

NÃO TEMOS NADA A PERDER, EXCETO NOSSAS CORRENTES (DE BICICLETA): CONTEMPLANDO O FUTURO DO CICLOATIVISMO E DO CARRO¹

ZACK FURNESS²

SOLUÇÃO DO SÉCULO XIX PARA PROBLEMAS DO SÉCULO XXI

Não permitamos que interesses particulares egoístas ou que entusiasmados bem-intencionados dificultem a marcha do progresso do transporte motorizado e muito menos que nos levem de volta ao tempo dos cavalos e das charretes. (Thomas P. Henry, "Discurso para o Encontro Anual dos Conselheiros da Associação Automobilística Americana", 1936)

Senhoras e senhores, eu lhes apresento os Democratas, promovendo soluções do século XIX para problemas do século XXI. Se vocês não gostam disso, andem de bicicleta. Se vocês não gostam do preço dos combustíveis, andem de bicicleta. Preparem-se para a próxima grande ideia dos Democratas: melhorar a eficiência energética por meio do cavalo e da charrete. (Patrick McHenry, Congressista da Carolina do Norte, 2007)

1 Este artigo é uma adaptação da conclusão do livro do autor *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*, originalmente publicado pela Temple University Press (http://www.temple.edu/tempress/titles/1899_reg.html), a qual autoriza sua publicação. Tradução de Rodrigo Carlos da Rocha (doutorando em Antropologia Social pelo Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social da Universidade de Brasília) e Renata Florentino (Doutoranda em Ciências Sociais pelo Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais da Universidade Estadual de Campinas).

2 Professor assistente de Comunicações na Pennsylvania State University Greater Allegheny, Estados Unidos.

O Congressista dos Estados Unidos Patrick McHenry, representante republicano pelo 10^o Distrito Congressional da Carolina do Norte, discursou brevemente para a Câmara dos Representantes em 04 de agosto de 2007 em uma tentativa de encorajar votos contrários a um projeto de lei sobre energia renovável (Resolução n. 2.776) que por fim acabou aprovado³. As disposições do projeto incluíam, entre outras coisas, uma ínfima redução de imposto da ordem de 20 dólares por mês para trabalhadores que fossem ao trabalho de bicicleta; um valor total equivalendo a aproximadamente 1.000.000 de dólares por ano, ou o que os Estados Unidos gastam em guerra a cada um ou dois minutos. A ironia de o moderno motor à combustão ter sido desenvolvido antes do boom da bicicleta na década de 1890 foi visivelmente perdida por McHenry (ver citação acima), que se pavoneou na Câmara fingindo estar chocado com a “solução” da bicicleta supostamente sendo proposta para o sistema de transporte do país e sua dependência do petróleo estrangeiro (o projeto de lei não fazia tais alusões). Que cada “carro a menos” nas ruas realmente se traduz em um menor uso de combustível em qualquer dia dado foi similarmente negligenciado no sermão sarcástico do congressista – quase uma reprise do engodo liberal proferido pelo presidente da Associação Automobilística Americana (AAA) Thomas P. Henry no encontro anual da associação automobilística em 1936. Na verdade, a homilia Henry-McHenry tem sido efetivamente exaltada pelas elites políticas e econômicas desde o surgimento do automóvel e sem dúvidas desempenhará um papel em tentativas futuras de retratar os defensores do transporte por bicicleta – mesmo os eventuais participantes do National Bike to Work Day – como neo-ludistas empenhados em forçar os americanos para o caminho coletivo dos Amish^{4 5}.

3 A Resolução n. 2.776, ou Ato Fiscal sobre Energia Renovável e Conservação de Energia, foi aprovada na Câmara dos Representantes e acabou por transformar-se em parte do Plano de Salvamento de 2008 (Resolução n. 1.424, que mais tarde virou Lei Pública n. 110-343).

4 N.T.: Seita cristã conhecida principalmente por suas restrições ao carro e às tecnologias modernas em geral.

5 Políticos republicanos como o Representante pelo estado do Colorado Frank McNulty e o Senador também pelo estado do Colorado Josh Penny estão na linha de

A ironia mais profunda e trágica do cenário a que o congressista alude não é apenas que as mesmas tecnologias poluidoras do século XIX ainda são usadas para lidar com os problemas de transporte do século XXI, mas também que o paradigma dominante que apoia o “sistema de automobilidade” está similarmente preso a uma era supostamente pretérita (URRY, 2004). Ou seja, a presumida aceitação do automóvel como uma solução conveniente e perpetuamente moderna para o transporte diário é dependente da nossa fé contínua no mito oitocentista do progresso tecnológico ilimitado e da reprodução desse mesmo mito, bem como das mesmas práticas e princípios colonialistas e militaristas na raiz desse projeto tecnocultural. Na verdade, a resistência muito difundida ao próprio pensamento de considerar seriamente a utilização de veículos não motorizados é um luxo que toma por certas as consequências lógicas de um esquema ilógico: a poluição ambiental, a persistente erosão dos espaços públicos, os inúmeros acidentes de carro, as guerras por petróleo no Oriente Médio, a violência na estrada, os crescentes engarrafamentos e uma das principais causas de morte no mundo para pessoas de até 25 anos (TOROYAN, PEDEN, 2007, p. 3). É suficiente dizer que nós podemos claramente fazer muito melhor para nós mesmos nas próximas décadas. E, o mais importante, nós temos que fazê-lo.

frente dessa tendência, chegando a ponto de condenar publicamente a participação de seu estado no *Bike to Work Day* de 2008. Em resposta ao evento, McNulty declarou: “Você deve estar de brincadeira... As famílias do Colorado estão brigando por gasolina e a resposta que estamos recebendo dos Democratas é parar a produção de óleo e gás no Colorado e andar de bicicleta – inacreditável. Gostaria de saber como eles esperam que uma mãe de três filhos em meu distrito pegue as crianças na escola e faça compras para sua família usando uma bicicleta”. Com semelhante mau humor, o senador Penry descreveu o *Bike to Work Day* – que, a propósito, contou com a participação de 940 empresas, 20.000 ciclistas e o apoio do Conselho Regional de Governos de Denver – como a “mais absurda, ridícula e totalmente convincente explicação do porquê de os Democratas do Colorado serem burros quando se trata de enfrentar nossa crise energética” (MARCUS, 2008).

ESTA TERRA É SUA TERRA, ESTA TERRA É MINHA TERRA

Embora não haja solução única para os problemas sistêmicos e interrelacionados da automobilidade, os cenários geopolíticos, ecológicos e econômicos em mudança nos exigem que pensemos mais concretamente e na verdade mais pragmaticamente sobre o vasto potencial da mobilidade baseada na bicicleta, ou na ciclomobilidade, no século XXI. Um dos principais obstáculos para que se vislumbrem tais desenvolvimentos em transporte é que as bicicletas e os outros ciclos quase nunca são apresentados como alternativas realistas aos automóveis, mesmo entre os pensadores mais críticos que escrevem sobre política da urbanização, petróleo, ambientalismo e/ou mudança climática. Da plethora de livros e ensaios voltados a esses temas nos últimos anos, ainda se tem dificuldade de achar mais que uma discussão superficial ou referência simbólica ao transporte não motorizado, a despeito das perspectivas óbvias que as bicicletas e os outros ciclos – tais como carros de pedal, bicicletas reclinadas, triciclos e ciclo-riquixás⁶ – colocam para os Estados Unidos e para grande parte da população mundial que vive em centros urbanos densos, pequenas cidades ou povoados onde uma infraestrutura para automóveis seja economicamente inviável, culturalmente indesejável ou geograficamente impossível.

