A noção de acontecimento discursivo, então, passa a ser central nas formulações foucaultianas. Isso significa que a tarefa que é dirigida pelo método arqueológico consiste em “tratar de enunciados efetivamente produzidos, em sua irrupção de acontecimento, a fim de compreender as condições que possibilitaram a sua emergência em um certo momento histórico” (GREGOLIN, 2004, p. 76). Nesse sentido, o discurso da *ciclomobilidade* constitui um acontecimento que encontrou condições propícias à sua enunciabilidade em um dado momento histórico-social, obedecendo a um conjunto de regras que regulam o que pode e deve ser dito sobre esse objeto. A esse sistema regulatório Foucault dá o nome de arquivo, categoria conceitual que será mais devidamente aprofundada no desenvolvimento do presente capítulo.

Ao se questionar o porquê da emergência de um determinado acontecimento discursivo, torna-se necessário também elucidar as bases conceituais, os critérios e os níveis de formalização, de interpretação, de análise estrutural e de determinação de causalidade. Trata-se, pois, de construir uma base teórico-metodológica que viabiliza a investigação

historiográfica de acordo com os recortes e limites operados. Em *A Arqueologia do Saber*, Foucault (2014) realiza uma revisão de suas investigações anteriores sobre o nascimento da clínica, sobre a história da loucura e sobre a constituição das ciências humanas. Nessa tarefa, busca situar as referidas bases de sua abordagem arqueológica.

O *documento*, ou melhor, “a crítica do *documento*”, sob a perspectiva foucaultiana apresentada em *A Arqueologia do Saber* (FOUCAULT, 2014, p. 7), ocupa um lugar importante na construção do fazer historiográfico. Importante porque resume os problemas com os quais o historiador precisa lidar. As formas como a história assume sua posição em relação ao *documento* caracterizam a sua positividade. Embora a atividade histórica, desde tempos imemoriais, tenha tomado o *documento* como um objeto de apreensão e reconstituição do passado, a maneira de tratá-lo, segundo Foucault, sofreu um deslocamento (FOUCAULT, 2014, p. 7). Em vez de apenas interpretá-lo, julgando se diz a verdade, a história passou a tratar do *documento* em seu interior, organizando-o, recortando-o, distribuindo-o, ordenando-o e repartindo-o em níveis. Em seguida, passa-se a estabelecer séries, a distinguir pertinências e impertinências, a identificar elementos, a definir unidades e a descrever relações. Desse modo, a história reconhece, no *documento*, a possibilidade de “definir, no próprio tecido documental, unidades, conjuntos, séries, relações” (FOUCAULT, 2014, p. 8). Portanto, o *documento* não é um instrumento de que a história se utiliza para se legitimar como *memória*, mas, sim, um objeto ao qual ela, a história, atribui um *status* ao elaborá-lo.

Foucault afirma que a história tradicional “memorizava” *monumentos* e transformava-os em *documentos*. Segundo o autor, a abordagem historiográfica à qual suas investigações se coadunam transforma *documentos* em *monumentos* (FOUCAULT, 2014, p. 8). Isso significa dizer que os *documentos* passam a ser tratados em suas materialidades, as quais, em seguidas, são analisadas, correlacionadas e organizadas, haja vista que estão dispersas sob diferentes formas. As consequências desse deslocamento também são tratadas por Foucault, que cita, dentre elas: o efeito de superfície; a importância dada à noção de descontinuidade; a concepção de uma *história*

geral, em detrimento de uma *história global*; e a necessidade de enfrentar inúmeros problemas metodológicos (FOUCAULT, 2014, p. 9-13).

É necessário ressaltar que, quanto ao efeito de superfície, ele decorre da “multiplicação das rupturas” na história, que não mais se atém às balizas estritas de fatos datados em um dado período. As rupturas se multiplicam porque a história passa a tratar de fatos de períodos mais longos, sem marcos temporais definitivos. Portanto, a consequência do efeito de superfície deriva da atividade de constituir séries, o que implica, mais uma vez, “definir para cada uma seus elementos, fixar-lhes os limites, descobrir o tipo de relações que lhe é específico, formular-lhes a lei e, além disso, descrever as relações entre as diferentes séries” (FOUCAULT, 2014, p. 9). Descrevendo-se as relações entre séries de séries, formam-se, então, “quadros” cujas especificidades permitem analisar um dado problema sobre o qual a atividade historiográfica se detém.

Quanto à importância dada à noção de descontinuidade, ela é resultado da seguinte mudança: o descontínuo, na história, deixa de representar algo a ser silenciado, apagado, e passa a ocupar um lugar de destaque, haja vista que, sob a perspectiva da nova história analisada por Foucault, é um elemento percebido de três formas diferentes: 1) como uma atitude deliberada do historiador, que toma diversificadas posições metodológicas de acordo com as descontinuidades de que vai tratar; 2) como o resultado da descrição do historiador, cujo objetivo é descobrir os limites de um determinado processo; 3) e como um conceito que o trabalho do historiador não pode deixar de especificar, pois cada descontinuidade é tratada de acordo com um recorte determinado da investigação histórica (FOUCAULT, 2014, p. 10-11). A descontinuidade, na história, deixa de ser um obstáculo, um fracasso, para ser, ao mesmo tempo, instrumento e objeto de pesquisa. Identificar e descrever as descontinuidades constituem a forma privilegiada por Foucault, sob a perspectiva da nova história, para investigar um dado problema.

Quanto à proposição de uma história geral em detrimento de uma história global, ela diz respeito à atitude de descrever séries de séries, ou seja, descrever quadros. Enquanto uma história global pretende que todos os fenômenos de um dado período estejam relacionados a um centro único, uma

história geral reconhece, ao contrário, “o espaço de uma dispersão” (FOUCAULT, 2014, p. 12).

Quanto à quarta e última consequência apontada por Foucault ao se referir à mudança de abordagem no fazer histórico, ela diz respeito à necessidade de formular respostas aos problemas metodológicos que se apresentam. Dentre esses problemas, Foucault indica: a constituição do *corpus*; o esclarecimento do critério de escolha; a explicitação do nível de análise; a definição dos elementos pertinentes à análise; a especificação do método; a delimitação dos conjuntos e subconjuntos do material estudado; e a definição das relações caracterizadoras de um dado conjunto (FOUCAULT, 2014, p. 13).

Segundo Foucault, todos esses problemas fazem parte do campo metodológico da história e coincidem com problemas próprios do estruturalismo. Contudo, o autor ressalva que não se trata de estruturalizar a história, mas de reconhecer que a história, em sua atividade, costuma identificar, descrever e analisar estruturas (FOUCAULT, 2014, p. 14).

Convém, a partir desse ponto, esclarecer os sentidos referentes a alguns dos conceitos trabalhados por Foucault e mobilizados na presente investigação. Trata-se especificamente dos conceitos de enunciado, de formação discursiva e de arquivo, que serão abordados com base principalmente nas reflexões foucaultianas desenvolvidas na obra *A arqueologia do saber* (FOUCAULT, 2014).

2.1 O enunciado

Um conceito fundamental no método arqueológico proposto por Foucault é o de enunciado, que é tratado detidamente no terceiro capítulo de *A arqueologia do saber* (FOUCAULT, 2014, p. 95-161). Ao empreender a construção conceitual do termo, o autor adota um procedimento que consiste na oposição da categoria de enunciado a outras categorias com as quais ele mantém algumas aproximações, tais como frase, proposição e atos de fala. Ademais, Foucault também salienta a relação existente entre o conceito de enunciado e o de língua, justificando o porquê de o primeiro termo desempenhar uma função central em seu método. Todos esses

esclarecimentos são necessários para que se possa, de fato, executar uma análise discursiva orientada pelos postulados de Foucault.

De acordo com a perspectiva foucaultiana, que na obra *A arqueologia do saber* foi revisada no que diz respeito à visada teórico-metodológica presente em suas investigações anteriores, há uma relação de hierarquia e de dependência entre os conceitos de enunciado e de arquivo. Enquanto o primeiro constitui uma noção mais estrita, o segundo é dotado de uma abrangência mais ampla. Por isso, o método arqueológico foucaultiano, ao propor uma investigação das práticas discursivas, toma o enunciado como uma unidade elementar do discurso ou, para utilizar outras palavras, como o átomo do discurso. O enunciado pode ser agrupado em séries que passam a constituir uma dada formação discursiva, que, por sua vez, se relaciona a um sistema de regras que orientam o que pode e deve ser dito – o arquivo. Para o autor, é necessário compreender que o discurso é um “conjunto de enunciados” (FOUCAULT, 2014, p. 143). Portanto, seguindo esse raciocínio, à Análise do Discurso cumpre a tarefa de descrever e interpretar os enunciados em relação ao arquivo que os torna possível e realizáveis, sem desconsiderar o jogo de forças quem envolvem saberes e poderes presente nesse processo.

O que é o enunciado? Eis uma pergunta cuja resposta Foucault procura adiar ao longo de suas investigações antecedentes e também nas primeiras páginas de *A arqueologia do saber*. Se ele assim procede é porque sustenta um projeto que pretende refinar a construção teórica do enunciado, tomando-o de uma forma mais consciente e racional. Portanto, a busca pela materialidade do enunciado dirige a construção teórica empreendida por Foucault.

Nesse sentido, o autor age estrategicamente e distingue o enunciado de frases, de proposições e de atos de fala. Nenhuma dessas categorias, de acordo com Foucault, corresponde de forma cabal à essência do enunciado. Uma por uma, essas aproximações são desconstruídas, para que se possa construir e compreender, enfim, a noção de enunciado tal como Foucault propôs. A frase, embora seja frequentemente identificada pelos gramáticos como enunciado, não corresponde em sua inteireza à concepção foucaultiana do termo, uma vez que o enunciado não se reduz necessariamente à mesma estrutura gramatical da frase. Há frases que podem equivaler a enunciados,

mas há enunciados que não podem ser considerados frases, como, para utilizar um exemplo apresentado pelo próprio autor, um “quadro classificatório das espécies botânicas” (FOUCAULT, 2014, p. 99). No mesmo sentido, uma proposição também não necessariamente equivale a um enunciado, pois este não está submetido às provas de verdadeiro ou falso de que aquela é inseparável. Por fim, um ato de fala também não constitui necessariamente um enunciado, uma vez que, no nível do enunciado, diferentemente do que ocorre com o ato de fala, não há destaque para a intenção ou para a eficácia ou as consequências do que foi dito. Para a descrição do enunciado, na perspectiva foucaultiana, o que importa é o que foi dito, na emergência mesmo de seu acontecimento, levando-se em consideração as regras a que a enunciação teve que se ater.

A relação do enunciado com a língua também é abordada por Foucault, que assegura que ambas as noções não se encontram no mesmo nível. Desse modo, o autor as diferencia ao mesmo tempo em que reconhece uma relação de dependência entre os conceitos. Nesse caso, de acordo com Foucault, é a língua que depende do enunciado para se apresentar em sua totalidade, ou seja, para materializar suas possibilidades expressivas. Na perspectiva foucaultiana, isso ocorre porque “a língua só existe a título de sistema de construção para enunciados possíveis” (FOUCAULT, 2014, p. 103). No entanto, o autor não desconsidera que o enunciado tem na língua a sua principal forma de corporificação, de realização material. Um ponto a destacar nas reflexões de Foucault acerca da relação entre esses dois conceitos é a ênfase dada no nível superior do enunciado quanto comparado à língua, pois “não basta (...) qualquer realização material de elementos linguísticos, ou qualquer emergência de signos no tempo e no espaço, para que um enunciado apareça e passe a existir” (FOUCAULT, 2014, p. 104). Assim, quando a língua é posta em funcionamento, nem sempre há a produção de enunciados, haja vista que:

O enunciado (...) não existe nem do mesmo modo que a língua (apesar de ser composto de signos que só são definíveis, em sua individualidade, no interior de um sistema linguístico natural ou artificial), nem do mesmo modo que objetos quaisquer apresentados à percepção (se bem que seja sempre dotado de uma certa

materialidade, e que se possa sempre situá-lo segundo coordenadas espaço-temporais”. (FOUCAULT, 2014, 104).

Em conclusão à primeira parte do terceiro capítulo de *A arqueologia do saber*, Foucault reitera seu entendimento de que o enunciado, “em seu modo de ser singular (nem inteiramente linguístico, nem exclusivamente material)”, não se confunde com as noções de frase, de proposição ou de ato de fala, nem tampouco pode ser equiparado à língua. Contudo, em razão dessas diferenciações, a tarefa de responder à pergunta “o que é o enunciado?” torna-se mais complexa, haja vista que ele – o enunciado – não possui uma unidade da mesma forma que outros objetos materiais apresentam. Por isso, Foucault esclarece que, sob a sua visada, o enunciado é, antes de tudo, “uma função que cruza um domínio de estruturas e de unidades possíveis e que faz com que apareçam, com conteúdos concretos, no tempo e no espaço” (FOUCAULT, 2014, p. 105).

O que Foucault pretende, desse modo, é investigar o modo como um determinado enunciado acontece em um dado momento, ocupando um lugar e funcionando de uma maneira que nenhum outro poderia fazê-lo. O acontecimento do enunciado agrega ao seu conceito uma forte marca de ser irrepetível, de ser singular. Por esta razão, ao longo do desenvolvimento da presente dissertação, os enunciados trazidos à análise são tratados como enunciados-acontecimentos, o que significa dizer que eles são relacionados às condições históricas, sociais, culturais, econômicas, em suma, discursivas, de seus acontecimentos.

Outro aspecto do enunciado que não deve deixar de ser observado é a relação estreita que ele mantém com a memória, haja vista que, sob a perspectiva foucaultiana, nenhum enunciado se realiza sem estar em jogo com outras enunciações. Assim, a memória é constitutiva do enunciado, possibilitando que ele aconteça e, nesse acontecimento, reatualize, ratifique ou se oponha a outros enunciados anteriores, criando mais um nó na rede de discursividades.

Considerando o conceito foucaultiano de enunciado – que desempenha um papel central no método arqueológico –, pode-se afirmar que a tarefa da Análise do Discurso consiste em descrever e interpretar uma função enunciativa, observando as regras que a regulam e as condições específicas

de sua emergência. Ao executar essa tarefa, é possível reconhecer dentre “um certo número de enunciados” uma espécie de “sistema de dispersão”, do mesmo modo que é possível também identificar nesse conjunto de enunciados uma regularidade que os torna objetos discursivos passíveis de análise, uma regularidade que diz respeito aos tipos de enunciação, aos conceitos formados e às escolhas temáticas. Esse sistema de dispersão – que funciona como uma “lei de série” – e essas regularidades são denominadas por Foucault de formação discursiva (FOUCAULT, 2014, p. 47).

2.2 A formação discursiva

Segundo Foucault, a formação discursiva é “um conjunto de regras anônimas, históricas, sempre determinadas no tempo e no espaço, que definiram uma época dada, e para uma área social, econômica, geográfica ou linguística dada, as condições de exercício da função enunciativa” (FOUCAULT, 2014, p.143). Disso decorre que o conceito de formação discursiva construído por Foucault não diz respeito às intenções pessoais de um indivíduo (tal como se dá no caso dos atos de fala), nem ainda à obediência a regras gramaticais em termos de competência linguística. Portanto, essas regras que constituem aquilo que Foucault compreende como uma formação discursiva correspondem às condições às quais os objetos – vale dizer, os discursos –, os tipos de enunciação, os conceitos e as regularidades temáticas estão submetidas para que possam acontecer.

Para construir o conceito de formação discursiva, Foucault, em *A arqueologia do saber* (2014), formula primeiramente quatro hipóteses que tratam dos instrumentos próprios do método arqueológico por ele proposto. As reflexões decorrentes dessas hipóteses têm como consequência o delineamento dos conceitos necessários para que se possa descrever uma dada formação discursiva.

A primeira hipótese de trabalho aventada por Foucault propugna que um conjunto de enunciados, embora diferentes na forma e materializados de forma dispersa no tempo e no espaço, possui uma unidade quando todos eles se referem a um mesmo objeto. Desse modo, a identificação de um referente a

que todos esses enunciados reportam indica que eles fazem parte de uma mesma formação discursiva.

Contudo, ao revisitar suas produções anteriores, a exemplo de *História da loucura na Idade Clássica* (1972), Foucault conclui que a tarefa não deve consistir em identificar um único e permanente objeto, mas, sim, estabelecer as regras que determinam “o espaço onde os objetos se perfilam e continuamente se transformam” (FOUCAULT, 2014, p. 40). O autor, então, reconhece três níveis de organização dessas regras: as superfícies de emergência, as instâncias de delimitação e as grades de especificação. São as relações entre esses três níveis que explicam porque, em uma dada época, começou-se a falar de um determinado objeto; como esse objeto foi tratado, designado, nomeado em diferentes grupos sociais; e que sistemas de classificação foram utilizados para singularizá-lo.

A segunda hipótese de trabalho levantada por Foucault defende que a unidade do um conjunto de enunciados repousa sobre a forma da escrita e o tipo de encadeamento que eles apresentam. Em outras palavras: a unidade desse conjunto seria representada pelo “estilo” das modalidades enunciativas. Contudo, segundo Castro (2009, p. 178), “em *La naissance de la clinique*, Foucault conclui que a unidade do discurso clínico não provém, na realidade, da unicidade das modalidades enunciativas, mas do conjunto de regras que possibilitaram a coexistência de todas essas diferentes modalidades”.

Já a terceira hipótese sustenta que a unidade dos enunciados está fundada na permanência de alguns determinados conceitos. Entretanto, em *As palavras e as coisas* (2000), Foucault descartou a possibilidade de agrupar e organizar os conceitos de forma coerente e permanente, pois a tarefa principal deve consistir em descrever a forma de organização do campo enunciativo em que os enunciados acontecem.

Por fim, na quarta e última hipótese, Foucault considera que a unidade de um conjunto de enunciados repousa sobre a recorrência de determinados temas. Entretanto, o autor invalida essa hipótese e propõe que, em vez de se buscar a permanência e a repetição de temas, é conveniente investigar as estratégias que regem a formação desses enunciados. Para isso, é necessário observar os modos como os enunciados se opõem, se equivalem

ou se reportam, o que significa dizer que é preciso explicitar as relações interdiscursivas que são estabelecidas entre os enunciados.

Em síntese, de acordo com Foucault, “de modo paradoxal, definir um conjunto de enunciados no que ele tem de individual consistiria em descrever a dispersão desses objetos, apreender todos os interstícios que os separam, medir as distâncias que reinam entre eles – em outras palavras, formular sua lei de repartição” (FOUCAULT, 2014, p. 40-41).

Essa lei vislumbrada por Foucault – e que, segundo ele, representa o conceito de formação discursiva – possibilita o entendimento sobre aquilo que o autor considera como sendo o discurso, um conjunto de enunciados que se apoia em uma dada formação discursiva e é regulado por um sistema de dispersão ao qual Foucault dá o nome de arquivo.

2.3 O arquivo

Em *A arqueologia do saber* (2014), Foucault apresenta, dentre outros, um conceito fundamental para a empreitada investigativa orientada pelo método arqueológico. Trata-se, nesse caso, do conceito de arquivo, ao qual o autor se refere não como sendo possuidor de uma materialidade palpável, tal qual um objeto que tem a função de guardar de forma sistemática um acervo de documentos. O arquivo foucaultiano também não corresponde a uma instituição legitimada e reconhecida socialmente como a detentora da missão de resguardar uma memória a que se quer preservar. A delimitação que o autor opera sobre a noção de arquivo não é equivalente à que a Análise do Discurso adotava em suas primeiras investigações, como se pode compreender com base na seguinte explicação de Guilhaumou e Malidier (1994, p. 163 *apud* FREITAS, 2012, p. 36).

O arquivo no interior do qual a análise do discurso clássica recortava seu corpus tinha como origem séries textuais impressas, já conhecidas e analisadas pelos historiadores. Quando eventualmente nos interessávamos por sua materialidade, nós a tomávamos como evidência.

É importante salientar que, nos moldes da Análise do Discurso clássica a que os autores acima se referem, o *corpus* que constituía o objeto de

investigação era composto por textos que tratavam de temas eminentemente políticos. Desse modo, a diversificação das materialidades a serem analisadas é resultado de um processo de reformulação do próprio conceito de arquivo, empreitada que pode ser atribuída aos estudos foucaultianos.

A abertura do conceito de arquivo trouxe, como consequência, o reconhecimento de sua relação com a memória. A este respeito, Courtine (2009 *apud* FREITAS, 2012, p. 37) ressalta que trabalhar com o arquivo significa estar atento a uma memória discursiva, a qual se movimento e se desloca, provocando variados efeitos discursivos por meio da retomada de enunciados já formulados anteriormente.