Com certeza, há um número crescente de pesquisa excelente sendo feita sobre o uso da bicicleta e o transporte por bicicleta, e, além disso, os cicloativistas têm tido um nítido impacto em projetos de desenvolvimento urbano nas cidades americanas onde o ciclismo tem crescido em popularidade. Mas, uma vez que se vá além dos debates localizados sobre ciclofaixas ou, talvez, sobre propostas para programas urbanos de compartilhamento de bicicleta politicamente controversos, raramente ouvem-se discussões sérias sobre políticas de transporte por bicicleta fora dos círculos ativistas, dos *blogs* sobre transporte ou das conferências anuais organizadas por e para defensores profissionais da bicicleta. Isso se deve provavelmente ao fato de que, nos

6 N.T.: Espécie de tuk-tuk não motorizado.

Estados Unidos (e em muitos outros países industrializados), a responsabilidade de promover o transporte por bicicleta recai quase exclusivamente sobre os ombros de grupos cicloativistas, uma vez que as organizações ambientais *mainstream* têm muito medo de perder seus financiamentos corporativos para assumir qualquer postura política significativa contra as políticas pró-automóvel do governo federal. Além do mais, os defensores da bicicleta estão coletivamente em uma posição política muito precária para juntar seu trabalho com os tipos de críticas sistêmicas e radicais da automobilidade que seriam necessários para ampliar o espectro do debate nacional sobre transporte ou para, no mínimo, empurrar a discussão para longe da versão mercadológica do ambientalismo apregoada por políticos como Al Gore e cientistas como Kenneth S. Deffeyes, o geólogo reconhecido por ter chamado a atenção pública para a hipótese do “pico do petróleo” de Hubbert (DEFFEYES, 2001, 2005; GORE, 2007). Em matéria de transporte, Al Gore fala por muitos dos especialistas em energia que benignamente pedem “carros de alto desempenho”, enquanto Deffeyes fala pela maior parte dos americanos que ironicamente vê o transporte à propulsão humana – não a anomalia do automóvel de 100 anos – como parte de um conjunto de objetivos irrealista, até mesmo radical.

Uma posição possível, a qual eu não adoto, diz que nós estamos espoliando a Terra, pilhando os recursos, poluindo o ar, e que deveríamos comer apenas comida orgânica e andar de bicicleta. Sentimentos de culpa não evitarão o caos que nos ameaça. Eu ando de bicicleta e caminho bastante, mas confesso que parte de minha motivação é a miserável situação dos estacionamento em Princeton... Não é provável que vá surgir espontaneamente uma civilização melhor a partir de uma pilha de consciências culpadas. Precisamos encarar os problemas *alegremente* e lidar com isso de uma maneira que minimize os problemas no futuro⁷ (DEFFEYES, 2001, p. 11).

Mesmo que se desconsiderem as violentas lutas por recursos petrolíferos que acontecem hoje em dia, ou, por exemplo, os horrores menos conhecidos dos seringais da Bridgestone/Firestone na Libéria, o mais fundamental espírito do pragmatismo aponta

7 Para uma crítica do filme de Al Gore *An Inconvenient Truth*, veja Furness (2006).

que as consequências da mudança do clima global demandam um conjunto de soluções ambientais e de transporte mais rigorosas e fervorosas do que aquelas capazes de ser medidas por um critério de “alegria”. Promover o contentamento, claro, realmente desempenha um papel crucial no cicloativismo contemporâneo, e existem centenas de formas pelas quais as pessoas celebram os prazeres do ciclismo através de campanhas públicas, eventos participativos e produção de arte, mídia e vestimenta relacionadas à bicicleta. Mas embora o uso da bicicleta possa oferecer oportunidades para as pessoas se divertirem e ao mesmo tempo serem “ambientalmente boas”, isso não significa que o cicloativismo, muito menos o ativismo ambiental *lato sensu*, deva ser sempre alegre e não confrontador (BELL, 2004, p. 226).

Na verdade, há algo profundamente perturbador e autocomplacente em qualquer forma de ambientalismo que se compraza em sacrificar a crítica racional e resultados políticos palpáveis para, em seu lugar, fazer as pessoas se sentirem confortáveis, particularmente quando o conforto emocional coletivo de uma nação vem de práticas econômicas e ecológicas radicalmente insustentáveis. O apaziguamento difundido dessa disposição nos Estados Unidos encontra sua mais nítida expressão no punhado de temas que, em grande medida, ainda são tabus: o racismo ambiental, os impactos ambientais da produção de carne e laticínios, e, claro, o ato de dirigir. Na verdade, esta última atividade é defendida com um imenso vigor, que coloca o volante na posição de dispositivo que os americanos só largariam se “passassem por cima de seu cadáver” – um cenário que tragicamente tem sido a cruel realidade para milhões de motoristas americanos desde o começo do século XX. Em vez de lidar assertivamente com alguns dos maiores problemas da automobilidade (por exemplo, as emissões veiculares, a dependência do petróleo, o espraiamento urbano), nós estamos nos conformando com um pseudodebate sobre transporte e meio ambiente em que as questões centrais estão efetivamente ofuscadas; é um discurso que direciona a atenção para um conjunto de soluções individualizadas em relação a um complexo de

problemas sociopolíticos e arraigados globalmente também em outros sentidos.

Nós falamos da “pegada de carbono” de alguém, por exemplo, como a marca indelével do impacto ambiental, quando seria mais exato falarmos das marcas de pneu de uma cidade, das marcas de derrapagem de uma nação, das escoriações de estrada de uma cultura. Dentro destes parâmetros estreitos, as corporações e outros capitalistas “verdes” provam-se adeptos do reenquadramento e do reempacotamento do ambientalismo não como um movimento político radical ou uma luta por justiça social, mas antes como um estilo de vida gratificante para um novo segmento de consumidores que devem se saciar com a eco-amigabilidade dos revestimentos automotivos ou talvez se impressionar com as características “verdes” de utilitários esportivos híbridos – veículos capazes de atingir a eficiência futurística de um Ford Modelo T de 1908 (até 8,9 quilômetros por litro)⁸.

Nos Estados Unidos, onde a longevidade da automobilidade é firmemente assegurada pela falta de apoio político do país em favor de regulações ambientais, é provável que um carro elétrico acessível faça a ilusão de automobilidade ilimitada muitíssimo mais defensável, bem como as críticas ao uso do automóvel parecerem muito mais rabugentas e infundadas, se o petróleo deixar de ser a principal questão geopolítica da atualidade. No entanto, ocultado dentro do caso de amor florescente com o carro elétrico – ou ao menos a ideia de um carro amigável ao meio ambiente – está um caso de amor muito mais sujo com o protagonista invisível do iminente drama do carro elétrico: o carvão. A energia do carvão pode produzir a maioria das emissões de

8 Quase a metade dos modelos híbridos de veículos utilitários esportivos planejados para produção em 2009 ficou aproximadamente na mesma posição no que tange à classificação energética que o Ford T (até 8,9 quilômetros por litro). Ver: Holly Reich (2008); “*Models T Facts*”, da Ford Motor Company, disponível em: <https://media.ford.com/content/fordmedia/fna/us/en/news/2013/08/05/model-t-facts.html>; “2009 *Hybrid Vehicles*”, em “*Fuel Economy Guide*” (2008), do Departamento de Energia dos Estados Unidos; “*Mazda Develops World’s First Biofabric Made with 100 Percent Plant-Derived Fiber for Vehicle Interiors*”, o comunicado de imprensa n. 26.889 da Mazda, disponível em <http://www.mazda.com/publicity/release/2007/200709/070912.html>.

carbono e de poluentes particulados dos Estados Unidos, mas também fornece a maior parte da energia elétrica do país e foi recentemente objeto de uma maciça campanha de reposicionamento conduzida por Republicanos e Democratas ávidos por se desmancharem em elogios ao processo completamente fictício de queimar “carvão limpo” com impacto ambiental mínimo (WEISS et al., 2008). A queima do carvão, claro, é simplesmente a tarefa final em um processo amplamente dispendioso em termos energéticos e ambientalmente destrutivo que inclui a remoção dos topos de montanhas em Appalachia e de outra forma a contaminação de ecossistemas e lençóis freáticos inteiros nas (e ao redor das) minas e usinas de carvão e depósitos subterrâneos das cinzas (DAVIS, 2009; HOUSE; HOWARD, 2009). Mesmo se fôssemos capazes de cegamente negligenciar estes fatores e de alguma forma minimizar os danos ecológicos potencialmente catastróficos implícitos em um sistema de transporte à base de carvão (por exemplo, os carros elétricos), ainda existe a questão da já sobrecarregada rede elétrica do país, que os americanos viram falhar dramaticamente durante os amplos blecautes no verão de 2003 (FURNESS, 2003). Não é preciso ter um diploma em engenharia para supor com segurança que esta mesma infraestrutura seja totalmente incapaz de sustentar a energia de 100 a 200 milhões de carros elétricos a mais rodando diariamente. Não obstante, vale a pena notar que as pessoas que de fato têm tais qualificações, a saber, os membros da Sociedade Americana de Engenheiros Civis, concederam à infraestrutura energética dos Estados Unidos uma nota péssima em seu “boletim”⁹.

Minha posição aqui é muito simples: o automóvel não tem futuro a longo prazo na cidade, o que não quer dizer que as pessoas pararão de dirigir em breve. Mas mesmo que os Estados Unidos sejam capazes a) de manter o preço do petróleo barato indefinidamente; b) de substituir e/ou de equipar mais que 200 milhões de veículos dos Estados Unidos com motores elétricos ou adaptadores para biocombustível; ou c) de reparar toda a

9 “Infrastructure Report Card”, da Sociedade Americana de Engenheiros Civis, disponível em: <http://www.infrastructurereportcard.org/>.

rede energética a serviço de carros ocupados por uma pessoa, simplesmente não há como escapar dos inevitáveis limites espaciais da automobilidade urbana, uma vez que se espera que a população dos Estados Unidos aumente de aproximadamente 300 milhões para 430 milhões até 2050 (espera-se que o total da população urbana mundial dobre de 3,3 bilhões para 6,4 bilhões no mesmo período) (U.S. CENSUS BUREAU, 2008; UNITED NATIONS DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS, 2008). Como o *designer* Norman Bel Geddes apontou astutamente em 1940: “o fato é que simplesmente não há espaço nas cidades, nas condições atuais, para acomodar o tráfego” (GEDDES, 1940, p. 238). Barrando a completa evisceração dos centros urbanos por novas estradas entupidas com o trânsito, chegará necessariamente uma época em que será totalmente inviável, se não impossível, para os motoristas evitarem horas diárias de engarrafamento em todas as grandes cidades dos Estados Unidos.

Atualmente, os americanos já passam entre 38 e 46 horas por ano parados no trânsito, com um custo de 78 bilhões de dólares para a economia dos Estados Unidos. De acordo com o Instituto de Transporte do Texas, essa cifra enorme aparece sob a forma de 4,2 bilhões de horas de trabalho perdidas e de aproximadamente 11 bilhões de litros de combustível desperdiçados (58 navios-tanques de óleo) (TEXAS TRANSPORTATION INSTITUTE, 2007). Adicionalmente, a Sociedade Americana de Engenheiros Civis estima que o governo federal teria de começar a gastar bilhões por ano em pontes (mais de um quarto de todas as pontes dos Estados Unidos é hoje “estruturalmente deficiente”) e centenas de bilhões em financiamento anual adicional para realmente melhorar – e não apenas manter – o sistema rodoviário nacional, que também recebeu em 2013 uma nota péssima em seu boletim de infraestrutura. O Departamento de Transporte dos Estados Unidos prevê uma demanda por transporte terrestre em 2050 aproximadamente 250% maior do que a de hoje, ainda que se espere que o número de estradas aumente apenas

10%¹⁰. Estudos realizados no MIT em 2001 similarmente alertam para os níveis insustentáveis de engarrafamento, da mesma forma que John Fisher, do Departamento de Transporte de Los Angeles, prevê congestionamentos “de aproximadamente o dia inteiro” em Los Angeles até 2025 – um índice que tende a aumentar dramaticamente até 2050 (SULLIVAN, 2007). O relatório de transportes do Banco Mundial, de 2007, acrescenta muito à preocupação com os engarrafamentos nos Estados Unidos; ele projeta um crescimento sem precedentes no uso mundial de automóveis nas próximas duas décadas, notando que “devem ser produzidos mais carros do que na história de 110 anos da indústria” (WORLD BANK, 2007). Entretanto, o problema dos engarrafamentos talvez seja melhor ilustrado no trabalho publicado pelo lobby pró-automóvel e seu grupo aliado de consultores de direita. Seus argumentos contra os engarrafamentos são previsivelmente expressos em um amplo apelo por mais carros e estradas, mas ao destacar os problemas contemporâneos da automobidade eles ironicamente prognosticam as crises iminentes do transporte que indubitavelmente terão lugar, a não ser que haja um afastamento generalizado em relação a suas próprias recomendações políticas (HARTGEN, FIELDS, 2006; BALAKER, STALEY, 2006). Por exemplo, a Fundação Reason estima que serão necessários 837,8 bilhões de dólares para reduzir os congestionamentos severos e moderados até 2030, incluindo a adição de 228.073 “milhas de faixa”, que é pavimentação suficiente para cobrir uma área do tamanho de Chicago, Philadelphia, Seattle e Miami juntos” (HARTGEN, FIELDS, 2006, p. 36). Estes números, porém, só consideram o custo de um plano de redução dos congestionamentos até 2030, não um plano elaborado para atacar os problemas de congestionamentos a longo prazo acarretados pelo crescimento populacional. Atualmente a quantidade total

10 Veja: <http://web.mit.edu/newsoffice/2001/mobility.html> e Sullivan (2007).

11 Meus cálculos se baseiam na seguinte equação: 228.073 (milhas) x 5.280 (pés por milha) = 1.204.225.440 pés. 1.204.225.440 pés x 11 pés (largura média da faixa) = 13.246.479.840 (pés quadrados) = 475,15 milhas quadradas (total). A largura das faixas varia entre 10 pés em estradas rurais e ao menos 12 pés em rodovias. Usando o padrão de estrada urbana de 11 pés, estou muito provavelmente subestimando o total de milhas quadradas da proposta da Fundação Reason.

de terra especificamente destinada para o automóvel nos Estados Unidos (nomeadamente, estradas e espaços para estacionar) já poderia encher o estado inteiro de Iowa e aproximadamente todo o de Connecticut (LARSEN, 2001).

Assim, a questão é: quantos recursos mais são necessários para resolver os congestionamentos para os motoristas dos Estados Unidos em 2040, 2050 e 2070? Quanta terra adicional será pavimentada? Quanta poluição será emitida? Quando dinheiro será desperdiçado? E mais especificamente em relação às reivindicações da ruidosa contingência libertariana do país, como é concebível construir perpetuamente rodovias e estradas sem depender dos poderes de domínio eminente do governo – que os direitistas abominam – ou do confisco forçado da propriedade privada de cidadãos que optarem por não se sujeitar aos projetos de rodovias privatizadas anunciados pelos especialistas em política do governo? Discutir essas hipocrisias centrais ou especular sobre os próximos 50 e 70 anos, claro, não é a ocupação da Fundação Reason ou de qualquer outro grupo capitalista de consultores, porque qualquer avaliação pragmática das tendências de longo prazo associadas a nosso regime socioeconômico vigente engendra necessariamente uma sensação de pânico que legitimamente põe em causa os princípios de um sistema concebido para, de maneira míope, produzir recompensas a curto prazo às expensas da sustentabilidade a longo prazo. Ao menos, os terríveis problemas ecológicos, financeiros, políticos e espaciais colocados por mais um século de automobilidade jogam em grande medida um balde de água fria na noção libertariana ridícula de que não existe essa coisa de sociedade.