Nesse ponto, cumpre destacar que a memória a que a Análise do Discurso se atém não consiste em uma memória individual, mas, sim uma memória coletiva, dispersa. Trata-se, pois, de uma memória que é resgatável por meio de uma série de associações. Entra, nesse momento, o papel da interdiscursividade no trabalho da Análise do Discurso.

Segundo Charaudeau e Maingueneau (2012, p. 286), “todo discurso é atravessado pela interdiscursividade”, o que significa dizer que todo discurso está relação complexa com outros discursos. De forma análoga, o interdiscurso é para o discurso aquilo que o intertexto é para o texto. Contudo, enquanto a intertextualidade implica uma retomada de outros textos os quais podem ser identificados, a interdiscursividade trabalha com outros discursos que não necessariamente deixam “rastros”, mas que “ecoam” por conta de seus efeitos de sentidos.

O arquivo, ao reger o que pode e deve ser dito, em um dado momento, sobre um determinado tema, regula a formação de enunciados que se filiam em uma rede discursiva sustentada pela memória. Analisar enunciados como acontecimentos implica identificar essas relações interdiscursivas e interpretá-las à luz de uma memória que está pulverizada em muitos outros enunciados, antes e depois de uma materialização específica.

3 DA MOBILIDADE URBANA À CICLOMOBILIDADE

O objetivo deste capítulo é abordar a questão da mobilidade urbana, tratando mais particularmente de aspectos relacionados às implicações decorrentes da utilização de diferentes modais pelas populações das cidades. É necessário esclarecer que não se trata de um estudo aprofundado ou especializado sobre o tema – o que seria melhor desenvolvido e fundamentado por um profissional da Engenharia de Tráfego, por exemplo –, mas, sim, de uma apresentação panorâmica que busca situar algumas referências imprescindíveis à análise a ser desenvolvida nos próximos capítulos desta dissertação.

Assim, a abordagem que aqui se insinua atende ao propósito de “preparar o terreno” ou, para utilizar uma expressão mais afinada com o tema, “organizar o tráfego”. Nessa atividade, pretende-se dar especial destaque a aspectos relativos à mobilidade por bicicleta – a *ciclomobilidade*. Os usos, as vantagens, as desvantagens e os sentidos que costumam ser identificados à prática do ciclismo como modo de ir e vir nos espaços das cidades constituem, portanto, o foco do presente capítulo.

Como ponto de partida, convém esclarecer que, quando se trata da noção de mobilidade, é importante reconhecer que esse conceito costuma ser frequentemente empregado por diferentes áreas do conhecimento, tais como a Medicina, a Zoologia, as Ciências da Informação, a Economia, a Antropologia e outras. Em cada um desses campos de saber, a mobilidade é reconhecida de uma forma particular, de acordo com uma óptica específica que a toma como objeto de investigação. Isso ocorre porque, em sentido lato, a palavra mobilidade diz respeito a tudo que se move. E tudo, a rigor, está em constante movimento.

Assim como as pessoas vão e vem nos espaços de circulação das cidades, também os produtos da atividade humana se deslocam, indo de um ponto a outro no mundo. O próprio sentido do fenômeno da globalização implica necessariamente o reconhecimento da amplitude da noção de mobilidade. O mundo moderno tornou-se um lugar “menor” justamente porque a transposição de grandes distâncias físicas deixou de ser um problema insolúvel. Os avanços tecnológicos nos meios de transporte vêm permitindo

que pessoas e produtos cruzem oceanos e continentes e entrem em contato com outras sociedades, outras culturas. Ao mesmo tempo, as cidades modernas se tornaram “maiores”, uma vez que os limites de seus territórios adquiriram uma certa “porosidade”, já que os fluxos e refluxos de pessoas, produtos e ideias foram intensificados.

“Mundo-cidade” e “cidades-mundos” são, justamente, duas expressões empregadas por Augé (2010, p. 9) ao tratar de um dos cinco paradoxos que, para ele, são os mais marcantes do mundo contemporâneo e que demandam grande esforço para o pensamento e para a ação política. Convém, neste ponto, apresentar sumariamente estes cinco paradoxos.

O primeiro paradoxo, segundo Augé (2010, p. 7), é “espaço-temporal”. Para o autor, o tempo vem se acelerando, tornando as mudanças cada vez mais rápidas. O que antes era medido em séculos agora é medido em milissegundos. O espaço também vem sofrendo mudanças aceleradas, convertendo distâncias inatingíveis em percursos banais.

O segundo paradoxo, para Augé (2010, p. 8), consiste na “perenidade do presente”. Essa mudança é decorrente do primeiro paradoxo, que, ao acelerar o tempo, tornou mais difícil a percepção de sua passagem. Desse modo, de acordo com o autor, o mundo contemporâneo tem a impressão de viver um “presente perpétuo”.

Já o terceiro paradoxo é “espacial e social”, de acordo com Augé (2010, p. 8-9). Apesar de a aceleração do tempo e do espaço ter possibilitado uma maior interação entre as pessoas, a tendência tem sido a individualização e o isolamento. Os condomínios fechados, nas médias e grandes cidades, são exemplos dessa realidade. Para Augé:

Podemos observar a circulação ininterrupta dos homens, dos bens e das mensagens, na escala do “mundo-cidade”. Mas na escala da “cidade-mundo”, o quadro muda: reencontramos, ao mesmo tempo, toda a diversidade e todas as desigualdades do mundo. (2010, p. 9).

O quarto paradoxo diz respeito ao aumento da distância, nos países considerados desenvolvidos, assim como nos países “emergentes” e subdesenvolvidos, entre aqueles que compõem a classe dos mais ricos e os que integram as camadas mais pobres da população, apesar de a distância,

em escala global, entre os países ricos e os países pobres ter diminuído, de acordo com Augé (2010, p. 10).

Por fim, o quinto paradoxo consiste no fato de a “elite do saber” – o grupo de pessoas que têm acesso ao conhecimento e que “constrói” esse conhecimento – estar cada vez mais isolada do restante das pessoas, apesar de a ciência, em sentido lato, progredir sem cessar constantemente. Dito de outro modo: enquanto aumenta o conhecimento, diminui o número daqueles que têm acesso a ele. (AUGÉ, 2010, p. 10).

É interessante notar que os cinco paradoxos reconhecidos por Augé podem ajudar a humanidade e pensar alternativas a serem testadas e caminhos a serem percorridos com o propósito de tornar as cidades e, em decorrência, o mundo espaços mais sociáveis e promissores. Pensar alternativas e caminhos significa criar hipóteses e, para Augé, “emitir hipóteses é reconciliar a dúvida e a esperança. Mais do que nunca temos necessidade das duas” (2010, p. 13).

Nesse mesmo sentido, pode-se acrescentar mais um paradoxo à lista dos que foram formulados por Augé. Trata-se, também, de um paradoxo que é bastante representativo do mundo contemporâneo e que consiste no fato de que, apesar de os meios de transporte terem se tornado cada vez mais velozes, na escala dos espaços de circulação das cidades o que se vive é uma verdadeira crise de mobilidade. Automóveis dotados de motores modernos e potentes, capazes de atingir mais de 200 km por hora, transitam em média a 16 km por hora. Em outras palavras: a velocidade potencial – deusa do modernismo-futurismo – não encontra espaço para demonstrar toda a sua capacidade e se locomove no mesmo ritmo de uma bicicleta. De fato, a velocidade média de uma bicicleta em ritmo de passeio é de 16 km por hora.

Para que se possa compreender de que modo a bicicleta foi sendo reconhecida como um meio de transporte viável, possibilitando os deslocamentos cotidianos das populações urbanas, é conveniente apresentar, neste ponto, algumas considerações sobre o surgimento desse modal.

3.1 A bicicleta como aparato técnico da *ciclomobilidade*

Não se pretende aqui reconstituir a história da bicicleta. Porém, é necessário situar seu surgimento, ou antes, perscrutar os limites de sua materialidade como aparato técnico produzido pela ação humana. Contudo, convém advertir: esses limites não são menos cambiantes que os já mencionados sentidos que foram se amalgamando à bicicleta ao longo da história, ou melhor, das histórias.

Não existe um consenso acerca de quando a bicicleta foi inventada nem de quem foi o seu inventor. Em relação a essa origem, a esse marco, a essa inauguração, circulam algumas narrativas que tentam sustentar uma verdade sobre o surgimento da bicicleta.

Neste ponto, apenas por uma finalidade didática, vai ser adotada aqui uma perspectiva histórica linear, que irá retroceder até um passado mais longínquo e seguirá uma linha reta em direção ao tempo presente. Ao longo desse percurso, os acontecimentos relacionados à configuração, ao aperfeiçoamento e às transformações da bicicleta estiveram relacionados com os saberes e os poderes em circulação nas sociedades em que emergiram.

No século XV, muito antes, portanto, do surgimento dos motores a vapor e a explosão, o polímata¹⁶ italiano Leonardo Da Vinci teria projetado uma estrutura semelhante a um velocípede¹⁷ com duas rodas, que eram dotadas de um sistema de transmissão por corrente (BIGELLI, 2011). Em uma das 400 páginas de um documento cuja autoria é atribuída a Da Vinci, o *Codice Atlantico*, consta um esboço desse projeto. Augusto Morinoni, um pesquisador da obra de Da Vinci que foi responsável pela restauração do *Codice Atlantico*, fez uma cópia desse suposto esboço produzido pelo mestre italiano.

¹⁶ *Polímata* é o indivíduo cujos profundos conhecimentos não estão restritos a uma única área do saber (HOUAISS, 2001). Leonardo Da Vinci (1452-1519) nasceu em Florença (atual Itália) e foi pintor, escultor, arquiteto, inventor, anatomista, botânico, músico etc.

¹⁷ *Velocípede* é um aparato técnico dotado de duas ou três rodas, sendo a dianteira equipada com um sistema de pedais acoplado ao eixo.



Figura 1 - Cópia do esboço atribuído a Leonardo Da Vinci.

Disponível em: <erewhon.ticonuno.it/2002/societa/bici/storia.htm>.

Segundo Bigelli (2011), na cidade de Buckinghamshire, na região de Stone Pokes, Inglaterra, uma pequena igreja construída no ano de 1642 conta com um vitral no qual se nota a figura de um anjo sentado sobre uma estrutura semelhante a uma bicicleta rudimentar.

Em 1791, em um momento de efervescência da Revolução Francesa, um aristocrata parisiense chamado Conde Mede de Sivrac se dedicou a projetar e construir uma máquina formada por uma estrutura rígida de madeira dotada de duas rodas com oito *raios*¹⁸ cada. No aparato, existia uma espécie de assento¹⁹ e dois suportes para que o usuário pudesse apoiar suas mãos. Contudo, desprovido de transmissão por corrente, o *velocífero* ou *celerífero*, como é mais conhecido, devia ser impulsionado pela fricção dos pés do usuário contra o solo. É importante ressaltar que não registros confiáveis de que o *celerífero* tenha mesmo sido construído (BRAZ, 2013). Entretanto, com base nas especulações de alguns estudiosos, um modelo de *celerífero* foi produzido e é ilustrado na imagem a seguir.

¹⁸ *Raios* são as hastes, geralmente fabricadas de metal, que ligam o eixo da roda ao aro que serve de suporte ao pneu. Os raios, ao serem tensionados, garantem o alinhamento da roda.

¹⁹ O assento de uma bicicleta também é chamado de banco ou selim.



Figura 2 – Modelo de *celerífero* cuja invenção é atribuída a Mede De Sivrac.

Disponível em: <erwhon.ticonuno.it/2002/societa/bici/storia.htm>.

Em 1816 ou 1817, um oficial do exército prussiano, o Barão Karl Christian Ludwing Drais von Sauerbrohn, projetou e produziu um “cavalo” de madeira com duas rodas alinhadas uma atrás da outra, sendo a dianteira manobrável por meio de um mecanismo direcional (BRAZ, 2013; BIGELLI, 2011). A *draisiana*, como ficou conhecida a invenção, é considerada por muitos pesquisadores como a primeira bicicleta, embora não contasse ainda com transmissão por pedais.



Figura 3 – Modelo de *draisiana*, considerada a primeira bicicleta.

Disponível em: <www.bikemagazine.com.br/2011/03/historia-da-bicicleta/>.

Os modelos de bicicleta com transmissão por pedais só começaram a surgir na década de 1840, época em que o escocês Kirkpatrick Mac Milan

produziu um equipamento em que a força motriz produzida pelo usuário era direcionada a pedais conectados ao eixo da roda dianteira (BIGELLI, 2011). Até esse momento, esses inventos consistiam em protótipos. Os primeiros modelos postos à venda no mercado, na década de 1860, foram idealizados por Pierre Lallemente e Pierre Michaux, que manufaturaram um aparato dotado de rodas assimétricas, sendo que a dianteira – em cujo eixo também se encontrava instalado o mecanismo dos pedais – possuía uma circunferência bem maior que a traseira. Essa inovação técnica tornou o equipamento mais leve ao pedalar e abriu caminho para outros aprimoramentos, como as rodas produzidas em aço, o desenvolvimento do mecanismo de tração instalado na roda traseira (movidada por meio de uma corrente acoplada a engrenagens) e a busca por um sistema de frenagem eficiente (BRAZ, 2013).

Já na década de 1870, o francês Pierre Michaux impulsionou vários projetos de velocípedes, que se tornaram bastante populares. Também dotados de rodas dianteiras maiores que as traseiras, esses equipamentos eram utilizados principalmente com finalidade recreativa. Na imagem a seguir, podem ser observados alguns modelos produzidos à época.



Figura 4 – Modelos de *velocípedes*.

Disponível em: <www.bikemagazine.com.br/2011/03/historia-da-bicicleta/>.

Ainda na década de 1870, um operário inglês chamado James Starley produziu um equipamento dotado de duas rodas movidas a propulsão humana. A invenção foi denominada de *Gran-bi*, patenteada pelos proprietários da fábrica em que Starley trabalhava e rebatizada de *Ariel*. Segundo Braz (2011), essa bicicleta rudimentar possuía uma precária dirigibilidade.

Somente na década seguinte, Starley aprimorou seu invento – batizando-o de *Rover* – e o configurou de uma forma semelhante à que pode ser notada nas bicicletas modernas: quadro metálico trapezoidal, mecanismo de direção ligado à roda dianteira, tração traseira acionada por corrente e sistema de frenagem por tambor na roda dianteira. Contudo, o desconforto ao pedalar continuava, uma vez que ambas as rodas eram produzidas em madeira ou aço, o que transferia para as articulações do usuário todos os impactos e irregularidades do pavimento no qual a bicicleta circulava (BRAZ, 2011).

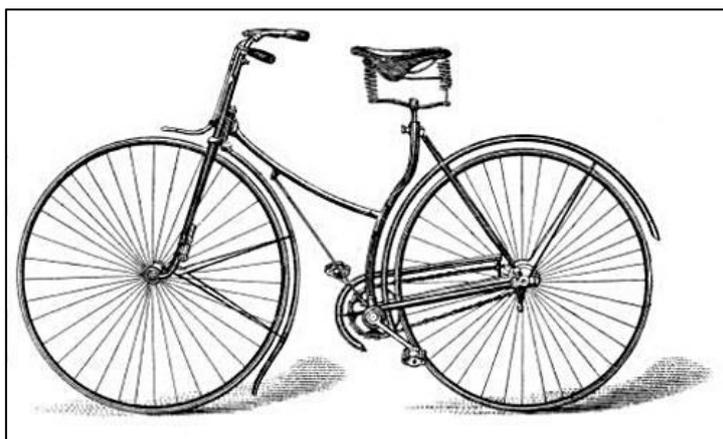


Figura 5 – Bicicleta do modelo *Rover*.

Disponível em: <www.bikemagazine.com.br/2011/03/historia-da-bicicleta/>.

Esse problema técnico só começou a ser minimizado em 1887 ou 1888 (BRAZ, 2013; BIGELLI, 2011), quando o escocês John Boyd Dunlop patenteou uma solução técnica denominada *pneumático*: um emaranhado de ligas de borracha que era preenchida com ar, tendo por objetivo absorver os impactos sobre as rodas. Novo aprimoramento foi executado em 1891, com Edouard e André Michelin, que produziram um modelo de pneu muito semelhante ao utilizado atualmente. Tratava-se de um tubo de borracha com espessura reduzida – a câmara de ar –, que era envolvida por uma estrutura

circular e semi-tubular manufaturada em uma borracha de maior resistência, reduzindo o desgaste decorrente do contato com o solo. Essa inovação também contava com uma válvula, cuja finalidade era controlar a pressão interna dos pneus (BIGELLI, 2011).

No fim do século XIX e início do século XX, as soluções técnicas até então desenvolvidas tornaram o ato de pedalar sobre uma bicicleta uma prática mais segura, confortável e econômica. Desse modo, esse aparato foi gradativamente sendo percebido como um meio de transporte viável, haja vista que propiciava um deslocamento mais rápido que o andar a pé. De equipamento exótico, a bicicleta passou a ser um objeto elegante, com desenho mais sinuoso e ergonômico. Ademais, é interessante notar que, no início do século XX, muitos dos aprimoramentos produzidos pela indústria da bicicleta foram fundamentais para o desenvolvimento de mecanismos e tecnologias que foram utilizados pela incipiente indústria automobilística. As conexões da engenharia e os intercâmbios de saberes propiciaram um aproveitamento de muitas soluções técnicas que foram pensadas para a bicicleta, mas que passaram a ser empregadas e/ou adaptadas na produção de um meio de transporte mais veloz e robusto: o carro.

Embora a indústria do automóvel, a partir do início do século XX, tenha se tornado uma das mais poderosas no mundo inteiro, condicionando uma cultura de mobilidade pautada na motorização²⁰, a indústria da bicicleta não ficou estagnada, pois continuou e continua a buscar o desenvolvimento de novas tecnologias para a produção de modelos mais leves, resistentes, velozes e sustentáveis. Assim, aprimoramentos como a roda livre²¹ (década de 1910), o *design* esportivo (de 1910 a 1940), a configuração do tipo *mountain bike* e o sistema de engrenagens e marchas (década de 1950), a produção de bicicletas com ergonomia para crianças (década de 1960), a configuração do tipo BMX (década de 1970), a utilização do metal alumínio (década de 1980), o emprego

²⁰ No livro *A vida cultura do automóvel: percursos da modernidade cinética*, Guillermo Giucci (2004) desenvolve uma análise histórica sobre os modos como o automóvel privado foi dirigindo culturalmente as sociedades contemporâneas em vários aspectos, consolidando um paradigma de mobilidade motorizada.

²¹ A *roda livre* permite que a bicicleta continue em movimento mesmo quando o usuário para de pedalar. Atualmente, em várias grandes capitais do mundo, como Nova Iorque, Paris, Tóquio e São Paulo, tem aumentado o número de usuários que preferem utilizar o sistema de *roda fixa*.

da fibra de carbono e de sistema de frenagem a disco (década de 1990), a implantação de sistema de câmbio eletrônico²² (anos 2000) e o surgimento de modelos elétricos e dobráveis (já na segunda década do século XXI) sinalizam que a indústria da bicicleta vem se adaptando às mudanças sociais e tecnológicas.

Embora os usos desse equipamento sejam variáveis, como se pode observar com base nos já mencionados sentidos que são a ele atribuídos, no fim do século XX e início do século XXI, tem se tornado mais perceptíveis os jogos de poder, os movimentos da sociedade civil organizada e as apropriações simbólicas da bicicleta em defesa de uma mobilidade que não é motorizada.

3.2 A ciclomobilidade como contraponto ao automobilismo

No século XXI, em um cenário marcado pela “crise de mobilidade urbana”, o automóvel é costumeiramente apontado como o principal causador dos problemas. Isso ocorre porque o paradigma de mobilidade predominante nas sociedades modernas é orientado pelo uso do carro privado como meio de transporte privilegiado. Contudo, a saturação das vias de circulação urbana se torna inevitável, pois os espaços são limitados e as demandas das populações são crescentes.

Como enfrentamento dessa problemática, algumas medidas podem ajudar a minimizar os efeitos negativos dessa crise, dentre elas podem ser apontadas: o incremento dos sistemas de transporte coletivo (metrô, trens urbanos, ônibus etc.); políticas públicas que estimulem o uso de meios de transporte ativo e desestimulem o uso do automóvel privado; e a criação de infraestruturas urbanas que possibilitem às populações pedalar e caminhar com segurança.