As perspectivas bastante reais de escassez de recursos naturais e de petróleo e gás a preços proibitivamente altos sugerem que imaginar o futuro a longo prazo para a automobilidade urbana não é nada menos do que uma iniciativa de fé que pressupõe a negação grosseira de fatos básicos, uma confiança não correspondida no Mercado, uma esperança contínua em um redentor tecnológico e uma crença constante na “noção de progresso em

uma única linha sem objetivo ou limite” – um sentimento que Lewis Mumford (1963, p. 429) acertadamente descreve como “a noção mais provinciana de um século [vintel muito provinciano”. Consequentemente, a questão apropriada ao contemplar-se o futuro não muito distante do transporte urbano não é *se* o automóvel se tornará insustentável, mas *quando* (FEATHERSTONE, 2004). Ironicamente, mesmo William Clay Ford Jr., presidente-executivo da Ford Motor Company, reconhece o valor dessa disposição: já em novembro de 2000, ele afirmava: “vai chegar o dia em que a noção de posse de um carro se tornará antiquada. Se você vive em uma cidade, você não precisa possuir um carro” (SLAVIN, 2000, p. 5). Recompor a questão desta maneira é tanto razoável quanto completamente responsável quando se considera a gravidade de não se planejar visando o período pós-automóvel. “Tal postura planejadora”, Maurie Cohen argumenta, é “na verdade fundamental devido ao período estendido que é necessário para autorizar e construir nova infraestrutura de transporte e à sua vida útil extremamente longa uma vez que esteja pronta para o uso” (COHEN, 2006, p. 34). Lamentavelmente, as questões centrais do *se* ou do *quando* estão praticamente ausentes no discurso político *mainstream* nos Estados Unidos e esta miopia perpétua não apenas impede uma discussão substantiva sobre a necessidade de compromissos inéditos do governo federal e dos estaduais com os modais de alta capacidade, os sistemas de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e a infraestrutura para pedestres mas também obsta a possibilidade de ver as bicicletas e os outros ciclos como alternativas eficazes ao automóvel para mais da metade das viagens de carro nos Estados Unidos que são de 5 quilômetros ou menos.

UMA GUINADA RUMO À BICICLETA

A bicicleta, escreve Andrew Ritchie, é “uma solução ideal para certos tipos de pessoas em certas situações” (RITCHIE, 1975, p. 179). Com base nas curtas distâncias que os americanos dirigem repetidamente dia após dia, poder-se-ia argumentar que a

bicicleta já é uma solução ideal e que nós precisamos apenas encorajar mais pessoas a pedalar. Há muitos defensores que assumem essa posição e se empenham para alcançar seus objetivos educando a população, treinando ciclistas urbanos e tentando transformar a imagem geral do transporte por bicicleta.

Incentivar as pessoas a mudarem seus hábitos de transporte, a fim de transformá-las nos “certos tipos de pessoas” que andam de bicicleta é, claro, um projeto admirável e necessário. Mas se o transporte por bicicletas busca desempenhar um papel significativo como uma forma viável de mobilidade urbana, então esta abordagem deve ser totalmente transformada em seu âmago. Ou seja, o objeto de transformação deve ser as “certas situações” que tornam o transporte por bicicletas árduo, perigoso e geralmente desagradável. Tornar as cidades americanas cicláveis é, obviamente, um bom começo, mas não é o suficiente para alcançar o que deve ser uma meta de transporte extremamente modesta a longo prazo nos Estados Unidos: o uso de bicicletas e outros ciclos para ajudar a eliminar 90% das viagens curtas (até 1,5 quilômetro), 75% das viagens mais longas (entre 1,5 e 3 quilômetros), e 50% de todas as viagens entre 3 e 8 quilômetros que são feitas atualmente em automóveis. Na verdade, deve-se dar ênfase a uma combinação de estratégias para promover o transporte por bicicletas, incluindo o desenvolvimento de infraestrutura ciclovária urbana abrangente que permita a qualquer um, e não apenas aos ciclistas experientes e aos atletas, andar confortavelmente e sem a ansiedade de compassar o tráfego automotivo ou de se esgueirar entre os carros em movimento e os estacionados na rua. Pedalar, nos termos de John Pucher, precisa se tornar “irresistível” (PUCHER, BUEHLER, 2008). Em conjunto com medidas de moderação de tráfego em áreas residenciais, com o desenvolvimento de espaços urbanos livres de carro, e com a implementação de estratégias para reduzir os níveis gerais de condução de veículos motorizados, ciclofaixas e ciclovias segregadas são os melhores investimentos de longo prazo para a promoção da bicicleta e para tornar mais fácil e mais agradável a opção de não dirigir.

Entretanto, correndo o risco de minimizar a profunda necessidade de uma reforma abrangente das prioridades de transporte e infraestrutura nos EUA, pode-se infelizmente “nunca transformar o transporte numa pauta própria” (GORZ, 1973). Como o ex-prefeito de Bogotá Enrique Peñalosa aponta, “não são os engenheiros de tráfego que devem decidir como vamos resolver os problemas de transporte, isso é uma decisão política.” (GEORGE, 2007). Peñalosa, a quem se credita a revitalização tanto do transporte público como dos espaços públicos na capital da Colômbia, nos encoraja a fazer um conjunto mais comovente e profundo de questões para enquadrar a questão da mobilidade: “Como queremos que nossa cidade seja? Como queremos viver?” (GEORGE, 2007). Ao colocar as perguntas desta forma, como uma questão de nosso direito coletivo à cidade, Peñalosa foca a atenção sobre as questões filosóficas, sociais e culturais nas quais os cidadãos devem se envolver, bem como sobre as soluções políticas necessárias para resolver os problemas que se conectam ao transporte e através do transporte. Em suma, ele nos lembra que ainda estamos num patamar muito baixo. Porque, a fim de realmente transformar as situações específicas que fazem da ciclomobilidade uma fantasia aparentemente utópica nos Estados Unidos – em vez de uma forma pragmática, sustentável, e, fundamentalmente, mais barata de se locomover – é realmente necessário que os americanos lidem com algumas das grandes questões relacionadas com os meios onde vivem e gostariam de viver. Por exemplo, é preciso também estar disposto a fazer a si mesmo uma pergunta mais autorreflexiva, dialética: “Que tipo de cidade eu quero que me forme?” (PETERSEN, 2007, p. 37).

Imaginar uma guinada coletiva rumo à bicicleta necessariamente envolve um repensar mais amplo dos espaços que habitamos e das formas que vão ao encontro de nossas necessidades diárias. Esta talvez seja a ameaça real colocada pelas críticas à automobilidade e, por extensão, às perspectivas de se trabalhar em direção a uma sociedade na qual o automóvel seja intencionalmente excluído: ambos os projetos nos forçam a enfrentar um conjunto muito mais amplo de questões do que

apenas o transporte. Porque, como Bruce Epperson salienta, “é quase como a teoria do campo unificado de Einstein, não há realmente essa coisa chamada transporte, só há esta grande coisa chamada moradiaempregotrânsito.”¹² Sobre isso, alguém poderia acrescentar comidaescolahospitalaposentadoria (entre outras coisas)¹³. Consequentemente, a ideia de minimizar o transporte por automóvel em qualquer cidade dos Estados Unidos, mesmo hipoteticamente, levanta uma série de questões reconhecidamente cruciais frequentemente colocadas a ambos

12 Entrevista com o autor, 28 jul. 2007.

13 A localização e disponibilidade de supermercados, produção de alimentos, escolas, hospitais e lojas de varejo são alguns fatores que estão intrinsecamente relacionados ao transporte. Por exemplo, supermercados atacadistas independentes sentiram um declínio acelerado entre 1990 e 2007 (de mais de 350 para menos de 100) enquanto cinco novas corporações agora respondem por cerca da metade das vendas desse setor nos Estados Unidos. Além da escassez de mercearias e de produtos frescos em diversas cidades (áreas conhecidas como desertos alimentares), o número de fazendas em todo o país minguou de 6,8 milhões em 1935 para 2,1 milhões em 2002 (fazendas de proprietário negros caíram de 14% de todas as fazendas em 1925 para menos de 1% em 2003). Consequentemente, o abastecimento de alimentos percorre distâncias 50% maiores hoje do que duas décadas atrás. A consolidação corporativa e a consequente dispersão geográfica de serviços básicos é igualmente evidente com os hospitais (o número total nos Estados Unidos caiu de 7.156 em 1975 para 5.764 em 2003), o varejo local (50% das livrarias independentes encerraram seus negócios entre 1990 e 2002; 33% das lojas de música independentes fecharam desde 1998; mais de 4.000 lojas de vídeo independentes fecharam desde 2000; e cerca de 5.000 lojas de hardware fecharam desde 1990), e escolas. Em relação a esse último item, o número de crianças americanas que caminhava ou pedalava para a escola caiu de 41% em 1969 para 15% em 2001 e 75% de todas as viagens para a escola de estudantes de 16 a 18 anos são feitas por carros particulares (maioria apenas com motorista, sem passageiro). Além disso, a distância e o tráfego perigoso são as duas razões mais citadas para crianças e adolescentes não irem de bicicleta ou a pé para a escola. Para saber mais sobre essas questões, consulte *Home Grown: The Case for Local Food* in a *Global Market*, de Brian Halweil & Thomas Prugh (Washington, DC: Worldwatch Institute, 2002); *Giving Away the Farm: The 2002 Farm Bill*, de Anuradha Mittal (Food First Backgrounder 8, n. 3 (2002), 1-5); *Big-Box Swindle: The True Cost of Mega-Retailers and the Fight for America's Independent Businesses*, de Stacy Mitchell (Boston: Beacon Press, 2006), 10-11); *Food Deserts: Towards the Development of a Classification*, de Hillary J. Shaw (Geografiska Annaler: Series B, Human Geography 88, n. 2 (2006), 231-247); *The Hospital Industry*, da United American Nurses (Figures from the National Center for Health Statistics & American Hospital Association. Disponível em: <<http://www.uanurse.org/research/trends.html>>.); *Barriers to Children Walking to or from School—United States, 2004*, de S. Martin e S. Carlson (Morbidity and Mortality Weekly Report 54, n. 38 (2005), 949-952).

os militantes pró-bicicleta e anticarro. Elas incluem mas não se limitam às seguintes:

- Como eu irei para o trabalho?
- Como levaremos as pessoas doentes para os hospitais?
- Como meus filhos irão para a escola?
- Como nossa comida será trazida para a cidade?
- Como nossas correspondências e encomendas serão entregues?

Há, é claro, inúmeras soluções para estes problemas e dezenas de ativistas e acadêmicos que enfrentam essas nuances com grande clareza. Mas meu ponto aqui é um pouco mais amplo: por contar com o automóvel para resolver cada um desses problemas, nós continuamente evitamos fazer um conjunto de perguntas totalmente diferente e, em última análise, mais produtivo:

Por que não há ciclorrotas seguras ou transporte de massa eficiente onde eu moro?

- Por que não há médicos, escolas ou supermercados no meu bairro?
- Por que minhas crianças não poderiam caminhar até a escola?
- Por que não há moradia popular ou comida produzida localmente na cidade onde eu moro?
- Por que nossos empregadores estão sendo subsidiados para sair da minha cidade, da minha região ou do país?
- Por que não há serviços de bici-entrega na maioria das cidades, ou veículos a pedal projetados para confortáveis passeios no inverno?

A normalização completa da automobilidade inibe nossa capacidade de fazer o último conjunto de perguntas (ou outros conjuntos parecidos), porque ela domina nossos ritmos diários e serve como critério falacioso pelo qual medimos tanto a viabilidade das cidades sustentáveis em escala humana quanto as

perspectivas de formas mais equitativas de mobilidade. Além disso, a automobilidade normaliza o processo de pensamento na condição de um motorista individual, em vez de na condição de um cidadão com necessidades sociais básicas, desejos e direitos democráticos. Como resultado, as grandes questões relativas à mobilidade a longo prazo, ao planejamento urbano e ao transporte nas cidades norte-americanas são perpetuamente adiadas em favor dos mesmos debates repetitivos e facilmente solucionáveis sobre como fazer em vez de por quê¹⁴.

Uma guinada coletiva rumo à bicicleta poderia e deveria implicar uma mudança semelhante para o transporte público, para a habitação urbana acessível, para os modos locais de produção de alimentos e energia, e, fundamentalmente, mais atenção para a importância dos espaços e lugares em que vivemos. Dave Horton (2003) mesmo sugere que, na luta pela sustentabilidade ambiental, “pode ser que os impactos de uma vida sem carro se provem em última instância mais importantes que os impactos ecológicos diretos do ‘um carro a menos’”. Mas, talvez mais fundamentalmente, uma guinada coletiva rumo à bicicleta nos Estados Unidos requererá uma reavaliação rigorosa e radical de produção de bicicletas e da política comercial, uma vez que cerca de 99% das bicicletas vendidas nos Estados Unidos são importadas. Isto não é um apelo ao nacionalismo racista ou ufanismo, mas antes uma questão de bom senso e de vislumbrar de modo pragmático um movimento mais amplo para o transporte por bicicletas que pode incluir e deveria legitimamente enaltecer o trabalho dos trabalhadores das fábricas de bicicletas, dos

14 Digo que as questões sobre como fazer são “facilmente solucionáveis” no que diz respeito ao planejamento urbano e/ou transporte, porque há claramente engenheiros talentosos e dólares federais em número suficiente nos Estados Unidos para efetivar qualquer transporte e/ou projeto(s) de obras públicas. Qualquer cidade dos EUA poderia ser redesenhada para privilegiar o transporte por bicicletas e/ou o transporte de massa, e há inúmeros modelos de sucesso para se escolher. As limitações, em outras palavras, não são tecnológicas, nem são financeiras. Os Estados Unidos gastam anualmente trilhões de dólares em guerras (déficit acumulado), em “segurança” nacional e em resgates corporativos, entre outras coisas. Em vez disso, essas limitações são em grande parte políticas e culturais. Consequentemente, a menos que as pessoas nos Estados Unidos repensem coletivamente o transporte de modo semelhante ao indicado nos últimos argumentos, as questões centrais permanecerão em segundo plano.

soldadores, dos construtores independentes de bicicletas, dos funileiros, dos artesãos, e de uma infinidade de pequenas empresas e comunidades que têm a ganhar com uma revolução da bicicleta nos Estados Unidos.

CONSTRUINDO UMA INDÚSTRIA DE “RATOEIRAS MELHORES”¹⁵

A produção/fabricação de bicicletas é sem dúvida a questão mais negligenciada na defesa contemporânea da bicicleta. Um dos principais problemas que isto levanta para os cicloativistas é que a lógica da globalização e as realidades do capitalismo de livre mercado implicitamente enquadram as perspectivas de construção de uma cultura da bicicleta de sucesso em torno da importação de bicicletas e do desenvolvimento de indústrias de varejo e reparação, em vez de um desenvolvimento mais local, ou, no mínimo, de modos mais regionais de produção de bicicletas. Porque, como Paul Rosen argumenta, “uma indústria de bicicletas globalmente justa teria de ser centrada em torno de pequenas empresas que utilizam recursos locais para suprir necessidades locais” (ROSEN, 2002a, p. 375). Ricardo Navarro postulou o mesmo na década de 1980, ao ver o controle local dos meios de produção de bicicletas como um objetivo final na América Latina e também como parte de um esforço mais amplo tanto para democratizar a tecnologia como para tornar comum o uso de transportes sustentáveis na vida cotidiana¹⁶ (NAVARRO et al., 1986). Mas, enquanto Navarro direcionou sua fala aos

15 N. T.: O subtítulo alude a um ditado bastante popular nos Estados Unidos que chama a atenção para o suposto grande poder dos produtos inovadores: “Se você construir uma ratoeira melhor, o mundo abrirá um caminho até sua casa”.