Todas essas medidas devem ser pensadas de acordo com as particularidades de cada cidade, pois as condições físicas e culturais dos

²² O sistema de câmbio eletrônico é composto por sensores eletrônicos e dois pequenos motores que realizam a troca de marchas sem a necessidade de cabos de aço, garantindo maior precisão e velocidade.

centros urbanos são determinantes para o sucesso ou o fracasso no enfrentamento dessa “crise de mobilidade urbana”.

Uma importante noção que deve ser tomada como base para o planejamento de políticas públicas pertinentes ao tema consiste no conceito de mobilidade sustentável, que:

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

Sendo orientadas pela noção de mobilidade sustentável mencionada acima, as políticas públicas devem ter especial apreço por toda e qualquer medida que favoreça o uso da bicicleta como meio de transporte urbano, tendo em vista as vantagens que ela oferece em comparação com os modais motorizados. Nesse ponto, cumpre explicitar e comentar algumas das particularidades positivas atreladas à prática da *ciclomobilidade*.

Em primeiro lugar, a bicicleta não emite dióxido de carbono (CO²) ou quaisquer outros gases prejudiciais à camada de ozônio. Essa vantagem tem sido muito destacada em razão da necessidade de controlar a emissão de gases tóxicos por parte dos países mais industrializados do mundo, como, por exemplo, os Estados Unidos. O aquecimento global, apontado como um dos fenômenos mais prejudiciais à manutenção de condições saudáveis à sobrevivência humana e à preservação de várias espécies animais e vegetais, tem se intensificado nas últimas décadas, o que ocorre, segundo estudos especializados, em virtude da falta de fiscalização em complexos industriais e, também, do aumento da frota de veículos automotores em circulação.

Outra vantagem relacionada ao uso da bicicleta é que ela não causa engarrafamentos. Contudo, há que se notar que, em países que já possuem longa tradição nas práticas de *ciclomobilidade*, tais como Holanda e Dinamarca, a quantidade de bicicletas em circulação nas ruas e avenidas já ocasiona verdadeiros congestionamentos. Ademais, embora o espaço necessário para o estacionamento de bicicletas seja consideravelmente menor em comparação com o espaço demandado por automóveis, nesses países

supramencionados a população tem vivenciado um cenário assustador: milhares de bicicletas se acumulam de forma caótica em estacionamentos de variados equipamentos urbanos.

Uma vantagem pouco mencionada em relação ao uso da bicicleta é que ela não causa poluição sonora. Devido ao seu mecanismo de funcionamento simples, a bicicleta quase não emite ruídos ao ser utilizada. Essa vantagem, particularmente discreta, encontra especial destaque quando comparada à elevada poluição sonora e ambiental causada por veículos automotores. Nos centros urbanos marcados pelo paradigma do automobilismo, os roncamentos dos motores, os sons de buzinas, as estridentes freadas e os estrondos dos acidentes costumam compor toda a ambientação sonora que envolve os habitantes.

Pode-se indicar também como vantagem da bicicleta o fato de ela ser barata, ou seja, o fato de ela possuir de modo geral um baixo valor econômico. Desse modo, trata-se de um veículo que pode ser acessível a grande parte das populações, razão pela qual em muitas cidades da China, país mais populoso do mundo e que apresenta baixíssimos Índices de Desenvolvimento Humano (IDH), a bicicleta é o meio de transporte mais utilizado nos deslocamentos cotidianos, perdendo somente para o andar a pé.

Entretanto, é necessário destacar que, na atualidade, os mais variados estímulos ao uso da bicicleta como modal urbano tem gerado uma certa “onda”, um “frenesi” em torno desse aparato, o que tem sido notado pela indústria ciclística, que tem investido em modelos mais modernos e caros. Em cidades como São Paulo, por exemplo, é comum observar pessoas utilizando bicicletas fabricadas para um nicho específico do mercado: o dos usuários com maior poder aquisitivo. Trata-se predominantemente de bicicletas dobráveis, de roda fixa ou fabricadas com materiais mais leves e de maior valor econômico, como cromolibdênio e tungstênio.

Outra particularidade que representa uma vantagem da bicicleta consiste em seu baixo peso. Assim, ela pode ser transportada com facilidade e, como já mencionado, ocupa pouco espaço para armazenamento. Por conta disso, a bicicleta pode ser integrada a outros modais urbanos, como ônibus e metrô. Nesse caso, pode-se perceber a materialização do conceito de *intermodalidade*, que consiste na utilização de mais de um meio de transporte

para atender às necessidades de locomoção das populações. A instalação de bicicletários e de paraciclos, assim como a implantação de serviços de compartilhamento tem colaborado para uma maior integração da bicicleta aos sistemas de mobilidade urbana em muitas cidades brasileiras.

Os entusiastas da bicicleta também costumam mencionar o fato de ela não consumir gasolina, álcool ou diesel. Os equipamentos ciclísticos híbridos que têm sido fabricados atualmente utilizam, além da energia do próprio ciclista, energia elétrica armazenada em baterias de lítio. O não emprego de combustíveis fósseis agrega um forte apelo positivo à *ciclomobilidade*.

A mecânica simplificada e a fácil manutenção constituem outro aspecto positivo reconhecido nas bicicletas. Além disso, elas costumam ser fabricadas com materiais que são recicláveis. Desse modo, a vida útil do equipamento é considerável e, ainda assim, ao ser descartado, ele pode ter seus componentes reaproveitados para a fabricação de novos equipamentos.

O fato de o usuário da bicicleta estar em constante contato com o meio ambiente favorece a sociabilidade, haja vista que, sem grandes impedidos, o ciclista pode interromper sua marcha e interagir com as pessoas ao longo de seu percurso. Algo bem diferente ocorre com o condutor de veículos motorizados, uma vez que ele fica “encapsulado” em uma estrutura metálica que o isola do meio exterior. Ademais, a velocidade que o automóvel costuma desenvolver quando as vias estão desobstruídas impede que o motorista mantenha contato mais direto com as pessoas com as quais ele compartilha as vias de circulação.

Para atender a determinadas necessidades de seus usuários, a bicicleta também possibilita que nela sejam transportados pequenos objetos e produtos, geralmente em “cestas” acopladas ao mecanismo de direção ou mesmo presas em bagageiros traseiros e dianteiros. É interessante observar que, em médias e grandes cidades brasileiras, também vem se tornando mais comuns as bicicletas que são utilizadas para a comercialização de comidas e bebidas. Chamadas de “bikes lanche” ou “bikes food”, esses equipamentos não se enquadram propriamente como meio de transporte, embora os seus proprietários costumem utilizá-los também como modal urbano, partindo de

seus pontos de origem até praças e demais espaços públicos onde os alimentos serão comercializados.

Um forte aspecto positivo atrelado à utilização da bicicleta como meio de transporte é decorrente do fato de ela, por si só, oferecer baixo risco à integridade física de seu usuário, mesmo nos casos de acidentes. Isso se dá devido ao seu baixo peso e à baixa velocidade que costuma atingir. Desse modo, os acidentes envolvendo apenas ciclistas frequentemente não ocasionam mais arranhados e pequenas escoriações. Contudo, quando o acidente é produzido pelo choque de uma bicicleta e um outro veículo motorizado, seja um automóvel, seja uma motocicleta, os danos físicos causados ao ciclista podem produzir um resultado fatal, motivo pelo qual alguns segmentos da sociedade propugnam a segregação do tráfego de bicicletas em ciclovias e ciclofaixas.

Do ponto de vista econômico, também pode-se reconhecer uma vantagem da bicicleta no fato de ela não pagar impostos sobre sua propriedade, utilização e circulação, algo diferente também do que ocorre com os veículos automotores. As despesas com o Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA) geram consideráveis dividendos aos poderes públicos estaduais e oneram anualmente as finanças dos motoristas. Acrescentem-se, ainda, os gastos com taxas de estacionamento, com o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) e com tarifas de pedágio, que tornam o carro privado uma forma de transporte urbano economicamente custosa para seu usuário.

Embora o planejamento e a implantação de vias exclusivas para a circulação de bicicletas (ciclofaixas e ciclovias) seja uma demanda social crescente no início do século XXI, principalmente impulsionada pelos movimentos cicloativistas, a legislação de trânsito brasileira consubstanciada no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) prevê que a bicicleta pode transitar livremente pelas malhas viárias das cidades, sendo o seu uso proibido apenas em algumas determinadas vias, tais como viadutos e rodovias expressas. Desde que transite no mesmo sentido do tráfego, preferencialmente às margens do fluxo de veículos automotores, a bicicleta tem prioridade de circulação. Isso representa também mais uma vantagem discernível na prática da *ciclomobilidade*, haja vista que a bicicleta pode se movimentar inclusive por

espaços que, devido às suas dimensões reduzidas, não são acessíveis a carros ou motocicletas. Conclui-se, desse modo, que a bicicleta possui maior autonomia de circulação pelas vias urbanas. Deve-se, contudo, ressaltar que a legislação brasileira proíbe o trânsito de bicicletas pelas calçadas e passeios públicos, devendo esses espaços serem utilizados apenas por pedestres.

Por fim, uma última vantagem relacionada ao uso da bicicleta como meio de transporte urbano: ela favorece a saúde física de seu usuário, melhorando sua capacidade respiratória e muscular, além de colaborar para a redução de sobrepeso. Desse modo, ao beneficiar o corpo do ciclista, a prática da *ciclomobilidade* também causa um impacto positivo sobre o sistema de saúde, pois, quanto mais pessoas fizerem do ato de pedalar um hábito cotidiano, menos pacientes recorrerão aos hospitais para tratarem de problemas cardiovasculares.

Com base nessas vantagens atreladas ao uso da bicicleta como meio de transporte urbano, pequenas, médias e grandes cidades do Brasil e do mundo vem planejando e implantando medidas que estimulem as pessoas a pedalar. Dentre essas medidas, podem ser citadas: a formulação de um planejamento cicloviário, marco orientador para a inserção da bicicleta como um efetivo modal urbano; construção de infraestruturas específicas, tais como ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas; instalação de paraciclos e bicicletários em pontos estratégicos de circulação urbana; criação de sistemas de aluguel e compartilhamento de bicicletas, principalmente integrados a estações de metrô ou terminais de ônibus; reserva de horários exclusivos para a circulação de bicicletas em determinados dias da semana; formulação de campanhas que estimulem os habitantes das cidades a utilizar a bicicleta como meio de transporte urbano e que, ao mesmo tempo, conscientizem os condutores de automóvel a respeitar os ciclistas ao compartilharem as vias de circulação; redução dos impostos sobre a fabricação e a comercialização de bicicletas, tornando-as ainda mais acessíveis do ponto de vista econômico; elaboração de legislação de trânsito específica para os casos de acidentes envolvendo automóveis e bicicletas, de modo a tornar as punições mais severas para os condutores que agirem com negligência, imperícia ou imprudência, assumindo o risco de ocasionar lesões corporais graves ou mesmo a morte de ciclistas.

É justamente neste ponto conveniente trazer à baila algumas das desvantagens relacionadas à adoção da bicicleta como modal urbano. Trata-se de aspectos negativos que costumam ser identificados tanto pelos próprios ciclistas quanto por usuários de outros meios de transporte. Em um caso como no outro, consistem em particularidades que, embora não tornem a bicicleta um modal inviável, relativizam sua eficiência como tal. Deve-se, contudo, salientar que algumas dessas desvantagens são mais acentuadas em determinadas cidades que em outras, em vista das características intrínsecas a cada localidade.

Uma primeira desvantagem na utilização da bicicleta como modal urbano é representada pela topografia das vias de circulação. Nesse caso, uma cidade com uma topografia acidentada ou com acentuados desníveis torna-se menos atrativa à prática da *ciclomobilidade* que outra cidade cuja paisagem seja completamente plana. Assim, pedalar em Belo Horizonte, capital do estado de Minas Gerais, pode demandar maior esforço e adaptação que pedalar por Feira de Santana, no estado da Bahia. Enquanto a primeira cidade possui muitas ladeiras e morros, a segunda é inteiramente planificada. Assim também, pedalar por uma cidade histórica, como Alcântara, no estado do Maranhão, pode representar um considerável incômodo, haja vista que a quase totalidade de suas ruas são pavimentadas com pedras de formato irregular, o que agrega à pedalada muitos solavancos. Já em cidades como o Rio de Janeiro, apesar da paisagem marcada por numerosos morros, o planejamento cicloviário, desde que bem executado, tem a capacidade de criar rotas alternativas para os potenciais ciclistas, evitando o enfrentamento de desníveis muito íngremes.

Assim como as condições topográficas, as condições climáticas podem representar também uma desvantagem para a prática da *ciclomobilidade*. Em Belém, capital do estado do Pará, que apresenta elevados índices pluviométricos, pedalar sob as intermitentes chuvas provoca desconforto e reduz a autonomia dos ciclistas. Já em Teresina, capital do estado do Piauí, as elevadas temperaturas, especialmente nos meses de setembro, outubro e novembro, desestimulam o ato de pedalar, haja vista que os termômetros chegam a ultrapassar os 38°C. Nesses casos, nenhuma infraestrutura pode amainar os desconfortos térmicos, pois a bicicleta constitui

um meio de transporte que implica a imersão do usuário na paisagem urbana, sem o anteparo de capotas ou películas protetoras dos raios solares. Uma forma de amenizar gradativamente esses inconvenientes consiste no planejamento urbanístico e paisagístico das cidades, de modo a aumentar o plantio de árvores copadas às margens das vias de circulação urbana. Essa estratégia para reduzir a exposição ao sol também traz consigo o benefício de propiciar uma sensação térmica mais agradável para ciclistas e pedestres.

Outra desvantagem – talvez a mais frequente nos discursos relacionados à questão da *ciclomobilidade* – tem a ver com a segurança dos usuários de bicicleta. Nesse caso, trata-se de segurança no sentido de resguardo da integridade física do ciclista. Em razão da necessidade de compartilhar as vias de circulação com outros meio de transporte mais pesados – e que costumam trafegar em velocidades mais elevadas –, o usuário de bicicleta está propenso a sofrer acidentes de considerável gravidade, podendo, inclusive, chegar a óbito, como foi o caso da ciclista e cicloativista Márcia Prado – que será especialmente tratado no último capítulo desta dissertação.

É oportuno, nesse momento, fazer referência a uma prática comum dentre os movimentos cicloativistas em atividade no mundo. Trata-se das *ghost bikes* (bicicletas fantasmas, em tradução livre). Para uma melhor compreensão sobre essa prática, segue uma explicação veiculada na página eletrônica da organização *Vá de Bike*, publicada em 4 de fevereiro de 2015:

Ghost bikes são bicicletas brancas instaladas em locais de acidentes fatais com ciclistas, como memoriais em homenagem a quem perdeu a vida para a pressa de alguém, para a falta de planejamento viário, para a omissão do poder público. Também têm o objetivo de evitar que aquela morte caia no esquecimento, sendo considerada apenas um inconveniente temporário ao trânsito de uma tarde qualquer. A ação é realizada em todo o mundo e também no Brasil. Em São Paulo, já foram instaladas diversas Ghost Bikes (...). As bicicletas brancas servem como um alerta aos condutores de automóveis para que tomem mais cuidado com as vidas que pedalam pelas ruas, lembrando que um ciclista é uma pessoa e não um obstáculo, com família, amigos, filhos, amores e sonhos. (CRUZ, 2015).

O texto acima, em razão de estar sustentado por uma formação discursiva própria da *ciclomobilidade*, reconhece as *ghost bikes* como memoriais, estruturas que materializam uma memória que não se quer apagar

ou silenciar. Embora ao mesmo tempo representem a marcação ou a indicação de uma morte violenta, as *ghost bikes* são pintadas de tinta branca como uma forma de sinalizar que os movimentos contestatórios que as utilizam são pacíficos. A oposição entre ciclistas e condutores de automóveis emerge por meio de recursos expressivos como a ironia. A memória discursiva em torno dos acidentes de trânsito é reativada no enunciado que defende que a morte de ciclistas não seja tomada como “um inconveniente temporário ao trânsito de uma tarde qualquer”. (CRUZ, 2015).

Ainda a respeito das desvantagens relacionadas ao uso da bicicleta como modal urbano, destaca-se também a questão da segurança sob a perspectiva da criminalidade, haja vista que o ciclista, por se locomover em velocidade relativamente baixa e por estar em contato direto com o meio externo, pode se tornar muito mais vulnerável à investida de ladrões, por exemplo. Embora a bicicleta, no Brasil, costume ser associada às classes mais pobres, também é possível observar a circulação de modelos mais caros e modernos, que podem chegar a custar mais que um automóvel. São bicicletas especializadas, fabricadas com tecnologia avançada, dotadas de componentes caracterizados pela leveza, pela rapidez e pela precisão. A riqueza dos materiais utilizados somada aos elevados investimentos em tecnologia feitos pelos fabricantes fazem com que essas bicicletas – muitas vezes pensadas para um consumidor que seja, além de ciclista, um atleta de alto desempenho – custem milhares de reais, tornando-se, portanto, alvos preferenciais de criminosos. Em virtude disso, já existem no Brasil empresas também especializadas em seguros próprios para esses modelos. Há que se considerar, entretanto, que essas bicicletas constituem uma ínfima parcela da totalidade utilizada pelos ciclistas brasileiros, especialmente aqueles que pedalam com o propósito de se locomover entre um ponto e outro da cidade, e não apenas com o de praticar um esporte ou de se exercitar.

Convém acrescentar que ação de criminosos pode não ter como alvo apenas o aparato técnico denominado bicicleta. Criminosos podem se aproveitar da aparente facilidade de acesso ao ciclista e roubar-lhe objetos pessoais e dinheiro. De fato, em comparação com o automóvel privado, o usuário de bicicleta tende a se sentir mais exposto e vulnerável, podendo restringir os horários e os locais em que circula pela cidade.

A inexistência ou a escassez de infraestruturas específicas para a circulação de bicicletas constitui umas das mais ressaltadas desvantagens atreladas à prática da *ciclomobilidade* no Brasil. Nesse caso, em primeiro lugar, ganha destaque a reduzida extensão de malhas cicloviárias nas médias e grandes cidades brasileiras. Além disso, a falta de bicicletários e paraciclos ocasiona dificuldades para que os ciclistas possam guardar ou estacionar suas bicicletas de acordo com as suas necessidades de deslocamento cotidiano.

É interessante notar que, para a parcela da população que não utiliza a bicicleta como meio de transporte, a inexistência de ciclovias costuma representar um obstáculo intransponível para a prática da *ciclomobilidade*. Assim, é possível entrar em contato com enunciados como: “Não dá para andar de bicicleta porque não há ciclovia” ou “Lugar de bicicleta é na ciclovia”. O efeito de sentido decorrente desses enunciados gera o entendimento de que a bicicleta só deve transitar em espaços infraestruturalmente constituídos para a sua circulação, não sendo, portanto, permitido seu fluxo em quaisquer outros que não sejam reconhecidos como ciclovia ou ciclofaixa.

Nesse ponto, é conveniente salientar que, mesmo entre os movimentos sociais denominados e/ou identificados como cicloativistas, o posicionamento em relação à implantação e ao uso de ciclovias e ciclofaixas não é homogeneizado, uniforme ou uníssono. Desse modo, enquanto alguns coletivos urbanos reivindicam a construção dessas infraestruturas cicloviárias como prioridade, outros apenas as reconhecem como importantes, mas não como imprescindíveis. Convém, ainda, a respeito dos discursos relacionados a esta problemática, antecipar um importante conceito teórico-metodológico utilizado nesta dissertação para o desenvolvimento da análise pretendida: trata-se do conceito de *arquivo* sob a perspectiva foucaultiana.

Segundo Foucault (2014, p. 155), “o discurso não tem apenas um sentido ou uma verdade, mas uma história”. É na rede de acontecimentos históricos que o discurso traça seu percurso, carregando consigo uma memória que ora retoma, ora refuta outros discursos, outras histórias; gerando outros sentidos, outras verdades. No caso específico que se refere aos posicionamentos de diferentes grupos sociais cicloativistas em relação a ciclovias e ciclofaixas, pode-se reconhecer uma heterogeneidade discursiva que é decorrente do próprio *arquivo* cicloativista. E, na perspectiva

foucaultiana, “o arquivo é, de início, a lei do que pode ser dito, o sistema que rege o aparecimento dos enunciados como acontecimentos singulares” (FOUACULT, 2014, p. 158). Portanto, torna-se compreensível que, em uma mesma formação discursiva cicloativista, surjam enunciados como “Ciclovias já” e “Lugar de bicicleta é na rua”. O *arquivo* do cicloativismo, ou seja, essa lei que rege o que pode ser dito sobre o lugar da bicicleta no espaço urbano dá possibilidade de materialização tanto de um enunciado como de outro, uma vez que ambos estão sustentados por redes históricas de acontecimentos que são reativadas e adquirem mais uma vez o estatuto da enunciabilidade.