16 Mais especificamente, Navarro afirma: “A produção e a montagem descentralizadas só são possíveis se é assegurado um fornecimento regular de todas as peças, e isso requer uma organização eficiente. Criar uma indústria de bicicletas em um pequeno país deve começar, em qualquer caso, com a montagem baseada em peças importadas; numa fase posterior o quadro poderia ser produzido localmente e passo a passo algumas fábricas de peças poderiam ser criadas. A fim de proporcionar uma administração central para a importação de matérias-primas e peças, deveria ser criada uma Associação ou Agência de Promoção da Bicicleta, que oferecesse peças e acessórios para pequenas oficinas”.

problemas específicos colocados pela quase total ausência de produção de bicicletas na América Latina, mais especificamente em El Salvador e na Nicarágua, a situação nos Estados Unidos e na Inglaterra, terra natal de Rosen, é completamente a oposta: os setores de fabricação de bicicletas outrora prósperos foram sistematicamente desmantelados nas duas últimas décadas.

Por exemplo, quase 70% dos 29 milhões de bicicletas vendidas nos Estados Unidos entre 1973 e 1974 foram fabricadas por empresas norte-americanas, e 20 anos depois, a produção nacional ainda era responsável por mais de 60% do número total de bicicletas vendidas (8 milhões de 13 milhões)¹⁷. No entanto, nos anos seguintes à implementação do Acordo de Livre Comércio da América do Norte (NAFTA), este cenário mudou drasticamente: corporações americanas de bicicleta perderam as facilidades da produção americana e como resultado apenas 700 mil das 20 milhões de bicicletas vendidas em 2000 (3,5%) foram feitas no país¹⁸. Em 2007, a Associação Nacional de Comerciantes de Bicicletas estima que 99,65% das bicicletas vendidas nos Estados Unidos foram importados da China, de Taiwan e de Hong Kong¹⁹. Há uma série de circunstâncias atenuantes que levaram à morte da fabricação de bicicletas nos EUA, além da competição internacional, incluindo a má gestão, a ganância corporativa e o fracasso de algumas empresas de bicicleta para se adaptar às tendências populares. Por exemplo, a Schwinn não só perdeu a oportunidade de se tornar um ator importante na produção de mountain bikes (sua gestão aparentemente se referiu à mountain bike como um “modismo”), como também fez uma série de movimentos perspicazes para evitar reinvestir na sua linha de produção de Chicago ou na sua força de trabalho experiente (TANZER, 1992; CROWN, COLEMAN, 1996). Quando os

17 A discriminação detalhada dos números de vendas é da Bicycle Industry and Retailer News, “Bike Stats 2008,”. Disponível em: <<http://www.bicycleretailer.com/sites/default/files/downloads/resource/BIKE%20STATS.pdf>>.

18 Industry Overview 2007, da National Bicycle Dealers Association. Disponível em: <<http://nbda.com/page.cfm?PageID=34>>.

19 Ibid; Griff Witte, A Rough Ride for Schwinn Bicycle, Washington Post, 3 dez. 2004.

trabalhadores da Schwinn de Chicago entraram em greve sob a liderança do sindicato UAW (United Automobile Workers) em 1980, a empresa respondeu friamente e fechou a fábrica em 1983, movendo seus equipamentos e engenheiros para a fábrica de bicicletas Giant Company em Taichung, Taiwan (TANZER, 1992). A Schwinn abriu uma nova fábrica em Greenville, Mississippi, onde contratou fabricantes de bicicletas sem experiência com salários mais baixos, em um estabelecimento localizado a 120 quilômetros da rodovia interestadual mais próxima (MICHAEL, 2002, p. 11). A fábrica perdeu mais de 30 milhões de dólares e foi fechada em 1991, apenas um ano antes da declaração de falência da empresa.

Embora a Schwinn seja agora amplamente vista como um caso exemplar de como não dirigir uma empresa na chamada era pós-industrial, sua história é raramente usada para destacar os impactos negativos da globalização sobre o meio ambiente, sobre os trabalhadores norte-americanos que perderam seus empregos e seus sindicatos e sobre as multidões de trabalhadores mexicanos e asiáticos subsequente e sistematicamente exploradas. Em vez disso, estamos destinados a ver as oportunidades perdidas da empresa, a falta de inovação e a deterioração da marca como as características de seu fracasso, em vez de ver a indústria de bicicletas inteira como um símbolo de tudo que há de errado com a globalização e com a *race to the bottom* das empresas. De fato, um dos eventos mais simbólicos para destacar os efeitos negativos da globalização sobre os trabalhadores americanos ocorreu em outra fábrica de bicicletas em julho de 1998, quando a Huffy Bicycle Corporation, então a maior nos Estados Unidos, fechou sua fábrica em Celina, Ohio, e dispensou todo o efetivo de quase mil trabalhadores apesar do alto total de vendas naquele ano (os anos anteriores foram, no entanto, financeiramente conturbados). O sindicato dos trabalhadores, que votou a aceitação voluntária de uma redução salarial de 20% em 1995, para manter a fábrica funcionando em Celina, reuniu-se com funcionários da Huffy em abril de 1998 para recuperar os 20% de seus salários, além do que perderam

com a redução entre 1995 e 1998²⁰. Em vez de tentar encontrar uma solução justa para a situação, a Huffy demitiu todos os trabalhadores dois meses mais tarde e fechou a fábrica. Em seu último dia de trabalho, os trabalhadores de Celina suportaram a humilhação de substituir meticulosamente o adesivo Made in USA pelo novo logotipo de um globo da Huffy: foi a transformação semiótica final da Huffy em uma nova empresa global. Os trabalhadores fizeram o seu próprio gesto simbólico no dia em que cada um deles deixou um par de sapatos vazio em sua vaga no estacionamento fora da fábrica, como que para lembrar à Huffy tanto o custo humano das decisões da empresa quanto a incapacidade de qualquer outra pessoa preencher seu sapatos (BROWN, 2007; DORGAN, 2006).

A Huffy passou a fechar fábricas no Mississippi e no Missouri em 1999, dispensando 1.800 trabalhadores que já recebiam 2,5 dólares a menos por hora do que os 10,5 dólares recebidos pelos trabalhadores de Celina. A empresa moveu parte destes postos de trabalho para Nuevo Laredo, no México, onde os trabalhadores ganhavam menos de 4 dólares por hora, antes de encerrar suas operações, em 2001, a fim de centralizar as operações de fabricação em uma fábrica chinesa, onde os trabalhadores ganhavam entre 25 e 41 centavos por hora em jornadas semanais de 66 a 70 horas (até 19 horas por expediente) (ARONOWITZ, 2005; BICYCLE RETAILER AND INDUSTRY NEWS, 2001). Charles Kernaghan, do Comitê Nacional do Trabalho, observa que os novos funcionários da Huffy também foram obrigados a fazer hora-extra, enquanto viviam em locais apertados, em dormitórios de propriedade da empresa com até doze trabalhadores alojados em cada quarto (KERNAGHAN, NATIONAL LABOR COMMITTEE EDUCATION FUND IN SUPPORT OF WORKER AND HUMAN RIGHTS IN CENTRAL AMERICA, 2000; SENATE DEMOCRATIC POLICY COMMITTEE HEARING, 2003). No entanto, apenas dois meses antes do fechamento da fábrica de Celina, o conselho da Huffy aparentemente se concedeu um "aumento de 18,4% em seu pagamento fixo anual (retainer fee)", enquanto o CEO Don Graber,

20 Ver o perfil da Huffy em Derdak, Grant & Pederson (2006).

posteriormente, teve um aumento de 9%, na sequência do fechamento da fábrica, elevando seu salário para US\$ 1,1 milhão (sem falar de US\$ 1,7 milhão em opções de ações)²¹. De acordo com o Comitê Nacional do Trabalho, a empresa registrou vendas de 584 milhões de dólares em 1998, com um lucro bruto de 97,5 milhões de dólares (KERNAGHAN, NATIONAL LABOR COMMITTEE EDUCATION FUND IN SUPPORT OF WORKER AND HUMAN RIGHTS IN CENTRAL AMERICA, 2000).