“Ciclovias já” e “lugar de bicicleta é na rua” constituem enunciados aparentemente inconciliáveis, incompatíveis, haja vista que provocam efeitos de sentido opostos. Enquanto o primeiro se afina a uma história e a uma verdade segundo as quais o lugar privilegiado para a prática da *ciclomobilidade* é representado pela ciclovia, o segundo toma para si outra verdade e outra história, ao engendrar o sentido de que todo e qualquer lugar pode ser reivindicado como espaço da *ciclomobilidade*. Para um, a construção de ciclovias é uma necessidade imperiosa; para outro, o respeito ao ciclista é a prioridade. Reconhece-se, assim, a heterogeneidade em uma mesma formação discursiva, que a cada materialização, enseja o surgimento de enunciados-acontecimentos integrantes do *arquivo* da *ciclomobilidade*. No último capítulo desta dissertação, ao se proceder a uma análise do “Manifesto dos invisíveis”, essa questão será mais uma vez abordada e desenvolvida.

Outra desvantagem associada ao uso da bicicleta como meio de transporte urbano consiste na percepção amplamente difundida na sociedade de que a bicicleta é um veículo de pessoas mais pobres. Desse modo, ela não possui o mesmo *status* que o automóvel privado, bem de consumo que simboliza o sucesso e poder econômico de seu condutor. De fato, ao se observar as práticas de mobilidade em pequenas, médias e grandes cidades brasileiras, é perceptível que um considerável contingente populacional oriundo das classes mais pobres utiliza a bicicleta para realizar seus deslocamentos cotidianos. Trata-se, de modo geral, de trabalhadores com baixa renda e baixa escolaridade, na maioria homens. A imagem mais representativa desse tipo de ciclista urbano é consubstanciada na figura do trabalhador da construção civil, chamado depreciativamente de “peão”.

É possível levantar a hipótese de que esse epíteto, “peão”, faça referência à peça do jogo de xadrez que possui menor poder estratégico, embora seja, ao mesmo tempo, a que assume a linha de frente no tabuleiro e a que, em decorrência desse posicionamento específico, recebe as primeiras investidas e os primeiros ataques do oponente. O “peão” da construção civil é, assim, o arquétipo do trabalhador braçal brasileiro, cuja força de trabalho é desvalorizada e cuja importância política – no sentido lato do termo – é reduzida ou mesmo desconsiderada. Ao utilizar a bicicleta como seu meio de transporte urbano, o “peão” se torna uma figura invisível para os condutores de automóvel, pedalando às margens das vias de circulação urbana, em um lugar análogo ao que alguns segmentos da sociedade o relegam do ponto de vista político e humano.

O valor simbólico que a bicicleta possui em uma sociedade orientada pelo paradigma do automobilismo é similar ao valor simbólico que a profissão de trabalhador da construção civil possui em uma sociedade capitalista, consumista e competitiva. Desse modo, a figura de um “peão” sobre o selim de uma bicicleta trafegando pelas ruas e avenidas da cidade é representativa de um sentido que uma parte da sociedade brasileira relaciona à prática da *ciclomobilidade*.

A este respeito, é interessante citar um trecho do espetáculo teatral *O Miolo da Estória (drama épico em ato único para um ator)*, do dramaturgo maranhense Lauande Aires. Nessa narrativa, o personagem denominado João Miolo – trabalhador da construção civil –, nas idas e vindas entre casa e trabalho, utiliza uma bicicleta à qual chama de “Burrinha”.

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

Nesse trecho, observa-se que o personagem João Miolo, ao conversar com a sua bicicleta, personificando-a, materializa algumas das desvantagens relacionadas ao uso da bicicleta como meio de transporte

urbano. Na condição de operário da construção civil, João Miolo pedala pela cidade, indo e vindo do trabalho, e vivencia experiências próprias da *ciclomobilidade*, como, por exemplo, a dificuldade e a insegurança decorrentes do compartilhamento das vias de circulação com veículos automotores. As condições de pavimentação dessas mesmas vias, com numerosos “buracos”, também agrega um certo grau de desconforto à jornada de João Miolo.

É interessante observar que o personagem, além de “peão” de obra, é integrante de um grupo de Bumba-meu-boi, manifestação cultural popular típica do estado do Maranhão, especialmente festejada durante o mês de junho, época de São João. Os integrantes de grupos de Bumba-meu-boi costumam ser chamados de “brincantes” e João desempenha um papel específico nessa brincadeira, sendo o “miolo do boi”. Nessa função, cabe a João introduzir-se na armação em formato de boi e executar a coreografia característica da manifestação. Embora o “miolo do boi” seja peça fundamental na apresentação festiva, o personagem João tem a ambição de assumir o papel de maior destaque no festejo: ele quer ser o amo do boi, que é responsável por cantar as “toadas” (músicas) que animam a brincadeira.

Pensando sobre sua ambição, João ensaia uma cantoria e tematiza a vivência de *ciclomobilidade* de inúmeras pessoas, ciclistas como ele, que frequentemente lidam com a falta de segurança nas vias de circulação urbanas e, ainda assim, consideram a prática da *ciclomobilidade* uma opção viável, principalmente devido à economia que ela propicia.

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

Essa é uma economia
Que traz mais agilidade
Presente nas rodovias
E ruas desta cidade
Para comprar o bandeco
Economiza a “passage”.

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

Contudo, o personagem João Miolo não apenas se atém à economia representada pela adoção da bicicleta como modal urbano. Na passagem a seguir, ele observa as condições de *ciclomobilidade*, principalmente no que se refere à questão da segurança, ao pedalar do trabalho para casa, no fim do expediente. No trajeto, João Miolo compartilha as vias de circulação com veículos automotores e lida com a agressividade dos motoristas, para os quais os ciclistas urbanos ora são obstáculos, ora são desconsiderados mesmo em suas materialidades físicas, tornando-se invisíveis em meio ao fluxo urbano.

Olha aí! Nem bem começou o dia e o povo já tá desesperado, correndo, agitado, e buzina e buzina como se dissessem “sai da frente que eu tô passando, sai da frente que eu tô passando”. Mas ora, se o cabra sabe que ele tem que chegar determinado horário num lugar, por que ele não sai de casa mais cedo, com mais calma? Aí ficam aperreando, parecendo inté com o boi de matraca “eu te piso, eu te piso, eu te piso”. (*Para algum suposto motorista*). Mas, como é que eu vou ficar mais encostadinho do meio fio se na beirada da pista tá só a buraqueira? (*Volta*) Aí eles ficam doidos dizendo que a gente não sabe andar na rua. Mas, se eles são tão bons, tão bons como eles falam, por que é que vivem se desgraçando uns com os outros? Pra mim é só cavalice, só pra mostrar, “pi-pit, pi-pit, ó o carro que eu comprei com o dinheiro que eu não jantei”! Quem nunca comeu merda, quando come fica assim... (AIRES, 2012, p. 164-165).

As péssimas condições de pavimentação das vias tornam o trajeto de João Miolo ainda mais cansativo e perigoso. No mesmo sentido, João Miolo reconhece que o *status* social atribuído ao paradigma do automobilismo é decorrente de um longo processo histórico em que as cidades, em vez de serem pensadas para as pessoas que as habitam, são desenhadas urbanisticamente para os automóveis.

Olha os buracos, Burrinha! Olha os buracos! Mas, também a cidade parece que é feita só pros carros. As ruas são pros carros, os terrenos vazios são pros carros, as casas quando são construídas já têm que deixar um lugarzinho p’rum carro. É como se fosse um filho querido que ainda nem nasceu, mas que já todo cheio de mimo. Aí quando chega fica assim o dia todinho na rua igual filho... (*Um carro passa e joga-lhe lama. João esbraveja*). Filho da puta! (AIRES, 2012, p. 165).

A problemática da “crise de mobilidade” é abordada pelo personagem de forma incisiva, especialmente no que diz respeito à

precariedade e ao desconforto típicos dos sistemas de transporte públicos coletivos. Eis mais um motivo pelo qual muitos ciclistas urbanos preferem, no contexto brasileiro, utilizar a bicicleta para realizar seus deslocamentos cotidianos.

Se essas porcarias desses ônibus funcionasse que prestasse, talvez não existisse tanto carro desse jeito, e talvez eu tivesse vontade de vir num deles. Mas, do jeito que é não! Chega de humilhação todo dia! É um pisa-pisa, um empurra-empurra, um peida-peida da porra. Isso sem falar na espera! Essa cansa mais que um dia de serviço. Por isso que eu prefiro Burrinha, que não me dá trabalho e ainda economizo. (AIRES, 2012, p. 165).

Reconhecendo as vias de circulação urbana como um verdadeiro campo de guerra no qual pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas se enfrentam na disputa por espaço, João Miolo ainda se depara com um acidente envolvendo um senhor anônimo que trafegava de bicicleta ao seu lado. Atropelado por um automóvel, a vítima agoniza enquanto o personagem João Miolo reflete sobre as condições de mobilidade urbana às quais uma considerável parcela da população mais pobre está submetida.

(Para. Assusta-se. Vê um acidente). Espera aí, Burrinha, espera aí, olha, olha ali! Cedinho, meu pai. (...). É como eu sempre digo pra vocês: nessa vida a gente não vale é nada mesmo. Não vê o cara bem aí do lado da gente, vindo pro serviço e, de repente: pum! (...). Podia ser qualquer um de nós, tanto na vinda quanto na volta. Aí sobe aquela muvuca pra cima do cara, parecendo um bando de urubu, nem se preocupam em saber a placa do carro que fugiu, querem ver é o corpo, o sangue, sentir o cheiro. (AIRES, 2012, p. 165-166).

A posição de sujeito discernível a partir da análise dos enunciados materializados por João Miolo está diretamente relacionada às suas condições de mobilidade urbana. Como trabalhador braçal e ciclista, João Miolo é representativo de uma parcela da população brasileira que se vê marginalizada em meio ao fluxo da cidade. Ele carrega em suas falas as marcas de alguém que tem plena consciência do seu estar no mundo, reconhecendo os limites de suas ações e os valores que a sociedade atribui a pessoas como ele. Ao enunciar “nessa vida a gente não vale nada mesmo”, João Miolo reatualiza uma forma cristalizada para emitir sua compreensão acerca da fatalidade que acabara de presenciar. O “a gente” a que ele se refere pode ser compreendido

como todas as pessoas que, assim como ele próprio, estão expostas aos perigos do trânsito nos centros urbanos modernos.

É importante notar que as pessoas, de modo geral, ao irem e virem pela paisagem urbana, levam consigo muito mais que os simples objetos e produtos que transportam. Elas também fazem fluir pelo tecido urbano suas verdades, seus valores, suas memórias, suas identidades e os discursos que elas próprias mobilizam em diferentes situações de interação social.

Nesse sentido, as posições de sujeito em que as pessoas se projetam, em diferentes situações, também são cambiantes. Um mesmo indivíduo que, em um dado momento, se projeta na posição de ciclista-marginalizado, em outro momento pode investir, por exemplo, na posição de ciclista-não-marginalizado, de acordo com as condições específicas de cada caso.

O discurso, assim, consiste em um fulcro que permite a articulação dessas mobilidades, pois ele é tomado como “movimento de sentidos, errância de sujeitos, lugares provisórios de conjunção e dispersão, de unidade e diversidade, de indistinção, de incerteza, de trajetos, de ancoragem e de vestígios: isto é o discurso, isto é o ritual da palavra” (ORLANDI, 2010, p. 10).

Haja vista que o que se pretende com a presente investigação é analisar discursivamente uma materialidade específica, a saber, o “Manifesto dos invisíveis”, torna-se necessário reconhecer os efeitos de sentidos de palavras que compõem textos que, por sua vez, veiculam discursos cujos átomos são os enunciados, tomados mesmo em suas irrupções como acontecimentos.

Do mesmo modo, deve-se objetivar a compreensão daquilo “que é dito em um discurso e o que é dito em outro, o que é dito de um modo e o que é dito de outro, procurando escutar o não-dito naquilo que é dito, como uma presença de uma ausência necessária” (ORLANDI, 2010, p. 34). Essa forma de proceder evidencia a concepção teórico-metodológica adotada para o desenvolvimento desta investigação. Deve-se frisar que:

a Análise do Discurso não estaciona na interpretação, trabalha seus limites, seus mecanismos, como parte dos processos de significação. Também não procura um sentido verdadeiro através de uma “chave” de interpretação. Não há esta chave, há método, há construção de um dispositivo teórico. Não há uma verdade oculta atrás do texto. Há

gestos de interpretação que o constituem e que o analista, com o seu dispositivo, deve ser capaz de compreender. (...). Cada material de análise exige que o analista, de acordo com a questão que formula, mobilize conceitos que outro analista não mobilizaria, face a suas (outras) questões. (ORLANDI, 2010, p. 26-27).

Para que se possa compreender de que modo o discurso da *ciclomobilidade* vem sendo construído no Brasil do século XXI, é necessário investigar a história consubstanciada em diferentes materialidades discursivas, interpretando-as e reconhecendo suas relações. Nesse sentido, o dispositivo teórico representando pelo conceito de arquivo sob a perspectiva foucaultiana servirá de fio-condutor para uma atividade interpretativa que busca articular as dimensões da língua, da história e do poder ao tratar os enunciados dispersos como acontecimentos que, embora singulares, remetem a uma mesma formação discursiva: a da *ciclomobilidade*.

4 A DISPERSÃO DO ARQUIVO DA *CICLOMOBILIDADE*

O principal objetivo deste capítulo é descrever a dispersão do arquivo referente à *ciclomobilidade*. Convém ratificar que a noção de arquivo aqui adotada é a proveniente das contribuições de Michel Foucault para a Análise do Discurso. Desse modo, o que importa é trazer à tona “a lei do que pode ser dito, o sistema que rege o aparecimento dos enunciados como acontecimentos singulares” (FOUCAULT, 2014, p. 158) em relação ao uso da bicicleta como meio de transporte urbano.

Para dar cabo dessa tarefa, é imprescindível salientar que, tal como afirma Foucault, “o arquivo não descritível em sua totalidade; e é incontornável em sua atualidade” (2014, p. 159). Assim, a atividade descritiva que será aqui desenvolvida possui um alcance limitado, haja vista que não pretende ser exaustiva. Entretanto, irá possibilitar o acesso ao arquivo da *ciclomobilidade*, o que, por sua vez, muito contribuirá para que, na parte final do presente texto dissertativo, se possa analisar uma materialidade específica, o “Manifesto dos invisíveis”, à luz dos pressupostos da Análise do Discurso de vertente francesa e, mais especificamente, foucaultiana.

Não se trata, portanto, de uma “viagem” com início e fim pré-definidos. Assim, o “percurso” é cambiante, com idas e vindas, avanços e retrocessos. O que se pretende fazer não poderia nem deveria ser representado figurativamente como uma linha contínua, mas, antes, como uma rede que não cessa de se espriar. Portanto, os enunciados-acontecimentos trazidos à tona devem ser apreendidos como “átomos” do discurso da *ciclomobilidade* e, ao mesmo tempo, como nós na rede de discursividades que constrói e reconstrói esse discurso continuamente.

Considerando que a descrição pretendida será orientada pelos ensinamentos de Foucault acerca da noção de arquivo, convém citar um trecho do capítulo 5, “O *A Priori* Histórico e o Arquivo”, da terceira parte, “O Enunciado e o Arquivo”, da obra *A arqueologia do saber*, no qual o autor salienta que:

A revelação, jamais acabada, jamais integralmente alcançada do arquivo, forma o horizonte geral a que pertencem a descrição das formações discursivas, a análise das positivities, a demarcação do campo enunciativo. O direito das palavras – que não coincide com o dos filósofos – autoriza, pois, a dar a todas essas pesquisas o título

de *arqueologia*. Esse termo não incita à busca de nenhum começo; não associa a análise a nenhuma exploração ou sondagem geológica. Ele designa o tema geral de uma descrição que interroga o já dito no nível de sua existência; da função enunciativa que nele se exerce, da formação discursiva a que pertence, do sistema geral de arquivo de que faz parte. A arqueologia descreve os discursos como práticas específicas no elemento do arquivo. (FOUCAULT, 2014, p. 161).

O tema geral, portanto, que serve de fio condutor à arqueologia a ser desenvolvida por este trabalho consiste no uso da bicicleta como meio de transporte urbano. Acerca da perspectiva metodológica dessa tarefa, o conceito de *trajeto temático* é extremamente esclarecedor. Essa expressão – *trajeto temático* – designa, no campo da Análise do Discurso, uma forma de realizar a leitura do *arquivo*. Essa forma é caracterizada por uma seleção de enunciados que esteja relacionada à abordagem de um assunto, à uma formação conceitual ou à organização de um determinado objeto. A adoção do itinerário do *trajeto temático* como procedimento metodológico implica o reconhecimento de uma descrição discursiva complexa, que se realiza por meio da aproximação e da correlação de uma série de enunciados. (CHARAUDEAU; MAINGUENEAU, 2012, p. 480).

A esse respeito, convém citar Faye, que aborda a questão do trajeto temático salientando que o objetivo é “seguir o itinerário de uma figura histórica, a determinação de um tema, a formação de um conceito numa dispersão máxima de enunciados de arquivo” (*apud* CHARAUDEAU; MAINGUENEAU, 2012, p. 480). Entretanto, o mesmo autor adverte que não pretender remeter a coerência dessa dispersão a uma explicação externa relacionada às suas condições de produção. Desse modo, os movimentos discursivos podem ser delineados sem ser reduzidos a meras estratégias ou a cópias de um acontecimento histórico primário, pois os próprios enunciados são tomados como acontecimentos.

Na atividade descritiva aqui proposta, o trajeto temático é orientado pelo objetivo de trazer à tona enunciados-acontecimentos que versem sobre o uso da bicicleta como meio de transporte urbano no Brasil do século XXI. A miríade de enunciados que podem compor a complexa rede discursiva sobre a *ciclomobilidade* é caracterizada – como não poderia deixar de ser – pela dispersão, haja vista que assume diferentes materialidades e é posta em

circulação por diversificados meios ou suportes. Assim, embora ao se falar de trajeto temático a ideia de itinerário seja frequentemente ativada, correndo-se o risco de gerar o efeito de sentido de um percurso com marcos iniciais e finais bem definidos, a efetivação da descrição orientada pelo trajeto temático prescinde dessas balizas. A rigor, as delimitações intrínsecas à tarefa são representadas propriamente pelo tema e por marcações espaço-temporais não tão restritivas, a saber: o uso da bicicleta como modal urbano no Brasil do século XXI.

É conveniente, neste ponto, nortear a empreitada descritiva com a utilização de um questionamento que enseje o encadeamento da dispersão de enunciados-acontecimentos sobre os quais se pretende lançar luz. Assim, o questionamento orientador proposto foi assim estruturado: o que se enuncia sobre o uso da bicicleta como meio de transporte urbano no Brasil?

De fato, da maneira como esse questionamento foi formulado, as possíveis respostas seriam inumeráveis e intangíveis em sua totalidade, pois nas ruas, em jornais, em páginas eletrônicas etc., o tema pode ser subjacente a uma infinidade de enunciações. Torna-se necessário, assim, refinar ou filtrar a forma de acesso à profusão de enunciados que atenderiam ao propósito de responder ao questionamento orientador.

Um procedimento metodológico adotado com essa finalidade consistiu na utilização de um mecanismo eletrônico de buscas durante um determinado intervalo de tempo. Assim, foi utilizada a ferramenta Google Alertas, do buscador Google ©, do dia 1º de julho de 2016 até o dia 30 de junho de 2017. Desse modo, ao longo de 1 (um) ano, foi possível ter acesso a uma grande quantidade de publicações digitais, em língua portuguesa, que remetessem à palavra-chave “bicicleta” e fossem resgatáveis diariamente por meio desse mecanismo de busca. Esse procedimento permitiu construir e acessar um *corpus* constituído por mais de 3.600 (três mil e seiscentos) textos. Contudo, convém esclarecer que, desse total, apenas algumas materialidades foram selecionadas de acordo com um critério pautado pela relação temática do uso da bicicleta como meio de transporte urbano no Brasil. Desse modo, foram excluídos textos que versassem sobre outros temas, tais como as inovações tecnológicas da indústria ciclística e os roubos e delitos relacionados a bicicletas.

Ademais, mesmo em relação aos textos pertinentes ao trajeto temático eleito, apenas alguns deles foram aqui de fato mobilizados, pois, como já mencionado, essa investigação não se norteia pelo objetivo de tratar exaustivamente um *corpus* de dimensões extensas. As materialidades foram selecionadas para análise com base em suas relações formais com o discurso da *ciclomobilidade*.

Outro esclarecimento necessário diz respeito à cronologia das publicações. Buscou-se seguir, para abordagem das materialidades pertinentes ao tema, a linearidade temporal dos fatos, dos mais antigos aos mais recentes. Se se assim se procedeu, foi porque esse procedimento torna a apresentação dos textos mais fluida e organizável. Entretanto, essa aparente linearidade não é pautada por uma hierarquização de importância. Em suma: outros arranjos seriam possíveis e produtivos, desde que se mantivessem afinados com proposta metodológica do trajeto temático pretendido.

Feitos esses esclarecimentos, cumpre, nesse ponto, trazer à baila alguns enunciados-acontecimentos constitutivos do mencionado *corpus* e alinhavá-los à rede das discursividades sobre o uso da bicicleta como meio de transporte urbano no Brasil no século XXI. Será essa atividade descritiva da dispersão do arquivo da *ciclomobilidade* extremamente importante para que se possa compreender a análise discursiva do “Manifesto dos invisíveis”, a ser desenvolvida no capítulo final desta dissertação.

Em 1º de julho de 2016, uma matéria intitulada “Como a bicicleta elétrica está revolucionando o transporte urbano”, de autoria da empresa Dino – Divulgador de Notícias, foi publicada no seguinte endereço eletrônico: <<https://noticias.terra.com.br/dino/como-a-bicicleta-eletrica-esta-revolucionando-o-transporte-urbano>>. O texto da matéria aborda as características, a eficiência e a praticidade de modelos de bicicletas elétricas, comparando-as às bicicletas convencionais ou mesmo a carros e motocicletas. É interessante notar que a introdução do texto faz referência à propalada “crise de mobilidade urbana” vivenciada em médias e grandes cidades, como se pode observar a seguir:

Não é de hoje que são buscadas alternativas para o transporte urbano. O uso das bicicletas como forma de transporte está crescendo no Brasil, como aponta este artigo, do portal G1. Os

gastos com combustível e manutenção, passagens de ônibus, metrô e estacionamento, tem posicionado a bike como uma alternativa de modal barato em relação aos demais meios de transporte. (DINO, 2016).

Em meio à referida crise, a bicicleta é indicada como uma alternativa viável para enfrentar os problemas de mobilidade urbana. Ao ser comparada a outros meios de transporte, a bicicleta ganha destaque no que se refere à economia, haja vista que seu uso demanda menos recursos que os outros modais frequentemente utilizados nos deslocamentos cotidianos das populações das cidades. Portanto, o número crescente de pessoas que se locomovem pelas vias de circulação urbanas pedalando uma bicicleta estaria diretamente atrelado à necessidade e ao desejo de superação dos problemas de mobilidade urbana, sendo reforçado pelo benefício da economia de recursos. Entretanto, o texto da matéria não se limita a indicar esse aspecto econômico, pois retoma uma memória discursiva sobre a questão da *ciclomobilidade*, salientando outros argumentos em favor do uso da bicicleta.

Não apenas pelo aspecto econômico, o uso da bicicleta é vantajoso pelo ganho de tempo em deslocamento, impacto positivo na saúde, sem falar no viés ecológico e pela sustentabilidade do planeta. Quem se desloca de bike nos grandes centros urbanos via de regra consegue se esquivar dos grandes engarrafamentos, economizando um tempo precioso em relação aos meios de transporte convencionais. (DINO, 2016).

A rede de interdiscursividades que sustenta a enunciação do texto em análise se liga, nesse ponto, aos discursos da Medicina, da Ecologia e da sustentabilidade, ativando uma memória discursiva segundo a qual andar de bicicleta favorece a saúde do ciclista, reduz os impactos sobre o meio ambiente e otimiza a utilização dos recursos naturais. Ademais, também é resgatado o discurso da economia de tempo nos deslocamentos, haja vista que o usuário de bicicleta, em tese, não fica preso em engarrafamentos.

Sobre essas relações interdiscursivas, é pertinente salientar que todo e qualquer discurso é marcado pela interdiscursividade, o que significa dizer que um discurso só se constitui como tal à medida que se relaciona com outros discursos, sendo que essas relações podem ser harmoniosas ou conflitantes. O discurso da *ciclomobilidade* e o discurso do automobilismo se

confrontam, mas também podem se apoiar um no outro para poderem se diferenciar e se singularizar.

Assim, o interdiscurso apresenta um sentido mais restritivo e um sentido mais amplo, de acordo com Charaudeau e Maingueneau (2012, p. 286). No sentido restritivo, ele é um conjunto de discursos que mantém relações de delimitação recíproca uns com os outros. Já no sentido mais amplo do conceito, o interdiscurso é o conjunto das unidades discursivas com os quais um discurso em particular entra em relação implícita ou explícita (CHARAUDEAU; MAINGUENEAU, 2012, p. 286).

No texto “Como a bicicleta elétrica está revolucionando o transporte urbano”, o discurso em favor da *ciclomobilidade* mantém relações com muitos outros discursos, como já mencionado. Reconhecer essas relações interdiscursivas é importantíssimo para que se possa analisar os pontos de tensão na rede de discursividades. Mais importante ainda é perceber que, mesmo que o discurso da *ciclomobilidade* se relacione com o discurso da Medicina, nem sempre suas aproximações são harmoniosas. Se, por um lado, são resgatáveis estudos médicos que ratificam o efeito de sentido segundo o qual a bicicleta é benéfica à saúde do ciclista, por outro também podem ser acessadas investigações no campo da Medicina que salientam alguns aspectos negativos associados à prática do ciclismo.

No trabalho intitulado “Bicicletas e saúde”, a médica Thais Mauad, professora associada do Departamento de Patologia da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP), aponta estatísticas referentes aos benefícios e aos riscos da utilização da bicicleta como meio de transporte urbano. Dentre os principais riscos apresentados, constam os decorrentes de acidentes de trânsito envolvendo bicicletas e veículos automotores e os riscos oriundos da elevada exposição à poluição atmosférica, maior para ciclistas que para motoristas de carro. Entretanto, a pesquisadora ressalta que os benefícios decorrentes da utilização da bicicleta são mais expressivos que os riscos inerentes à prática do ciclismo. O trabalho “Bicicletas e saúde” pode ser acessado no seguinte endereço eletrônico: <www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/bicicletas-e-saude.pdf>.

Outro estudo da área médica que associa a prática do ciclismo a malefícios à saúde pode ser apontado em artigo de Guedes e Caldeira Júnior

(2014) publicado na Revista de Divulgação Científica Sena Aires. Nesse trabalho, intitulado “As vantagens da utilização do exame antígeno prostático específico (PSA) no diagnóstico do câncer de próstata”, os autores associam o uso da bicicleta à elevação da enzima PSA, principal marcador de doenças na próstata, especificamente o câncer.

A relação interdiscursiva que se engendra entre o discurso da *ciclomobilidade* e o discurso da Medicina é marcada também por rupturas e descontinuidades. As formações discursivas que dão sustentação a esses discursos possuem suas particularidades e similaridades. Assim, é possível que, na dispersão do arquivo relativo à *ciclomobilidade*, possam ser reconhecidos enunciados que remontam a outros enunciados, pertencentes ao campo do discurso médico, seja para reafirmá-los, seja para negá-los.

Já no que diz respeito à interdiscursividade com o discurso da sustentabilidade, tão em alta no início do século XXI, o texto “Como a bicicleta elétrica está revolucionando o transporte urbano” (DINO, 2016) menciona a prática do ciclismo como importante para a “sustentabilidade do planeta”. O nó discursivo materializado por este enunciado mantém estreitas relações com o discurso segundo o qual é necessário buscar outras fontes energéticas que possibilitem à humanidade fazer uso mais racional dos combustíveis fósseis. Nesse caso, o automóvel, embora não seja citado explicitamente, é retomado por meio de uma memória discursiva que o aponta como “vilão”, “beberrão” etc.

De modo genérico, o discurso da sustentabilidade preceitua que deve haver um uso econômico dos recursos naturais, minimizando a degradação ambiental e prevenindo a escassez desses mesmos recursos para a sobrevivência da geração atual e da futura. É necessário esclarecer que as relações interdiscursivas que se engendram entre o discurso da *ciclomobilidade* e o discurso da sustentabilidade são extremamente profícuas. Contudo, o aprofundamento dessas relações não constitui um objetivo específico deste capítulo. Antes, o que se pretende é identificar e analisar alguns aspectos pertinentes a esta questão à medida que as materialidades abordadas consubstanciem e indiquem determinadas relações interdiscursivas.

Assim, ainda o texto da matéria “Como a bicicleta elétrica está revolucionando o transporte urbano” (DINO, 2016) pode servir ao propósito de sinalizar o modo como o discurso da *ciclomobilidade* é histórica e socialmente

construído. É interessante notar que o modelo de bicicleta à qual o texto faz referência tem como consumidor ou usuário privilegiado um indivíduo que tem conhecimento das vantagens econômicas, físicas e tecnológicas desse tipo de meio de transporte em comparação com os modelos apenas mecanizados. A bicicleta propulsionada somente pela ação humana, sem apoio de uma motricidade energética, demanda que o seu usuário seja dotado de força física suficiente para percorrer distâncias consideráveis e para transpor obstáculos e topografias desfavoráveis. Desse modo, embora a bicicleta convencional, por si só, seja apresentada como um meio de transporte viável para os deslocamentos cotidianos, o texto da referida matéria adverte que:

(...) para as pessoas que precisam transitar por regiões de relevo inclinado como Belo Horizonte, por exemplo, ou percorrem grandes distâncias e não possuem boa resistência física, as bikes elétricas têm se tornado uma opção cada vez mais acessível e confortável. (DINO, 2016).

A especificidade desses modelos elétricos é fundada em seu mecanismo auxiliar de motricidade, que incrementa, por meio de um motor elétrico, a energia necessária ao deslocamento do aparato. Os avanços tecnológicos da indústria ciclística são apontados no trecho a seguir:

As bicicleta elétricas vêm passando por grandes evoluções tecnológicas: baterias de lítio, quadros de alumínio e design inteligente. Estas evoluções são impulsionadas por um mercado cada vez mais aberto para este tipo de bike. São muitas as vantagens para quem opta pelo uso de uma bicicleta elétrica. Como estas bikes estão cada vez mais eficientes e práticas, o ciclista conta com um meio de transporte extremamente ágil e versátil. (DINO, 2016).

Deve-se observar que os avanços tecnológicos mencionados pelo texto são resultado de complexos investimentos realizados por longos períodos de tempo pela indústria ciclística. A utilização de baterias de lítio, a construção de quadros formados por ligas metálicas de alumínio (mais leves que o aço), a concepção de designs que favoreçam a aerodinâmica são características que agregam ao produto final – a bicicleta elétrica – um valor econômico mais elevado e, portanto, apenas acessível a uma reduzida parcela da população.

Assim, acerca do possível usuário desse modelo de bicicleta, segundo o texto, é admissível sustentar que ele adquire um equipamento desse tipo porque tem a opção de fazê-lo. Dito de outro modo: quem compra uma bicicleta elétrica para realizar seus deslocamentos cotidianos também tem ao seu alcance a possibilidade de utilizar outros meios de transporte, motorizados – como o automóvel privado ou a motocicleta – ou apenas mecanizados – como a bicicleta convencional. A bicicleta elétrica adquiriria, assim, um reforço no seu sentido de meio alternativo, pois pode ser substitutiva do carro, da motocicleta e, inclusive, da própria bicicleta acionada unicamente por força humana.

Contudo, nem todas as pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte urbano procedem dessa maneira por mera opção. Grande parte dos ciclistas urbanos brasileiros pedalam através das paisagens das cidades devido a uma questão de necessidade, especificamente econômica. O dinheiro dispendido com combustíveis, estacionamento, tributos, manutenção e outras demandas inerentes ao uso de automóveis privados ocasiona uma estratificação socioeconômica dos seus usuários. O carro, nesse cenário, é frequentemente associado às parcelas mais favorecidas da população, detentoras de renda suficiente para manter e fazer uso de um meio de transporte tão dispendioso. Já a bicicleta é frequentemente associada às parcelas mais pobres, à classe trabalhadora, menos escolarizada e com renda insuficiente para que se torne proprietária de um automóvel privado.

Por se tratar justamente de um tipo de bicicleta que conta com um motor elétrico auxiliar, as especificidades tecnológicas desse aparato são apresentadas como seu grande diferencial. Referências a sua autonomia de deslocamento, à sua velocidade máxima e funcionamento de seu motor ganham destaque no texto. Desse modo, vai sendo tecida uma discursividade que atrela o discurso da *ciclomobilidade* ao discurso da economia, como se pode observar a seguir:

A economia é clara. Vamos supor um ciclista de 70 kgs, pedalando por um terreno plano usando a potência média de sua bicicleta elétrica. Ele terá uma autonomia de 50 km, por um valor de R\$ 0,56 gastos com a energia de recarga. Para percorrer a mesma distância de carro, seriam gastos em média R\$ 28,00. Estes valores são

relativos ao mercado na cidade de São Paulo. Isso sem contar a diferença nos gastos com manutenção. (DINO, 2016).

Em contraponto às vantagens decorrentes da economia propiciada pela adoção de uma bicicleta elétrica, o texto em questão ressalta os inconvenientes relacionados à questão dos riscos de assaltos a que os usuários podem ser expostos e também à segurança física dos ciclistas nos seus deslocamentos. A este respeito, convém retomar uma pergunta fundamental que, segundo Foucault (2014, p. 33), é decorrente da descrição de enunciados na condição de acontecimentos discursivos: “Como apareceu um determinado enunciado, e não outro em seu lugar?”.

Isso ocorre porque, em um dado momento, em um determinado lugar, podem ser encontradas as condições sociais, históricas, políticas, culturais e econômicas que ensejaram o acontecimento de um enunciado singular e, ao mesmo tempo, silenciaram ou turvaram as possibilidades de outros enunciados.

No texto em análise, a referência implícita aos riscos de assaltos traz, como pano de fundo, um contexto social brasileiro marcado pela criminalidade disseminada nas médias e grandes cidades, especialmente em metrópoles como São Paulo. A minimização, a eliminação ou a compensação dos riscos inerentes a este cenário podem ser atingidas, de acordo com o texto, por meio de contratos de seguro patrimonial, aos quais é feita menção.

A existência de planos de seguros para bicicletas elétricas também facilitam a vida de quem pedala na cidade. Protegidos contra furto qualificado, assalto, acidentes com o veículo transportador, entre outras coberturas, os ciclistas ganham a tranquilidade para pedalar pelos trajetos diários. (DINO, 2016).

É interessante notar que a dispersão do arquivo do discurso da *ciclomobilidade* sinaliza o entrecruzamento de vários enunciados que emergem de vários lugares e se aproximam em razão da singularidade de seu objeto, das relações interdiscursivas que estabelecem e das memórias discursivas que retomam. Nesse sentido, a atividade de descrever a dispersão desse arquivo deve consistir, ao mesmo tempo, em um gesto de interpretação que identifique os nós dessa rede discursiva e que analise os efeitos de sentido que são mobilizados.

5 O “MANIFESTO DOS INVISÍVEIS”: a construção discursiva da *ciclomobilidade*

Neste capítulo, desenvolve-se propriamente a análise discursiva de uma materialidade específica, à luz dos pressupostos teórico-metodológicos já apresentados. Trata-se de um gesto de interpretação que busca explicitar a construção discursiva do conceito de *ciclomobilidade* em um texto de ampla circulação que constitui o *corpus* de análise. O texto em questão é o “Manifesto dos invisíveis”, disponível na página da organização *Bicicletada* ([www.bicicletada.org/Manifesto dos Invisíveis](http://www.bicicletada.org/Manifesto%20dos%20Invisiveis)).

Para que se possa analisar essa materialidade, é importante empreender um breve resgate histórico de alguns fatos que estão diretamente implicados à produção do “Manifesto dos invisíveis”.

Em 15 de janeiro de 2009, uma ciclista e cicloativista chamada Márcia Regina de Andrade Prado, aos 40 anos de idade, foi atropelada por um ônibus urbano na Avenida Paulista, região central de São Paulo. De acordo com matéria publicada pelo jornal *Folha de S.Paulo*, no caderno Cotidiano, no dia 16 de janeiro de 2009, Márcia Prado “teve a cabeça esmagada por um coletivo” ao compartilhar a via de circulação com veículos automotores (GALVÃO, 2009). Com o título “Um ciclista morre a cada 5 dias em SP”, o texto integral da notícia pode ser acessado no seguinte endereço eletrônico: <www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1601200909.htm>.

O texto da matéria, embora não trate em primeiro plano especificamente da fatalidade que vitimou Márcia Prado, toma como ponto de partida o referido atropelamento para apresentar algumas estatísticas sobre acidentes de trânsito envolvendo bicicletas e veículos automotores. De acordo com a notícia, um levantamento da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de São Paulo contabilizou, entre janeiro e outubro de 2009, 55 (cinquenta e cinco) mortes de ciclistas por atropelamento nas vias da capital. Nos anos anteriores, foram registradas 83 (oitenta e três) mortes em 2007 e 84 (oitenta e quatro) em 2006.

A notícia prossegue com a apresentação de dados coletados pelo Metrô da região metropolitana de São Paulo. Um dos poucos estudos existentes à época, a pesquisa indicava que 300 (trezentas) mil viagens de

bicicleta eram realizadas diariamente na cidade naquele ano, sendo 71% (setenta e um por cento) deslocamentos do tipo casa-trabalho.

No texto em questão, Márcia Prado é apresentada da seguinte forma: “Ela era ativista no uso de bicicletas como forma de melhorar o trânsito. Além de pedalar em grupo, escrevia em listas de discussão on-line sobre o tema” (GALVÃO, 2009).

A prática cicloativista de Márcia Prado agregou, ao seu atropelamento e ao seu subsequente óbito, um sentimento de revolta e mobilização por parte de outros entusiastas da *ciclomobilidade*. Um dia após a morte dela, a organização denominada *Bicicletada* divulgou uma carta de autoria coletiva produzida no ano de 2008 - a própria ciclista atropelada foi uma das signatárias dessa mensagem. Em 2009, na ocasião de sua divulgação em jornais, revistas e páginas eletrônicas, a carta passou a ser intitulada de “Manifesto dos invisíveis”, cujo texto será apresentado na íntegra mais adiante.

Ainda em relação à notícia publicada no jornal *Folha de S.Paulo*, é interessante notar que uma das pessoas entrevistadas, André Pasqualini, amigo de Márcia Prado e também ele organizador de “bicicletadas”, disse: “Eu não morri, mas um pedaço de mim se foi com ela. Poderia ter sido eu, como qualquer um dos mais de 300 mil ciclistas que lutam nessa cidade com uma arma não-letal” (GALVÃO, 2009).

No enunciado de André Pasquillini, dois pontos merecem uma consideração mais detida. Primeiramente, a posição de enunciação em que o sujeito se projeta, como “um dos mais de 300 mil ciclistas” da cidade de São Paulo. Ao mesmo tempo em que investe em uma posição de sujeito específica - a de ciclista -, ele também retoma um dado estatístico ao qual o texto da notícia já havia se referido anteriormente, reforçando assim uma memória discursiva acerca do que é ser ciclista na capital paulista.

Um segundo ponto a ser considerado se trata da escolha lexical utilizada pelo entrevistado para se referir ao meio de transporte dele, de Márcia Prado e de outros “mais de 300 mil ciclistas” de São Paulo: a bicicleta, que no enunciado de André Pasqualini é identificada como “arma” e caracterizada como “não-letal”. A esse respeito, é importante observar que, na construção discursiva da *ciclomobilidade*, a bicicleta é frequentemente apresentada e reconhecida, pelo menos por uma parte da sociedade, como um meio de

transporte benéfico tanto para o usuário quanto para o espaço urbano e, como consequência, para a coletividade. A identificação da bicicleta como uma “arma” desconstrói uma pretensa “beatitude” desse objeto discursivo, haja vista que ela passa a integrar um campo semântico relacionado aos sentidos de guerra, combate, violência e morte. Contudo, ao caracterizá-la como “não-letal”, o sujeito a distingue de outras “armas” – outros meios de transporte –, cuja letalidade é frequentemente retomada na rede da memória discursiva. Seguindo esse raciocínio, pode-se afirmar que os veículos motorizados são reconhecidos, em oposição à bicicleta, como armas letais.