Incluindo a Huffy, cinco empresas (Dorel, Dynacraft, Huffy, Rand, e Kent) e suas subsidiárias constituem agora cerca de 80% do mercado de bicicletas nos EUA, enquanto os outros 20% das bicicletas são em grande medida produzidos por três empresas adicionais (Giant, Merida, e Ideal), que funcionam de forma semelhante, através de uma rede de cadeias de suprimentos e mão de obra terceirizada que é difícil de mapear com precisão. Por isso, é incrivelmente difícil descobrir onde a maioria das bicicletas é realmente feita, para não mencionar a possibilidade de acesso a informações claras sobre as condições de trabalho e práticas ambientais ligadas a fábricas específicas de bicicletas (ROBERTS, 2008). Mesmo assim, é preciso saber se essa informação sequer mexe com as opiniões da maioria dos ciclistas dos Estados Unidos de uma maneira ou de outra. Digo isso porque até mesmo o evento mais banal como a Interbike, feira anual da indústria de bicicletas dos EUA, revela até que ponto negligenciar questões trabalhistas é algo totalmente entranhado nas normas de uma indústria em aparência progressista. Por exemplo, em seu discurso proferido na Bicycle Leadership Conference de 2007, o diretor da feira da Interbike Lance Camisasca delineou os critérios específicos que os participantes devem levar em conta quando forem planejar futuras edições da feira, incluindo um espaço adequado, bom tempo, aeroportos e hospedagem acessíveis, instalações para demonstrações relacionadas à bicicleta,

21 De acordo com o documento 10-Q SEC arquivado pela Huffy em 13 de agosto de 1998, a companhia também foi indicada pela Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos como potencialmente responsável (PRP) pela descarga de “substâncias perigosas” na área do Vale de San Gabriel, Califórnia. Para mais detalhes sobre questões financeiras da Huffy no momento de seu fechamento, veja Leondar-Wright (1999).

e, o mais revelador, “flexibilidade na regulação sindical” (REID, 2007, grifo meu). Talvez seja injusto julgar toda a indústria de bicicletas com base em um evento anual detido (a Interbike também é uma marca) e organizado pela Nielsen Company – conglomerado multinacional de mídia –, mas a ênfase na imagem cultivada no Interbike se encaixa bem em uma indústria em que os direitos dos trabalhadores raramente são questionados e muito menos problematizados tanto pelas empresas do ramo quanto por seus consumidores.

Chris King, o proprietário de uma das empresas de componentes de bicicletas mais respeitadas e ambientalmente responsáveis dos Estados Unidos, é um dos poucos insiders que de fato oferecem uma crítica pública das práticas e das políticas de trabalho mantidas pela indústria de bicicletas²². E se as conversas nas bicicletarias, as entrevistas e os fóruns on-line são em alguma medida indicativos da opinião dos ciclistas norte-americanos sobre a indústria, as suas reservas em relação à produção tendem a derivar menos das questões trabalhistas reais ou das preocupações ambientais e mais da má qualidade das bicicletas que os EUA importam da China (para usar um exemplo comum)²³. Na verdade, o recurso habitual aos argumentos sobre a qualidade é geralmente ligado a uma defesa das empresas que, em vez disso, importam bicicletas bem acabadas de Taiwan. Os ciclistas tendem a citar a prevalência das leis trabalhistas e regulamentos ambientais em fábricas de Taiwan como a justificativa para tais alegações, apesar do fato de que as fronteiras entre as

22 *Thoughts on Manufacturing Overseas*, de Chris King, disponível em: <http://www.chrisking.com/asiamfg>. A *Commuter Bicycles* — bicicletaria de Santa Barbara, Califórnia — convocou um boicote às bicicletas chinesas em 2003 como uma resposta às persistentes violações de direitos humanos da China. *Human Rights, Not Cheap Bikes Retailer Advocates Industry-Wide Boycott of China*, de Ben Delaney. Disponível em: <http://www.commuterbicycles.com/news.php>.

23 Ver: “*Made in China/Taiwan*”, discussão iniciada em 15 de agosto de 2009 no Bike Forums, disponível em: <http://www.bikeforums.net/showthread.php?t=454443>; “*Rock Shox Forks Are Made in China??!*”, discussão iniciada em 3 de outubro de 2006 no Bike Forums, disponível em: <http://www.bikeforums.net/showthread.php?t=233986>; e “*Are All Bikes under \$1000 (New) Made in China or Taiwan?*”, discussão iniciada em 24 de maio de 2008 no Bike Forums, disponível em: <http://www.bikeforums.net/showthread.php?t=421843>.

indústrias de bicicletas em Taiwan e na China estão longe de serem discretas. Tony Lo, o presidente da Giant — maior fabricante de bicicletas do mundo — é na verdade bem claro sobre essa relação: ele afirma que há na verdade duas indústrias “taiwanesas” de bicicletas: “uma em Taiwan e uma na China” (SMITH, 2002). Ele observa especificamente que 80% das exportações de bicicletas da China são realmente controladas por empresas de Taiwan como a Giant, e ele faz referência a outras 300 empresas de Taiwan que possuem e operam instalações de produção na China (SMITH, 2002). A Giant, por exemplo, investiu US\$ 12 milhões em sua quarta fábrica chinesa em 2007 (em Tianjin), ao mesmo tempo em que a Merida — outra grande corporação do mercado de bicicletas em Taiwan — construiu sua segunda fábrica em Dezhou (OORTWIJN, 2008). As empresas de Taiwan não só controlam as exportações de bicicletas chinesas e produzem suas bicicletas nas fábricas chinesas, como também são os principais clientes das bicicletas chinesas, comprando 65% dos 56 milhões de bicicletas que o país desovou em 2006 (WHEEL GIANT, 2007; WIEBE, 2008). Além disso, as empresas de bicicletas de Taiwan não são, de maneira nenhuma, contrárias à terceirização da produção para países como Índia, Vietnã, Tailândia e Filipinas, onde os custos de produção são minimizados pelas políticas comerciais favoráveis às empresas e pela exploração dos trabalhadores (WHEEL GIANT, 2007; BIKE BIZ, 2006; THE TIMES OF INDIA, 2006; REID, 2006).

Os problemas colocados pela indústria globalizada de bicicletas, é claro, não se restringem a Taiwan ou à China. Eles também têm igualmente a ver com os Estados Unidos, o Canadá, a Inglaterra ou com um sem número de países do chamado Ocidente que, em conjunto, apoiam essas políticas, bem como o regime socioeconômico como um todo, permitindo que corporações multinacionais explorem os trabalhadores e o meio ambiente com o único fim de garantir maiores margens de lucro para seus acionistas. Dentro deste contexto, as dificuldades colocadas pela ideia de, simultaneamente, relocar a produção de bicicletas e de descentralizar (e democratizar) sua propriedade,

são múltiplas. Em primeiro lugar e o mais importante: a bicicleta já é uma tecnologia totalmente globalizada e tem sido assim por mais de um século: é praticamente impossível para qualquer empresa ou país fabricar uma bicicleta a partir do zero, sem importar peças, e muito menos as matérias-primas e tecnologias necessárias para produzir coisas básicas como quadros de aço resistentes e pneus²⁴. Até mesmo a Raleigh, cuja enorme fábrica em Nottingham, na Inglaterra, já foi uma vez ícone de integração vertical, contou também com outras empresas para produzir seus rolamentos e pneus em uma época em que ela produzia todas as outras partes de suas bicicletas (ROSEN, 2002b, p. 64). Apesar deste enigma, há possibilidades muito reais para trabalhar em direção a uma visão mais igualitária da produção que poderia ao mesmo tempo minimizar o impacto ambiental da bicicleta. A fim de refletir sobre estas opções, os defensores da bicicleta e as organizações de ciclismo profissional que professam um interesse sincero na criação de um mundo mais saudável e mais sustentável através do transporte por bicicletas devem começar a oferecer explicações mais substantivas sobre como esses objetivos se ajustam às realidades da indústria globalizada de bicicletas, em que a propriedade está concentrada em um oligopólio empresarial e o compromisso geral tanto com os direitos dos trabalhadores quanto com os regulamentos ambientais é, na melhor das hipóteses, um esboço.