Enquanto o enunciado de André Pasqualini se refere de forma implícita a uma memória discursiva segunda a qual “o carro é uma arma”, um texto de Darley Cardoso, publicado em 29 de janeiro de 2016 em uma página eletrônica (tripedal.net/seu-carro-sua-arma), é explícito desde o seu título: “Seu carro, sua arma”. O autor inicia o texto com as seguintes indagações: “Como você agiria se tivesse que sair na rua com um revólver carregado na mão? E se você ainda estivesse alcoolizado, drogado, sonolento, estressado, ou utilizando um smartphone enquanto manuseia uma arma?” (CARDOSO, 2016). A relação entre o automóvel e o revólver também se apoia em uma imagem que acompanha o texto, reproduzida a seguir.



Figura 6 - “Seu carro, sua arma.”

Disponível em: <tripedal.net/seu-carro-sua-arma>.

Como se pode observar na imagem, o automóvel é diretamente identificado a um revólver cujo cano é simbolizado por uma chave de ignição.

Ademais, nota-se a presença do seguinte enunciado: “Seu carro, sua arma. Torne-se consciente do que está em suas mãos”. Por fim, também podem ser identificados cinco projéteis posicionados logo abaixo do revólver. A mensagem tem como destinatário em potencial qualquer condutor de veículo motorizado, gerando o sentido de que, se esse motorista conduzir seu automóvel sob quaisquer umas das condições apresentadas inicialmente (alcoholizado, drogado, sonolento, estressado etc.), poderá dar causa a algum acidente de trânsito com resultados fatais.

Para subsidiar a correlação entre o automóvel e a arma de fogo, o autor do último texto enumera alguns dados estatísticos que apontam a potencial letalidade do carro no contexto da mobilidade urbana no Brasil.

O número de mortes no trânsito brasileiro cresceu 40% na última década. Estima-se que o trânsito no país matará mais de 48.000 pessoas e deixará mais de 514.000 pessoas inválidas somente este ano; são mais de 4.000 mortes por mês, 130 mortes por dia, 6 mortes por hora, aproximadamente uma morte a cada 10 minutos. Não somos conhecidos como um país violento, mas segundo dados da ONU (Organização das Nações Unidas), em um mês, o trânsito brasileiro mata mais que a guerra entre palestinos e israelenses, que em julho do ano anterior deixou mais de 1,3 mil mortos e seis mil feridos no oriente médio. Além disto, o número de brasileiros mortos no trânsito é maior que o número de vítimas de homicídios, ou seja, nem mesmo todos os assassinos com armas de fogo do Brasil conseguem matar mais que os motorizados. (CARDOSO, 2016).

As estatísticas indicadas pelo autor geram um efeito de sentido de grande impacto, uma vez que o trânsito brasileiro - se se validarem os dados apresentados - gera mais mortes que uma guerra como aquela travada entre palestinos e israelenses, globalmente reconhecida pela sua violência. Além disso, as estatísticas ainda apontam que os homicídios com a utilização de armas de fogo são responsáveis por menos mortes em comparação com a quantidade de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito envolvendo veículos automotores.

Assim, o discurso *pró-ciclomobilidade* que subjaz ao texto acima utiliza como uma de suas estratégias a culpabilização do automóvel – e do seu condutor “violento” – para defender outra forma de mobilidade urbana – a realizada por meio da bicicleta – que não apresenta tanto potencial destrutivo. Nesse sentido, o autor reforça um efeito de sentido da bicicleta como um meio

de transporte pacífico, inofensivo, o que se pode constatar por meio da leitura do seguinte fragmento:

Atualmente, atravessar uma metrópole brasileira de bicicleta é como estar sozinho contra uma multidão armada. A forma como os deslocamentos nas cidades e estradas foram pensados, privilegiando os automóveis em detrimento do homem, torna o motorista hostil. Como no desenho de 1950 da Disney: Sr. Walker e Sr. Wheeler, onde pacatos cidadãos como o “Sr. Pedestre” se tornam raivosos e agressivos como o “Sr. Volante”, quando ficam diante do outro que lhe é diferente. (CARDOSO, 2016).

Interessante notar que a formação discursiva à qual o texto se filia estabelece uma interdiscursividade com um clássico dos desenhos animados: a produção de Walt Disney denominada de “Motor Mania” (Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=y_i5jwXRAbE>). Nessa animação da década de 1950, o personagem Goofy (que no Brasil é conhecido como Pateta) apresenta um quadro patológico de dupla personalidade. Como pedestre, ele atende pelo nome de Sr. Walker (“caminhante”, em tradução livre), “típico homem comum, considerado bom cidadão e de inteligência razoável. (...). Gentil, amável, pontual e honesto”. Já como motorista, ele se transforma no Sr. Wheeler (“fabricante de rodas”, em tradução livre), “um monstro incontrolável, um motorista diabólico”. Essa memória discursiva é retomada e serve de fio condutor para que o autor do texto apresente a bicicleta como um meio de transporte mais “pacífico” que enfrenta “uma multidão armada”. A arma, no caso, é o veículo motorizado.

Entretanto, no enunciado de André Pasqualini reproduzido na matéria da *Folha de S.Paulo*, a bicicleta também é identificada como uma arma, embora não-letal. A arma, nesse outro caso, não possui o mesmo potencial destrutivo que o automóvel, mas, ainda assim, é uma arma. Sob uma perspectiva foucaultiana, é conveniente questionar o porquê do acontecimento desse enunciado, e não de outro em seu lugar. De acordo com o filósofo francês, “o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas ou os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta, o poder do qual nos queremos apoderar” (2011, p. 10). Assim, pode-se considerar que a escolha lexical da palavra “arma” para se referir à bicicleta traz em si, nos interstícios de suas relações discursivas, a tomada de posição do sujeito-

enunciador, que se projeta no lugar *do* ciclista urbano, reconhecendo ou reafirmando que o compartilhamento das vias de circulação nas cidades se configura como um campo de guerra. Nessa analogia bélica, os combatentes utilizam dois tipos distintos de armamento: o automóvel e a bicicleta. O primeiro é caracterizado como letal. O segundo, como não-letal. A relação assimétrica entre essas duas partes é parcialmente equilibrada no campo de embate do discurso, haja vista que a construção discursiva da *ciclomobilidade* constantemente ressalta os aspectos negativos da mobilidade motorizada (acidentes, mortes, engarrafamentos, poluição etc.) e os aspectos positivos da mobilidade humanizada (sustentabilidade, sociabilidade, cuidados com o corpo etc.). Ao enunciar que a bicicleta é uma “arma”, o sujeito sinaliza que esse é o poder do qual ele busca se apoderar, opondo-se ao discurso do automobilismo.

Outro trecho da referida notícia sobre a morte de Márcia Prado que merece uma observação mais detida diz respeito à quantidade e à extensão das ciclovias na cidade de São Paulo. De acordo com a Secretaria Municipal do Verde, acionada pela equipe de jornalismo da *Folha de S.Paulo* para prestar esse esclarecimento, a capital paulista “tem 14,8 km de ciclovias em ruas e 19 km em parques. Outros 13,2 km estão em obras, como os 6 km de ampliação da Radial Leste” (GALVÃO, 2016). Somadas todas essas extensões, chega-se ao total de 47 (quarenta e sete) quilômetros de vias destinadas exclusivamente à circulação de bicicletas no ano de 2009, incluindo-se nesse cálculo as implantadas e as que estavam em construção.

Passados sete anos desde a morte de Márcia Prado, a malha cicloviária de São Paulo cresceu exponencialmente. Segundo a CET, em 2016, a cidade conta com uma rede de 477 (quatrocentos e setenta e sete) quilômetros de vias para a circulação de bicicletas, dentre ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas (Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/>>).

O atual estágio da infraestrutura cicloviária da capital paulista é decorrente de inúmeras ações, dentre políticas públicas e mobilizações sociais. Ao longo dos 9 (nove) anos decorridos desde o atropelamento de Márcia Prado, diversos acontecimentos sociais e discursivos se articularam e estabeleceram relações entre si, incidindo diretamente na construção do discurso da *ciclomobilidade*.

Reverter a espessura da história e analisar esses acontecimentos possibilita um gesto de interpretação que se detém sobre os jogos de saber e de poder na construção do referido discurso. Portanto, cumpre fazer emergir outras materialidades e tratar de seus efeitos de sentido, percebendo as relações interdiscursivas que estabelecem.

Na mesma edição do jornal *Folha de S.Paulo* que veiculou a notícia da morte de Márcia Prado, foi publicada também uma entrevista com o sociólogo Eduardo Biavati, que foi responsável durante 13 (treze) anos por um programa de prevenção de acidentes de trânsito da rede de hospitais Sarah, reconhecida pelo tratamento de traumas físicos de diferentes gravidades. O sociólogo compartilha com a historiadora Heloísa Martins a autoria do livro *Rota de colisão: a cidade, o trânsito e você* (2007), que trata sobre as regras do trânsito urbano com foco na causas de acidentes.

É importante observar que, na entrevista ao jornal *Folha de S.Paulo*, Eduardo Biavati é apresentado como um indivíduo autorizado a falar sobre a questão do compartilhamento de vias de circulação urbana, haja vista que desenvolve pesquisas sobre acidentes de trânsito.

Sendo sociólogo, Eduardo Biavati atua em uma instituição reconhecida do ponto de vista médico como capacitada para o tratamento de traumas, especialmente os decorrentes de acidentes de trânsito. Esse lugar que o entrevistado ocupa, sob uma perspectiva discursiva, é caracterizado pelo privilégio de poder produzir determinados discursos. Trata-se de uma expressão da *interdição*, conceituada por Foucault em *A ordem do discurso* (2011, p. 9). Segundo o filósofo francês, assim como não se pode dizer tudo nem “falar de tudo em qualquer circunstância”, também não é qualquer um pode falar de qualquer coisa. A autoridade de Biavati repousa sobre a institucionalidade médico-hospitalar de seu campo de atuação sociológico.

Desse ponto, o entrevistado afirma que “carro e bicicleta são inconciliáveis” (CARVALHO, 2009). Essa fala de Biavati foi utilizada como título da entrevista, dando ênfase a uma suposta impossibilidade de conciliar a automobilidade e a *ciclomobilidade* no espaço urbano. O efeito de sentido gerado por esse enunciado não se harmoniza com formações discursivas que, acerca do objeto *mobilidade urbana*, sustentam a necessidade de se integrar diferentes modais nos espaços de circulação das cidades. Portanto, o

enunciado “carro e bicicleta são inconciliáveis” sinaliza uma ruptura no campo discursivo da *mobilidade urbana*.

Convém, contudo, analisar o texto da entrevista, para que seja possível identificar algumas condições de produção a que esse enunciado está submetido.

FOLHA - Em 2003, morreram 22 ciclistas em São Paulo. Em 2007, foram 84 mortes. Por que aumentaram tanto essas mortes?

EDUARDO BIAVATI - As cidades brasileiras não foram feitas para bicicletas e motos. Tudo foi pensado para carros.

FOLHA - O que é possível fazer para reduzir essas mortes?

BIAVATI - Não dá para misturar bicicleta e carro na mesma rua. Quando ocorrem misturas díspares, de massas muito diferentes, você aumenta demais o risco para o mais frágil. É muito bonita essa ideia de bicicletas e carros na mesma via, mas isso é impossível em São Paulo.

FOLHA - Por quê?

BIAVATI - Porque você não consegue oferecer o mesmo grau de segurança para todos. Não dá para colocar caminhão, carro, moto e bicicleta no mesmo saco. Tem de ter ciclovia e faixa para moto. (CARVALHO, 2009).

Ao ser perguntado sobre o aumento do número de ciclistas mortos no trânsito de São Paulo entre 2003 e 2007, o entrevistado, em seu enunciado, retoma uma memória discursiva segunda a qual os centros urbanos, a partir do surgimento do automóvel, no início do século XX, passaram a ter seus espaços de circulação modificados para atender às necessidades desse meio de transporte. O urbanismo direcionado pelo paradigma da automobilidade é frequentemente apontado pelo discurso cicloativista como um fator de desagregação social. As políticas públicas de ocupação do solo urbano permitiram, ao longo do tempo, que a superfície das cidades fosse se espraiando, transbordando seus limites e configurando novas necessidades de deslocamento. Essa mesma memória discursiva – retomada pelo enunciado “Tudo foi pensado para os carros” – faz emergir uma multiplicidade de discursos, produzidos em diferentes campos. Na economia mundial, a relevância da indústria automobilística na cadeia produtiva é crescente em todo o século XX e início do século XIX. No urbanismo, os desenhos das cidades, as áreas para estacionamento, a construção de viadutos, vias expressas e outras infraestruturas também podem ser percebidas como demandas geradas pelo paradigma da automobilidade. O enunciado “Tudo foi pensado para os

carros” encontra seu estatuto de validade, seu poder de verdade, porque se apoia, ao mesmo tempo, nessa memória discursiva e nessas práticas histórico-sociais que, em considerável parte do mundo moderno, têm notada predominância.

Já sobre o enunciado “Não dá para misturar bicicleta e carro na mesma rua” (CARVALHO, 2009), é interessante salientar que, não obstante a opinião do entrevistado acerca do compartilhamento das vias de circulação urbana, as reivindicações dos movimentos cicloativistas e as políticas públicas de mobilidade urbana nas diferentes esferas governamentais têm seguido o vetor da democratização da malha viária das cidades. Desse modo, a criação de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas tem sido bastante estimulada no início do século XXI.

Entretanto, na entrevista em análise, o sociólogo Eduardo Biavati argumenta que esse aspecto inconciliável da relação entre veículos automotores e meios de transporte ativos, como a bicicleta, deve ser respeitado em virtude da fragilidade física dos ciclistas. Dados estatísticos referentes à quantidade de usuários de bicicletas mortos no trânsito de São Paulo servem de fundamento para a defesa da segregação espacial desses modais.

Ainda de acordo com o entrevistado Eduardo Biavati (CARVALHO, 2009), “é muito bonita essa ideia de bicicletas e carros na mesma via, mas isso é impossível em São Paulo”. Embora reconheça que o compartilhamento de ruas e avenidas represente um cenário de beleza e, por extensão, de harmonia, o sociólogo acredita na impossibilidade desse fato, pois, sob a sua óptica, essa aproximação de automóveis e bicicletas apenas irá gerar mais conflitos, acidentes e mortes, especialmente dos que são fisicamente mais vulneráveis. A questão da segurança é posta em primeiro lugar, para que se possa garantir o direito de mobilidade a todos os habitantes da cidade, independentemente dos meios de transporte que eles utilizem. O especialista defende, então, a criação de ciclofaixas para as bicicletas e de faixas exclusivas para as motocicletas.

As infraestruturas viárias referidas pelo sociólogo Eduardo Biavati representariam, de certo modo, uma disciplinarização dos corpos em movimento, delimitando-lhes os espaços de circulação e, por consequência,

reduzindo os embates entre formas de mobilidade diversificada. Acerca dessa noção de disciplina, é interessante citar o conceito formulado por Michel Foucault na obra *Vigiar e Punir*. “as disciplinas são o conjunto das minúsculas invenções técnicas que permitiram fazer crescer a extensão útil das multiplicidades fazendo diminuir os inconvenientes do poder que, justamente para torná-las úteis, deve regê-las.” (FOUCAULT, 1987, p. 193). Assim, a definição de espaços específicos para a circulação de cada um dos modais urbanos representa uma medida técnica que visa a garantir a fluidez do tráfego (“a extensão útil das multiplicidades”) e, ao mesmo tempo, a diminuição dos acidentes de trânsito (os “inconvenientes”). Cabe, portanto, ao poder público, responsável pela gestão do espaço urbano, implantar essas disciplinas e beneficiar-se, por exemplo, com a redução de despesas médicas de acidentados.

De fato, os conflitos entre carros e bicicletas, ou entre carros e motocicletas, ou ainda somente entre carros, envolvem não apenas as máquinas, mas, sim, os indivíduos que se deslocam sobre o espaço urbano. Seja encapsulado em uma estrutura metálica denominada automóvel, seja montado sobre aparelhos motorizados ou não motorizados – bicicletas e motocicletas, respectivamente –, é o corpo do indivíduo que sofre a ação física da colisão. Contudo, as máquinas utilizadas nos deslocamentos urbanos representam simbolicamente as posições de sujeito nas quais esses mesmos indivíduos se projetam, mesmo que de forma inconsciente. Dizendo de outro modo: nem todo condutor de automóvel é um defensor ferrenho do paradigma do automobilismo, assim como nem toda pessoa que utiliza a bicicleta para ir e vir na cidade é um cicloativista. Porém, essas posições de sujeito – seja a do automobilista, seja a do cicloativista – são historicamente constituídas, reconhecidas, discerníveis, e se apresentam como lugares de enunciação que podem ser ocupados e ativados em determinadas situações. Há, portanto, a possibilidade do agenciamento de identidades (“eu sou motorista”, “eu sou ciclista”) que entram em disputa no campo das discursividades.

Outra matéria jornalística que abordou, em 21 de janeiro de 2009, o atropelamento de Márcia Prado foi veiculada na edição de número 2.045 da revista *IstoÉ*, publicação semanal de grande abrangência no Brasil. O texto, intitulado “Ciclistas encurralados”, de autoria de Verônica Mambrini, pode ser

acessado no seguinte endereço eletrônico: <istoe.com.br/5431_CICLISTAS+ENCURRALADOS/>.

O subtítulo da referida matéria traz o seguinte enunciado: “Movimento pela ampliação das ciclovias nas ruas brasileiras tem uma de suas cicloativistas atropelada em São Paulo” (MAMBRINI, 2009). É interessante notar que esse subtítulo salienta a luta pela ampliação da malha cicloviária brasileira como a motivação do coletivo do qual Márcia Prado fazia parte até ser atropelada na capital paulista. Contudo, o próprio “Manifesto dos invisíveis” – sobre o qual o texto da matéria faz referência – permite concluir que, de acordo com a formação discursiva do movimento cicloativista, as ciclovias são importantes, mas não devem ser a única possibilidade de inserção das bicicletas na dinâmica da mobilidade urbana. O respeito às pessoas que utilizam a bicicleta para fazer seus deslocamentos cotidianos consiste na principal mudança reivindicada pelo movimento que Márcia Prado integrava. A respeito dessa perspectiva, outro cicloativista, William da Cruz, que também assinou o “Manifesto dos invisíveis”, publicou um texto, em 3 de dezembro de 2012, intitulado “Quem foi Márcia Prado”. O texto está disponível, na íntegra, no endereço eletrônico <vadebike.org/2009/01/sobre-a-ciclista-assassinada-na-a-paulista/>.

Ao contrário do que alguns jornalistas desinformados divulgaram à época, o Manifesto *não* é um texto pedindo ciclovias. Muito pelo contrário! É um texto que pede que nosso direito de circulação seja respeitado, afirmando que não iremos esperar que a cidade tenha ciclovias em todas as avenidas para que possamos circular de bicicleta. (DA CRUZ, 2013).

No texto da matéria da revista IstoÉ, a cicloativista e o acidente que a vitimou são apresentados da seguinte maneira: “Habituada a pedalar por São Paulo, a massagista Márcia Prado, 40 anos, usava a bicicleta até para viajar. Na quarta-feira 14, ela pedalava na avenida Paulista, quando um ônibus tentou ultrapassá-la e a atropelou. Márcia não resistiu aos ferimentos e morreu no local.” (MAMBRINI, 2009).

Essa apresentação reforça a experiência de Márcia Prado sobre duas rodas não motorizadas em meio ao fluxo urbano. Ademais, salienta que a habitualidade com a qual a ciclista utilizava a bicicleta também a possibilitava

fazer trajetos mais longos, em percursos de viagem. O atropelamento, por sua vez, é referido de forma sintética e objetiva, ficando patente a responsabilidade do motorista do ônibus pela tragédia que se deu.

O texto prossegue esclarecendo que Márcia Prado era integrante da Bicicletada, “movimento inspirado na *Critical Mass*, de São Francisco (EUA)”, e que, apesar do número crescente de pessoas utilizando a bicicleta como meio de transporte urbano, a cidade de São Paulo ainda não consegue receber essas pessoas com segurança. (MAMBRINI, 2009).

Coincidentemente, a cicloativista atropelada havia dado uma entrevista à revista IstoÉ na véspera do acidente que a vitimou. Abordando da rotina de Márcia Prado, o texto integral da entrevista é apresentado a seguir:

Como mudou o trânsito em comparação com o de 20 anos atrás?

Os motoristas estão muito mais agressivos. Antes o cuidado com o ciclista era maior. A frustração das pessoas é descontada na bicicleta, mas felizmente é uma minoria que faz isso. O problema são os motoristas profissionais, principalmente os de ônibus e os motoboys.

O que faz você escolher a bicicleta, tendo opção de andar de moto?

Acho que a principal vantagem é reconhecer a cidade onde você mora, voltar a ter contato com ela. Você se aproxima da arquitetura, das flores, percebe o perfume das ruas. Você perde peso, fica com uma saúde melhor. Reduzi um número no manequim pedalandando.

São Paulo não intimida, com as ladeiras e avenidas movimentadas?

No começo algumas ladeiras intimidam. Tive de empurrar a bike por um mês. Mas depois que você pega o ritmo, elas ficam “menores”. E sempre há caminhos alternativos. As pessoas dizem “aqui não é Paris”, mas quem diz que a cidade não é amigável é o motorista, que não quer se expor. (MAMBRINI, 2009).

Ao ser questionada sobre as mudanças no trânsito nos últimos vinte anos anteriores ao seu atropelamento, Márcia Prado, em seus enunciados, se projeta em uma posição de sujeito que é oposta à dos condutores de veículos motorizados. A entrevistada enfatiza a agressividade dos motoristas em relação aos ciclistas urbanos. Segundo ela, a bicicleta seria alvo da “frustração” dos motoristas. Embora Márcia Prado não explicita a causa dessa frustração, é possível levantar a hipótese, a partir da ativação de uma memória discursiva sobre a questão da mobilidade urbana em São Paulo, de que ela se deve à paradoxal e frequente imobilidade do trânsito paulistano. Enquanto as bicicletas, devido às suas dimensões exíguas, conseguem fluir por corredores

e margens das vias de circulação urbanas, os carros se enfileiram em longos engarrafamentos. Desse modo, a frustração dos motoristas seria consequência de suas próprias escolhas de mobilidade urbana, embora muitos dos motoristas não queiram nem planejem abrir mão de seus automóveis ao cruzarem o espaço da cidade. Por outro lado, alguns ciclistas também poderiam ser acometidos por uma frustração: a de não serem proprietários de um carro próprio, bem de consumo de maior *status* em uma sociedade norteada pelo paradigma do automobilismo.

Entretanto, ainda devem ser salientadas as possibilidades que, embora talvez menos frequentes, também podem ser observadas de forma empírica em cidades de médio e grande porte no Brasil. Trata-se dos casos de pessoas que utilizam de forma alternada esses dois meios de transporte: o carro e a bicicleta. Em São Paulo, por exemplo, tal como faz referência o texto da matéria da revista IstoÉ, vem aumentando o número de pessoas que cruzam a cidade, indo e vindo, de diferentes pontos, em cima do selim de uma bicicleta. Ao mesmo tempo, dados estatísticos do Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo (DETRAN-SP) apontam que a frota de carros privados segue crescendo ano a ano. Em janeiro de 2009, época em que Márcia Prado foi atropelada, a cidade de São Paulo contava com 4.479.184 carros registrados. Em janeiro de 2010, essa marca subiu para 4.969.456 carros. Em janeiro de 2011, atinge-se o número de 5.103.295 carros. Em janeiro de 2012, o total é de 5.223.640. Já em janeiro de 2015, o total é de 5.647.238 carros registrados. Em janeiro de 2017, a frota de carros privados na cidade de São Paulo atinge o total de 5.923.967. Entre os anos de 2009 e 2017, portanto, houve um acréscimo de 33% no total de carros privados circulando pelas ruas e avenidas paulistanas. Esses dados estão disponíveis no endereço eletrônico: <www.detran.sp.gov.br>.

Nesse cenário, levando em consideração o aumento da frota de veículos automotores e o incremento das pessoas pedalando pelas vias de circulação, é possível inferir que uma parcela da população vem utilizando de forma alternada tanto a bicicleta quanto o automóvel nos seus deslocamentos. Desse modo, essas pessoas vivenciam a experiência de mobilidade urbana sob uma dupla perspectiva, situando-se ora na posição do motorista, ora na posição de ciclista. Em ambos os casos, esses indivíduos podem investir em

posições de sujeito discursivamente conflitantes, haja vista que as formações discursivas que orientam as práticas de mobilidade urbana apresentam tensões e descontinuidades.

A este respeito, pode-se observar que as escolhas individuais acerca dos modos de transporte a serem utilizados nos deslocamentos cotidianos costumam levar em consideração as particularidades intrínsecas à dimensão espaço-temporal e à dimensão social das práticas de ir e vir. Assim, um indivíduo pode escolher a bicicleta como modal urbano em virtude de determinadas condições, tais como: extensão do percurso, topografia a ser transposta, clima e temperatura, motivação do deslocamento, tempo estimado do trajeto, condições de tráfego, necessidade ou não de seguir acompanhado etc. Por outro lado, o mesmo indivíduo, se possível e conveniente, pode escolher o automóvel para realizar seus deslocamentos em razão também dessas mesmas condições, acrescidas de outras, tais como: necessidade ou não de transportar objetos pesados ou de grandes dimensões, distância a ser percorrida, conforto térmico etc. Portanto, as necessidades e condições de deslocamento podem ser determinantes do meio de transporte a ser utilizado por pessoas que têm, a seu critério, a possibilidade de vivenciar a intermodalidade, ou seja, o uso de diferentes modais urbanos.

Embora Márcia Prado, em sua entrevista à revista IstoÉ, se projete na posição de sujeito de ciclista urbana, contrapondo-se à posição de sujeito dos motoristas de automóvel, ela relativiza o comportamento dos condutores de veículos motorizados, indicando que apenas uma “minoria” deles desrespeita os ciclistas ao compartilharem os espaços de circulação pública. Segundo a entrevistada, essa “minoria” seria predominantemente representada pelos “motoristas profissionais”, como os condutores de ônibus e os motoboys. Tanto aqueles quanto estes têm as ruas e avenidas das cidades como seu espaço privilegiado de trabalho, estando também constantemente pressionados pelo tempo gasto nos deslocamentos. Motoristas de ônibus devem cumprir seus trajetos dentro de uma estimativa de tempo prevista pelas empresas nas quais trabalham e demandada pelo público consumidor de seus serviços. Motoboys, como são costumeiramente chamados os motociclistas que realizam entregas e prestam serviços variados, também lutam contra o relógio para realizar seus afazeres da forma mais rápida possível, muitas vezes

arriscando suas vidas, como apontam estatísticas de acidentes de trânsito no Brasil.

Esses motoristas profissionais, de acordo com Márcia Prado, integrariam a parcela mais agressiva dos condutores de veículos motorizados, situando-se em uma posição diametralmente oposto à ciclistas urbanos. É interessante notar o silenciamento, no enunciado de Márcia Prado, em relação aos motoristas de táxi. Por terem nas vias de circulação o seu campo de atuação e por precisarem otimizar o tempo gasto nas viagens realizadas, os taxistas também poderiam ser mencionados como integrantes dessa “minoria” que age de forma agressiva no trânsito.

Fazer emergir histórias, investigando as relações entre fatos e discursos, analisando as continuidades e descontinuidades que tecem a rede das discursividades acerca da questão da mobilidade urbana, especificamente da *ciclomobilidade*: eis a tarefa que aqui é pretendida e que vem, gradativamente, ganhando substância. Com o propósito de analisar discursivamente o “Manifesto dos invisíveis”, os enunciados-átomos do discurso cicloativista são trazidos à tona, em um movimento de ir e vir, análogo às próprias práticas sobre as quais se propôs esta atividade investigativa. Por isso, a entrevista concedida por Márcia Prado à revista IstoÉ figura como uma linha de tensão discursiva que integra essa rede em sua emergência.

Ao ser entrevistada, Márcia Prado afirma que os “motoristas profissionais”, notadamente os condutores de ônibus e os motoboys, são os mais agressivos. Interessante salientar que a referida entrevista foi concedida na véspera do acidente que a vitimou. Coincidentemente, o responsável pelo atropelamento foi um motorista de ônibus urbano que circulava pela avenida Paulista e que, ao tentar ultrapassar a ciclista, a atingiu fatalmente. A morte de Márcia Prado concedeu uma materialidade trágica à vontade de verdade à qual seu discurso estava submetido.

Sobre a possibilidade de agenciamento de uma identidade específica – a de ciclista urbano –, cumpre, nesse ponto, trazer à tona o texto integral do “Manifesto dos invisíveis”, para que se possa analisá-lo.

Motorista, o que você faria se dissessem que você só pode dirigir em algumas vias especiais, porque seu carro não possui airbags? E que, onde elas não existissem, você não poderia transitar?

Para nós, cidadãos que utilizam a bicicleta como meio de transporte, é esse o sentimento ao ouvir que “só será seguro pedalar em São Paulo quando houver ciclovias”, ou que “a bicicleta atrapalha o trânsito”. Precisamos pedalar agora. E já pedalamos! Nós e mais 300 mil pessoas, diariamente. Será que deveríamos esperar até 2020, ano em que Eduardo Jorge (secretário do Verde e do Meio Ambiente de São Paulo) estima que teremos 1.000 quilômetros de ciclovias? Se a cidade tem mais de 17 mil quilômetros de vias, pelo menos 94% delas continuarão sem ciclovia. Como fazer quando precisarmos passar por alguma dessas vias? Carregar a bicicleta nas costas até a próxima ciclovia? Empurrá-la pela calçada?

Ciclovia é só uma das possibilidades de infra-estrutura existentes para o uso da bicicleta. Nosso sistema viário, assim como a cidade, foi pensado para os carros particulares e, quando não ignora, coloca em segundo plano os ônibus, pedestres e ciclistas. Não precisamos de ciclovias para pedalar, assim como carros e caminhões não precisam ser separados. O ciclista tem o direito legal de pedalar por praticamente todas as vias, e ainda tem a preferência garantida pelo Código de Trânsito Brasileiro sobre todos os veículos motorizados. A evolução do ciclismo como transporte é marca de cidadania na Europa e de funcionalidade na China. Já temos, mesmo na América do Sul, um grande exemplo de soluções criativas: Bogotá.

Não clamamos por ciclovias, clamamos por respeito. Às leis de trânsito colocam em primeiro plano o respeito à vida. As ruas são públicas e devem ser compartilhadas entre todos os veículos, como manda a lei e reza o bom senso. Porém, muitas pessoas não se arriscam a pedalar por medo da atitude violenta de alguns motoristas. Estes motoristas felizmente são minoria, mas uma minoria que assusta e agride.

A recente iniciativa do Metrô de emprestar bicicletas e oferecer bicicletários é importante. Atende a uma carência que é relegada pelo poder público: a necessidade de espaço seguro para estacionar as bikes. Em vez de ciclovias, a instalação de bicicletários deveria vir acompanhada de uma campanha de educação no trânsito e um trabalho de sinalização de vias, para informar aos motoristas que ciclistas podem e devem circular nas ruas da nossa cidade. Nos cursos de habilitação não há sequer um parágrafo sobre proteger o ciclista, sobre o veículo maior sempre zelar pelo menor. Eventualmente cita-se a legislação a ser decorada, sem explicá-la adequadamente. E a sinalização, quando existe, proíbe a bicicleta; nunca comunica os motoristas sobre o compartilhamento da via, regulamenta seu uso ou indica caminhos alternativos para o ciclista. A ausência de sinalização deseduca os motoristas porque não legitima a presença da bicicleta nas vias públicas.

A insistência em afirmar que as ruas serão seguras para as bicicletas somente quando houver milhares de quilômetros de ciclovias parece a desculpa usada por muitos motoristas para não deixar o carro em casa. “Só mudarei meus hábitos quando tiver metrô na porta de casa”, enquanto continuam a congestionar e poluir o espaço público, esperando que outros resolvam seus problemas, em vez de tomar a iniciativa para construir uma solução.

Não podemos e não vamos esperar. Precisamos usar nossas bicicletas já, dentro da lei e com segurança. Vamos desde já contribuir para melhorar a qualidade de vida da nossa cidade. Vamos liberar espaços no trânsito e não poluir o ar. Vamos fazer bem para a saúde (de todos) e compartilhar, com os que ainda não experimentaram, o prazer de pedalar.

Preferimos crer que podemos fazer nossa cidade mais humana, do que acreditar que a solução dos nossos problemas é alimentar a segregação com ciclovias. Existem alternativas mais rápidas e

soluções que serão benéficas a todos, se pudermos nos unir para construirmos juntos uma cidade mais humana.
A rua é de todos. A cidade também.
Nós, ciclistas, que também somos o trânsito.
(Disponível em: <[www.bicicletada.org/Manifesto dos Invisíveis](http://www.bicicletada.org/Manifesto%20dos%20Invisiveis)>).

Produzido em 2008, o “Manifesto dos invisíveis” consiste em uma carta pública e coletiva, assinada por 185 (cento e oitenta e cinco) ciclistas urbanos e cicloativistas, principalmente da cidade de São Paulo. Participantes do movimento denominado Bicletada/Massa Crítica atuante na capital paulista, os signatários do referido manifesto objetivavam, com o texto, enviar para a sociedade uma mensagem em defesa do uso da bicicleta como meio de transporte urbano.

Embora tenha sido escrita em 2008, somente em 2009, um dia após a morte da cicloativista Márcio Prado, a carta foi tornada pública como uma forma de repúdio aos numerosos casos de acidentes envolvendo bicicletas e veículos motorizados. Convém lembrar que a própria Márcia Prado foi umas das signatárias do “Manifesto dos invisíveis”. Além dela, merecem destaque os nomes de André Pasqualini (autor do blog *bicicleteiro.org* e consultor de mobilidade urbana), Daniel Guth (fotógrafo, diretor da Ciclocidade e consultor de mobilidade urbana), Odir Züge Júnior (professor e autor de tese de doutorado sobre o cicloativismo paulistano), Renata Falzoni (autora do blog *bikeelegal.com*, fotógrafa e repórter), Tiago Benicchio (jornalista e pesquisador de mobilidade urbana) e Willian Cruz (criador do portal *vadebike.org*). O destaque dado a esses nomes se deve ao fato de elas terem adquirido uma certa notoriedade no campo do cicloativismo brasileiro nesse início de século XXI.

Contudo, para além das personalidades civis que assinaram o referido manifesto, cumpre ressaltar as posições de sujeito discerníveis na construção do texto. São essas posições que sinalizam o lugar de onde falam esses sujeitos e ao mesmo tempo os situam no campo de debate sobre a questão da mobilidade urbana por bicicleta.

Inicialmente, é interessante observar que o “Manifesto dos invisíveis”, embora se trate de uma carta pública e, portanto, destinada a toda a sociedade, tem como destinatário privilegiado a categoria dos condutores de veículos motorizados, o que se pode perceber por meio do vocativo “motorista”

que encabeça o texto. A demarcação dessa categoria assinala que o campo de embate discursivo sobre o qual o manifesto se desenvolve tem, em seus limites, duas posições em oposição: o motoristas de carros privados e os ciclistas urbanos.

Sobre a oposição carros *versus* bicicletas, Silva (2014, p. 59) destaca que os usos e, principalmente, a venda desses meios de transporte urbano foram muito similares desde o início de suas comercializações até a década de 1970, quando houve uma severa crise de petróleo no mercado mundial. A partir de então, alguns países, como Japão, Alemanha e Holanda, passaram a estimular formas de mobilidade que não fossem dependentes de combustível fóssil. Já na última década do século XX e nessa primeira metade do século XXI, a venda de bicicletas passou a superar a venda de carros no mundo. Isso se deve, segundo o autor, a fatores ambientais (o forte apelo à questão da sustentabilidade), econômicos (a crise do capitalismo iniciada em 2008 tem grande importância nesse cenário), sociais (movimentos como o *Critical Mass*, iniciado em San Francisco, em 1992) e estruturais (a criação de sistemas cicloviários e a implantação de sistemas de compartilhamento de bicicletas) (SILVA, 2014, p. 61).

Entretanto, Silva também ressalta que “andar de bicicleta na cidade ainda não é seguro em grande parte do mundo” (SILVA, 2014, p. 61). A principal razão para isso seria o fato de a bicicleta ainda não ser vista ou reconhecida como parte do sistema de mobilidade urbana. No Brasil, especificamente, “estão sendo implantadas bicicletas públicas em grandes cidades, por empresas que buscam obter a imagem da sustentabilidade” (SILVA, 2014, p. 61), sem haja, contudo, a formulação de planejamentos cicloviários que atendam às necessidades locais e propiciem segurança às pessoas que utilizam a bicicleta como principal meio de transporte urbano. Podem ser citados, nesse caso, os programas de compartilhamento de bicicletas implantados e mantidos pelo Banco Itaú em cidades como Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Belo Horizonte (MG), Brasília (DF) e Recife (PE); e o sistema de compartilhamento implantado e mantido pela Hapvida (empresa de planos e seguros de saúde) na cidade de Belém (PA).

Mesmo com a intervenção de fatores infraestruturais - como a implantação de sistemas de compartilhamento de bicicletas -, a inexistência de

planejamentos cicloviários que possibilitem a real inserção da bicicleta nas políticas públicas de mobilidade urbana tem, como consequência, o acirramento dos conflitos entre ciclistas e condutores de automóveis. Essa oposição e os embates dela decorrentes ocorrem tanto nas ruas e avenidas das cidades quanto nos discursos engendrados a partir de diferentes formações discursivas.

No “Manifesto dos invisíveis”, a hipótese formulada e dirigida aos motoristas-destinatários do texto (“o que você faria se dissessem que você só pode dirigir em algumas vias especiais, porque seu carro não possui airbags?”) é marcada por uma indeterminação do sujeito sintático-gramatical. A rigor, a hipotética interdição referida deveria ser operada por alguma instância ou entidade com autoridade reconhecida para tal. Essa posição enunciativa poderia ser ocupada pelo Poder Público, que, por meio de seus atos normativos-burocráticos, legitimaria essa interdição específica, fazendo-a valer sobre todos aqueles que se enquadrassem em suas delimitações. No Código de Trânsito Brasileiro (CTB), alguns artigos, ao tratarem das normas de circulação e conduta, referem-se a determinadas interdições e preferências nas vias de circulação pública, como, por exemplo, nos casos de rodovias, de rotatórias, de veículos precedidos de batedores, de veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, de veículos de polícia, de fiscalização e operação de trânsito, de ambulâncias e de prestadores de serviços de utilidade pública (CTB, 2013). No caso específico da mobilidade por bicicleta, o CTB dispõe que:

Art. 58. 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, com preferência sobre os veículos automotores.

Parágrafo único. A autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via poderá autorizar a circulação de bicicletas no sentido contrário ao fluxo dos veículos automotores, desde que dotado o trecho com ciclofaixa. (CTB, 2013, p. 33).

À luz do que dispõe o CTB, mesmo em vias nas quais não exista ciclovia, ciclofaixa ou acostamento, é permitido o trânsito de bicicletas, desde que os ciclistas se locomovam no mesmo sentido do fluxo, nos bordos da pista

de rolamento. Embora o CTB não especifique se ambos os bordos, direito e esquerdo, podem ser utilizados pelos ciclistas urbanos, depreende-se que o mais adequado e seguro é o direito, haja vista que a faixa da esquerda é destinada a veículos que trafegam em maior velocidade. Contudo, o artigo 58 do CTB também dispõe que as bicicletas têm preferência sobre os veículos motorizados nas referidas vias de circulação pública. A previsão legal, portanto, entra em “rota de colisão” com alguns enunciados pertinentes à formação discursiva do automobilismo, segundo os quais “lugar de bicicleta é em ciclovia”.

Ainda acerca da hipótese formulada (“se dissessem...”), pode-se conjecturar que, além do Poder Público, cujos atos normativos disciplinam o uso das vias de circulação nas cidades, o lugar do sujeito responsável pela interdição também poderia ser ocupado por engenheiros de trânsito ou por especialistas em mobilidade urbana, ou ainda por estudiosos de diversificadas áreas de saber desde que credenciados a falar da questão da mobilidade urbana e do trânsito. Esses possíveis sujeitos enunciativos deveriam, para que fossem reconhecidos como tal, estar autorizados a se inserir na ordem do discurso da mobilidade urbana. Existe, portanto, um “filtro” que distingue aqueles que podem falar e sobre o que podem falar. Esse “filtro” foi identificado por Foucault como um dos sistemas de exclusão do discurso: a interdição.

Sabe-se que não se tem o direito de dizer tudo, que não se pode falar de tudo em qualquer circunstância, que qualquer um, enfim, não pode falar de qualquer coisa. Tabu do objeto, ritual de circunstância, direito privilegiado ou exclusividade do sujeito que fala: temos aí o jogo de três interdições que se cruzam, se reforçam ou se compensam, formando uma grade complexa que não cessa de se modificar. (FOUCAULT, 2011, p. 9).

A complexa grade formada pelo entrecruzamento dessas três espécies de interdições constitui, por si, uma grade de especificação, ou seja, um sistema segundo o qual os objetos do discurso são separados, opostos, associados, reagrupados, classificados e derivados (FOUCAULT, 2014, p. 51). A descrição dessa grade de especificação seria a terceira etapa metodológica da análise arqueológica proposta por Foucault em *A arqueologia do saber* (2014). A primeira e a segunda etapas – respectivamente, a demarcação das superfícies de emergência e a descrição das instâncias de delimitação –

comporiam um movimento analítico capaz de dar conta, à primeira vista, da complexidade de um objeto discursivo. Contudo, Foucault, ao questionar suas próprias investigações anteriores à publicação da *A arqueologia do saber* (2014), opera uma revisão teórico-metodológica por meio da qual reconhece que “o discurso é algo inteiramente diferente do lugar em que vêm se depositar e se superpor, como em uma simples superfície de inscrição, objetos que teriam sido instaurados anteriormente.” (FOUCAULT, 2014, p. 52).

Assim, enunciados como “a rua é de todos” ou “lugar de bicicleta é na ciclovia”, embora possam ser alinhados a uma ou outra formação discursiva, favorável ou contrária à noção de *ciclomobilidade*, estão situados em um mesmo campo de embate: o campo dos discursos sobre mobilidade urbana. É nesse campo que são agenciadas as posições de sujeito e os efeitos de sentido que emergem no “Manifesto dos invisíveis”.

Importante ressaltar que, sob a perspectiva foucaultiana, os discursos estão sujeitos a diversos procedimentos de controle e delimitação – como a interdição, a separação/rejeição, a oposição verdadeiro/falso, o comentário, o princípio do autor e as disciplinas (FOUCAULT, 2014) – que os tornam precisamente o que são: “o discurso não é simplesmente aquilo que traduz as lutas ou os sistemas de dominação, mas aquilo por que, pelo que se luta, o poder do qual nos queremos apoderar.” (FOUCAULT, 2014, p. 10).

É nesse sentido que o “Manifesto dos invisíveis” levanta a pergunta dirigida ao motorista-destinatário: “o que você faria se dissessem que só pode dirigir em algumas vias especiais, porque seu carro não possui airbags?”. A referência a vias especializadas para o fluxo de automóveis que não possuam airbags, embora pareça esdrúxula, foi exatamente assim formulada por dar forma ao desejo de que motoristas e ciclistas sejam tratados de forma relativamente igualitária. Se as bicicletas, por serem veículos frágeis e mais vulneráveis em casos de acidentes de trânsito, devem circular somente onde existam vias especializadas para seu tráfego, os automóveis destituídos do acessório denominado airbag também não deveriam transitar pelas mesmas vias que outros veículos dotados desse equipamento de segurança. Essa hipótese da especialização das vias está fundada em um princípio de disciplinarização da mobilidade urbana, segundo o qual a reorganização dos

espaços de circulação visa a garantir o fluxo constante dos corpos moventes e a evitar os conflitos entre eles durante seus deslocamentos.

Mais uma vez é conveniente retomar a noção de disciplina apresentada por Foucault. Conveniente e importante, uma vez que a palavra disciplina foi utilizada pelo filósofo francês, ao longo de sua obra, com dois sentidos distintos. Um dos sentidos, já mencionado anteriormente, é o da disciplina como um procedimento de controle do discurso, estando situado, desse modo, na ordem do saber (FOUCAULT, 2014). Já o outro sentido, também mencionado anteriormente, diz respeito ao controle do corpo, à singularização dos indivíduos, estando, portanto, situado na ordem do poder (FOUCAULT, 1987). Embora distinguíveis, esses dois conceitos não devem ser dissociados, já que para Foucault o saber e o poder estão intimamente ligados, se apoiando e se reforçando mutuamente: o saber é, em linhas gerais, o objeto de estudo da arqueologia foucaultiana; e o poder, em linhas também gerais, deve ser compreendido como uma relação que situa os sujeitos em posições diferenciadas (CASTRO, 2009, p. 323).

Motoristas e ciclistas, pois, constituem posições de sujeito construídas por meio de práticas discursivas e não discursivas. As práticas discursivas, da ordem do saber, portanto, caracterizam e singularizam essas posições. Já as práticas não discursivas, da ordem do poder, atribuem outras materialidades às relações de poder entre os sujeitos. Disciplinar o tráfego de bicicletas por meio de ciclovias pode ser entendido como um exercício de poder que, para se sustentar discursivamente, lança mão de estudos, pesquisas, investigações que defendam a segregação de veículos motorizados e não motorizados, tendo como principal fundamento apresentado a segurança dos mais vulneráveis.

Nesse sentido, o discurso dos ciclistas no “Manifesto dos invisíveis” pretende operar uma mudança, ou mesmo um realinhamento dessas forças, com base no mesmo argumento da vulnerabilidade. Assim, se bicicletas devem trafegar somente por vias exclusivas devido ao fato de serem mais frágeis, os automóveis sem airbags também deveriam trafegar somente em vias exclusivas para eles. De fato, não se trata de uma proposta exequível, e nem pretende ser. O que objetiva, a rigor, é confrontar uma “verdade”, é desestabilizar um “consenso”, é minar uma “construção”.

Nesse ponto, é pertinente trazer à baila o que o Código de Trânsito Brasileiro (CTB, 2013) dispõe acerca dos itens de segurança obrigatórios para os indivíduos que utilizam a bicicleta como meio de transporte. De acordo com esse documento normativo, em seu artigo 105, inciso VI, que trata especificamente de equipamentos obrigatórios para bicicletas, todo ciclista deve trafegar com: campainha, sinalização noturna dianteira, traseira, lateral e nos pedais, e espelho retrovisor do lado esquerdo (CTB, 2013, p. 49). Interessante notar que o CTB não prevê o capacete como equipamento obrigatório para ciclistas, embora esse item possa reduzir consideravelmente a probabilidade da ocorrência de traumatismos cranianos em casos de acidentes.

O mesmo diploma legal também dispõe, ainda no artigo 105, inciso VII (acrescentado pela Lei n.º 11.910, de 18 de março de 2009), que o equipamento suplementar de retenção frontal, mais conhecido como airbag, constitui um item obrigatório para o condutor e o passageiro do banco dianteiro de veículo motorizado. Contudo, o próprio CTB, no parágrafo 5º do artigo supramencionado, ressalva que essa exigência será “progressivamente incorporada aos novos projetos de automóveis e dos veículos deles derivados, fabricados, importados, montados ou encarroçados” a partir de 1 (um) ano decorrido após a definição pelo Conselho Nacional de Trânsito (Contran) das especificações técnicas referentes a esse item; e a partir de 5 (cinco) anos “para os demais automóveis zero-quilômetro de modelos ou projetos já existentes e veículos deles derivados” (CTB, 2013, p. 49).

Feitas essas considerações, torna-se necessário prosseguir com a análise do “*Manifesto dos invisíveis*”. No segundo parágrafo do texto, os signatários da carta se reconhecem explicitamente como “cidadãos”, cientes de que o estatuto da cidadania deveria conferir-lhes direitos e deveres iguais aos que os condutores de automóveis possuem no que diz respeito às possibilidades de ir e vir nas cidades. Para fundamentar seus posicionamentos, esses mesmos signatários retomam dois enunciados que costumam ser ativados em relação ao uso da bicicleta como modal urbano: “só será seguro pedalar em São Paulo quando houver ciclovia” e “a bicicleta atrapalha o trânsito”. Ambos enunciados integram uma formação discursiva que reitera a ideia da bicicleta como um veículo intruso, desnecessário e inviável.

A contraposição realizada pelos ciclistas-enunciadores é consubstanciada no enunciado “Precisamos pedalar agora. E já pedalamos!”. Nesse movimento, ganha destaque a marcação da coletividade, da formação de uma “massa” composta por pessoas que pedalam, não obstante a cidade ainda não ofereça determinadas condições infraestruturais para o exercício da *ciclomobilidade*.

Na sequência, mais uma vez é retomada uma memória discursiva em torno do quantitativo de habitantes da cidade de São Paulo que têm na bicicleta seu principal meio de transporte urbano: “Nós e mais 300 mil pessoas”. O resgate de um dado estatístico amplamente divulgado serve ao propósito de reforçar um discurso segundo o qual o uso da bicicleta não constitui uma forma de mobilidade pouco utilizada, mas, sim, representa uma considerável parcela da população urbana.

Por isso, caberia ao Poder Público, como gestor das necessidades e demandas da população, atender às reivindicações expressas por esses ciclistas urbanos. Contudo, depreende-se, com base na leitura do “*Manifesto dos invisíveis*”, que as propostas apresentadas pela Prefeitura de São Paulo em relação ao aumento da malha cicloviária da cidade não vão ao encontro dos anseios da “massa” ciclística. A previsão de 1.000 (mil) quilômetros de ciclovias no ano de 2020, feita pelo Secretário do Verde e do Meio Ambiente, não representa uma superação dos impedimentos aos quais os ciclistas urbanos de São Paulo são diariamente submetidos. Por isso, o “*Manifesto dos invisíveis*” não se mostra como um documento que visa a materializar uma reivindicação por infraestruturas específicas para a bicicleta: “Não clamamos por ciclovias, clamamos por respeito”.

Acerca da dimensão da interdiscursividade, nota-se que os discursos que habitam as margens do “*Manifesto dos invisíveis*”, como um suporte à sua vontade de verdade, são justamente aqueles que reconhecem a cidade como um espaço que, embora público, foi pensado e construído para os automóveis. Ao mesmo tempo, também é possível identificar discursividades que atribuem ao carro privado as mais notáveis e severas consequências da “crise de mobilidade urbana”. Os motoristas, desse modo, são representados de uma forma negativa, marcada por um comportamento individualista: “(...) continuam a congestionar e poluir o espaço público, esperando que outros

resolvam seus problemas, em vez de tomar a iniciativa para construir uma solução”.

Em contraponto, os ciclistas urbanos se projetam em uma posição de sujeito que é caracterizada pelo altruísmo, pela solidariedade e pela responsabilidade. Essa tomada de posição está amparada também em outros discursos que circulam na sociedade e que reforçam determinados efeitos de sentidos relacionados ao uso da bicicleta como meio de transporte. Por isso, na parte final do “*Manifesto dos invisíveis*”, a enunciação está centrada no papel dos ciclistas urbanos em meio à problemática discutida: “Vamos desde já contribuir para melhorar a qualidade de vida da nossa cidade. Vamos liberar espaços no trânsito e não poluir o ar. Vamos fazer bem para a saúde (de todos) e compartilhar, com os que ainda não experimentaram, o prazer de pedalar”.

Convém considerar, por fim, que a “invisibilidade” a que o título do “*Manifesto...*” se refere é decorrente de um processo social e histórico que, ao privilegiar o automóvel como meio de transporte urbano, passou a ocultar a bicicleta e outras formas de mobilidade (como o andar a pé), invisibilizando suas expressões e marginalizando seus usos.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O discurso da *ciclomobilidade* é construído por meio de uma rede de outros discursos que se entrecruzam e se reforçam. Sobre o tecido da história, ou melhor, das histórias que se dispersam ao longo do tempo, são registrados os efeitos de sentido que favorecem a prática de usar a bicicleta como um meio de transporte. Se em alguns momentos históricos, como na primeira metade do século XX, o paradigma do automobilismo ganhou maior destaque e fincou suas bases na cultura ocidental, já no início do século XXI esse vetor entrou em colapso – a tanta vezes referida “crise de mobilidade urbana – e ensejou a “novidade” da *ciclomobilidade*. Assim, mover-se de bicicleta pelo espaço das cidades voltou a ser uma prática aceitável e estimulada, pelo menos para uma parte da sociedade – composta também por indivíduos que anteriormente tornavam mais denso o corpo urbano motorizado. Trata-se, desse modo, de pessoas que utilizavam – e ainda utilizam, com menor frequência, contudo – o automóvel como principal meio de transporte e passaram a reconhecer os impactos negativos desse tipo de mobilidade sobre a sustentabilidade das cidades e sobre as suas próprias condições individuais de existência. Essa mudança nas práticas de mobilidade foi ensejada por uma conjuntura histórica na qual a perda de qualidade nos deslocamentos e a saturação das vias de circulação pública foram postas em oposição à praticidade, à economia e à sustentabilidade relacionadas à *ciclomobilidade*.

Nesse início de século XXI, vive-se um momento de “alta” da bicicleta. Os vários sentidos reconhecidos nesse aparato técnico circulam pelos mais diversos espaços da sociedade. Nas propagandas, nas infraestruturas urbanas destinadas ao ciclismo, nos programas de gestão de candidatos a cargos públicos, nas áreas públicas de convívio social, como praças e passeios, a bicicleta é assimilada pelas pessoas seja como um brinquedo de criança, seja como um equipamento para a prática desportiva, seja como um modal urbano. No que diz respeito a este último sentido, os meios de comunicação de massa e a publicidade, principalmente, podem ser indicados como os campos de onde se tornou possível o surgimento do conceito de *ciclomobilidade*. Andar de bicicleta pelo espaço urbano passou a ser algo nomeável e descritível, enfim, reconhecível. Na televisão, no cinema, nas letras

de canções, nos *outdoors*, nos *busdoors*, nas propagandas de jornais e revistas, surgem inumeráveis indivíduos, célebres ou anônimos, pedalando pelas cidades, deslizando suas bicicletas sobre o tecido urbano e carregando consigo a mensagem “vá de bike”.

A crise no paradigma do automobilismo vivenciada por numerosas cidades do mundo moderno ensejou a consolidação de uma formação discursiva que contrapõe o uso da bicicleta à mobilidade motorizada. As práticas discursivas – ligadas à construção dos saberes – são concomitantemente articuladas a práticas não discursivas, tais como os coletivos sociais que tomam as vias de circulação urbanas e reivindicam melhores condições de *ciclomobilidade*.

Na presente investigação, o acontecimento do “*Manifesto dos invisíveis*” foi tomado como um documento cuja materialidade linguística carrega consigo, em seus desvãos, as condições políticas e sociais que o tornaram possível. Um documento que singulariza as aspirações de um determinado segmento da sociedade composto por indivíduos que se autodenominam cicloativistas. O “*Manifesto dos invisíveis*” constitui, pois, um *corpus* aberto a empreitadas investigativas sobre o modo como o discurso da *ciclomobilidade* é construído no Brasil nesse início de século XXI.

É importante salientar que o gesto de análise e interpretação aqui apresentado poderia ser mais aprofundado, especificamente no que diz respeito à articulação entre as categorias conceituais da Análise do Discurso de vertente francesa e os enunciados-acontecimentos que foram mobilizados no desenvolvimento da dissertação. De fato, conclui-se que o objetivo norteador do presente trabalho foi atingido, malgrado a incipiência da visada analítica esboçada.

A investigação discursiva constitui uma tarefa árdua e exigente, mas também representa uma oportunidade para fazer emergir fatos, enunciados e histórias que, embora sejam por vezes ocultadas e invisibilizadas, compõem uma complexa rede de discursos que circulam na sociedade, erigindo ou contestando saberes, reforçando ou minando poderes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: EDUFAL:UNESP, 2010.

BIGELLI, Klaus. **História da bicicleta**. [S.l.]: [s.n.], 2011. Disponível em: <www.bikemagazine.com.br/2011/03/historia-da-bicicleta/>. Acesso em: jan. 2016.

BRASIL. **Código de Trânsito Brasileiro [recurso eletrônico]**. 5. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2013.

BRAZ, Daniel. **Vida sobre rodas**: a evolução da bicicleta. In: Bicicletas: o guia definitivo. São Paulo: Abril, 2013. 80 p.

CARLSSON, Chris. Ruminações de um diplomata acidental. Tradução de Joaquim La Marca. In: BELOTTO, José Carlos Assunção; NAKAMORI, Silvana; NATARAJ, Goura (Jorge Brand); PATRÍCIO, Luis Claudio Brito. (Orgs.). **A cidade em equilíbrio**: contribuições teóricas ao 3º Fórum Mundial da Bicicleta. 1. ed. Curitiba: Proec/UFPR, 2014.

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

CHARAUDEAU, Patrick; MAINGUENEAU, Dominique. **Dicionário de Análise do Discurso**. Coordenação da tradução: Fabiana Comesu. 3. ed. São Paulo: Contexto, 2012.

CRUZ, William. **Ghost bikes**. [s.l.]: [s.n.], 2015. Disponível em: <<http://vadebike.org/2013/02/ghost-bikes/>>. Acesso em: 7 jan. 2016.

_____. **Quem foi Márcia Prado**. [s.l.]: [s.n.], 2012. Disponível em: <vadebike.org.br/2009/01/sobre-a-ciclista-atropelada-na-a-paulista/>. Acesso em: 4 jan. 2016.

DINO. **Como a bicicleta elétrica está revolucionando o transporte urbano**. Disponível em: <<https://noticias.terra.com.br/dino/como-a-bicicleta-eletrica-esta-revolucionando-o-transporte-urbano>>. Acesso em: 1º de jul. 2016.

FOUCAULT, Michel. **A arqueologia do saber**. 8. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2014.

_____. **As palavras e as coisas**. Tradução de Salma Tannus Muchail. 8. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

_____. **História da Loucura na idade clássica.** Tradução de José Teixeira Coelho Neto. São Paulo: Perspectiva, 1972.

_____. **Microfísica do poder.** Organização, introdução e revisão técnica: Roberto Machado. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015.

_____. **O nascimento da Clínica.** Tradução de Roberto Machado. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1980.

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

_____. **Vigiar e punir:** nascimento da prisão. Tradução: Lígia M. Pondé Vassalo. 15. ed. Petrópolis: Vozes, 1987.

FREITAS, Leila Karla Morais Rodrigues. **Discurso, mídia e memória na (re)construção da história da sexualidade feminina.** Dissertação de Mestrado – Universidade do Estado do Rio Grande do Norte, Programa de Pós-Graduação em Letras, 2012.

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

GREGOLIN, Maria do Rosário Valencise. **Foucault e Pêcheux na análise do discurso:** diálogos & duelos. São Carlos: Claraluz, 2004a.

GUEDES, Glênio Abrantes; CALDEIRA JÚNIOR, Antonio Marmoro. As vantagens da utilização do exame antígeno prostático específico (PSA) no diagnóstico do câncer de próstata. In: **Revista de Divulgação Científica Sena Aires.** v. 3, n. 1. jan./jun. 2014. Disponível em: <<http://revistafacesa.senaaires.com.br/index.php/revisa/article/view/120/72>>. Acesso em: 5 mai. 2016.

HALLET, Richard. **A bicicleta em detalhes:** um guia ilustrado para uma viagem em duas rodas. 1. ed. São Paulo: Quarto Editora, 2016.

HOY, Chris. **Fergus voador:** a bicicleta fantástica. Trad.: Lucas Peterson. 1. ed. Rio de Janeiro: Rocco Jovens Leitores, 2016.

HOUAISS, Antônio. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.** Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

MACHADO, Roberto. Por uma genealogia do poder. In: FOUCAULT, Michel. **Microfísica do poder.** Organização, introdução e revisão técnica: Roberto Machado. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2015.

MAMBRINI, Verônica. Ciclistas encurralados. In: **IstoÉ**. São Paulo: Editora Três, 2009. Disponível em: <http://istoe.com.br/5431_CICLISTAS+ENCURRALADOS/>. Acesso em: 7 de ago. 2016.

MAUAD, Thais. **Bicicletas e saúde**. Disponível em: <www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/bicicletas-e-saude.pdf>. Acesso em: 14 de out. 2016.

OLIVEIRA, Luciano Amaral. (Org.). **Estudos do discurso: perspectivas teóricas**. 1. ed. São Paulo: Parábola Editorial, 2013.

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

RAMALHO, José Antônio. **Guia da mountain bike**. São Paulo: Gaia, 2007.

SOBRINHO SEGUNDO, Irinaldo Lopes. **A bicicleta como meio de transporte em São Luís – MA: identidades em trânsito**. Dissertação de Mestrado – Universidade Federal do Maranhão, Pós-Graduação Interdisciplinar de Cultura e Sociedade, 2014.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. In: **Em Tese: revista eletrônica dos pós-graduandos em Sociologia Política da UFSC**. Vol. 3, n. 2 (2), janeiro-julho/2007, p. 122-145. ISSN 1806-5023.

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