Embora eu não me proponha a ter todas as respostas, fica claro que este diálogo precisa começar, e quanto mais cedo melhor. Porque embora haja alguma verdade em vender a bicicleta como uma forma inerentemente “verde” de mobilidade, alcançar qualquer nível de sustentabilidade real — com tudo o que o termo implica — não é pouca coisa, e não virá simplesmente de agrupar cada uma das questões importantes associadas à produção

24 Vale a pena mencionar esforços recentes para projetar quadros de bicicleta feitos de materiais duráveis e sustentáveis como o bambu. O famoso designer de bicicletas Craig Calfee está na vanguarda desta tendência, embora bicicletas de bambu fossem feitas nos Estados Unidos há mais de um século. A empresa Huesby & Co. em Milwaukee, Wisconsin, foi uma das empresas que fizeram bicicletas com rodas e quadros de bambu (com garfos de aço) em 1897 (MILWAUKEE SENTINEL, 1942; ULREICH, 1995; KAHNEY, 2008).

de bicicletas e ao capitalismo em sentido amplo. Da mesma forma, apesar de que o aumento dos níveis de transporte por bicicletas em todo o mundo – e, mais especificamente, nos Estados Unidos – seja um grande passo na direção da sustentabilidade ecológica, tão logo alcancem esse objetivo através dos atuais modos de produção, os defensores da bicicleta dependerão da liderança de corporações cuja visão atual de promover o uso da bicicleta é, infelizmente, tão míope como as soluções oferecidas pelas indústrias do automóvel e de petróleo. Ou seja, em vez de promover os meios de transporte não motorizados através de modos de produção e distribuição mais democráticos e locais, seu *modus operandi* predominante promove acriticamente uma maior desregulamentação e consolidação da indústria de bicicletas, um cenário que, ironicamente, faz do petróleo barato a prerrogativa dos defensores do uso da bicicleta na medida em que o baixo preço do combustível é atualmente o único fator que permite às empresas de bicicletas a terceirização, a subcontratação e de outra forma o envio de bicicletas e peças para o mundo todo.

CONCLUSÃO

O pesquisador da tecnologia Langdon Winner nos lembra que as pessoas sempre buscaram meios de “fazer uma ratoeira melhor” esperando transformar a sociedade, apesar do fato de as soluções tecnológicas serem fundamental e frequentemente condicionadas pelos contextos políticos e culturais em que são criadas e empregadas.

Compreender esses contextos e ousar fazer um conjunto mais crítico de questões sobre as relações entre tecnologia, mudança social e vida cotidiana são tarefas essenciais, o que não significa que seja a única tarefa na luta mais ampla para criar as condições em que a tecnologia possa ser utilizada a serviço da equidade, da justiça social, da sustentabilidade ambiental e da cooperação.

As bicicletas e os outros ciclos podem desempenhar um papel importantíssimo nesse processo e estão intrinsecamente ligados a qualquer visão de longo prazo do transporte urbano para o século XXI. Talvez ainda mais importante, são ferramentas incríveis para explorar, aproveitar, repensar e reimaginar não apenas as cidades, mas as possibilidades da própria mobilidade.

Levando a sério essas lições e usando-as como fonte de inspiração e como base a partir da qual tecer críticas, construir coalizões e organizar um impulso político, nós podemos transformar coletivamente as normas do transporte de maneira que possam impactar profundamente a vida das pessoas e contribuir para sociedades mais sustentáveis e justas. Isto é bem diferente de meramente mudar nossa forma de ir do ponto A ao B: é uma chance de descobrirmos para onde queremos ir.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARONOWITZ, Stanley. *Just around the Corner: The Paradox of the Jobless Recovery*. Philadelphia: Temple University Press, 2005.

BALAKER, Theodore; STALEY, Sam. *The Road More Traveled: Why the Congestion Crisis Matters More Than You Think, and What We CAN Do About It*. Lanham, MD: Rowman & Littlefield, 2006.

BELL, Michael. *An Invitation to Environmental Sociology*. 2 ed. Thousand Oaks: Pine Forge Press, 2004.

BICYCLE RETAILER AND INDUSTRY NEWS, *Huffy Closes Last Manufacturing Plant in Mexico*, 21 dez. 2001.

BIKE BIZ. *Ten Taiwanese Bike Part Makers Invest in Philippines*. BikeBiz.com, 5 jan. 2006. Disponível em: <<http://www.bikebiz.com/news/23412/Ten-Taiwanese-bike-part-makersinvest-in-Philippines>>.

BROWN, Sherrod. *Brown Joins Senate Hearing to Examine Whether 'Free Trade' Policies Are Working*. Press release, 18 abr. 2007. Disponível em: http://brown.senate.gov/newsroom/press_releases/release/?id=58363a0f-3228-4433-a70d-d18a98b2ace0.

COHEN, Maurie J. A Social Problems Framework for the Critical Appraisal of Automobility and Sustainable Systems Innovation. *Mobilities*, v. 1, n. 1, 2006.

- CROWN, Judith; COLEMAN, Glenn. *No Hands: The Rise and Fall of the Schwinn Bicycle Company: An American Institution*. New York: H. Holt, 1996.
- DAVIS, George V. Where Once There Were Mountains: The Grassroots Struggle against Mountaintop Removal Coal Mining in Central Appalachia. *Environmental Politics*, v. 18, n. 1, p. 135-140, 2009.
- DEFFEYES, Kenneth S. *Hubbert's Peak: The Impending World Oil Shortage*. Princeton: Princeton University Press, 2001.
- DEFFEYES, Kenneth S. *Beyond Oil: The View from Hubbert's Peak*. Nova York: Hill and Wang, 2005.
- DERDAK, Thomas; GRANT, Tina; PEDERSON, Jay P. *International Directory of Company Histories*, vol. 86. Farmington Hills, MI: Gale, 2006.
- DORGAN, Byron L. *Take This Job and Ship It: How Corporate Greed and Brain-Dead Politics Are Selling Out America*. New York: Thomas Dunne Books/St. Martin's Press, 2006.
- FEATHERSTONE, Mike. Automobilities: An Introduction. *Theory Culture Society*, v. 21, n. 4-5, 2004.
- FURNESS, Zack. *Blackout. Bad Subjects*, n. 64, 2003. Disponível em: <<http://bad.eserver.org/issues/2003/64/furness.html>>.
- FURNESS, Zack. Un Inconvenient Truth. *Bad Subjects*, 2006. Disponível em: <<http://bad.eserver.org/reviews/2006/gore.html>>.
- GEDDES, Norman Bel. *Magic Motorways*. Nova York: Random House, 1940.
- GEORGE, Evan. *Lessons from Colombia*. L.A. Downtown News, 21 fev. 2007.
- GORE, Albert. *An Inconvenient Truth: The Crisis of Global Warming*. Edição Revisada. New York: Viking, 2007.
- GORZ, André. *The Social Ideology of the Motorcar*. Le Sauvage (Sep.-oct. 1973). Disponível em: <<http://www.worldcarfree.net/resources/free-sources/TheSocialIdeology.rtf>>.
- WITTE, Griff. *A Rough Ride for Schwinn Bicycle*. Washington Post, 3 dez. 2004.
- HARTGEN, David T.; FIELDS, Gregory. *Building Roads to Reduce Traffic Congestion in America's Cities: How Much and at What Cost?* Reason Foundation, 2006.

- HORTON, Dave. Computers, Cars and Televisions: The Role of Objects in Cultivating Sustainable Lifestyles. Comunicação apresentada no *Manchester Environmental Forum Postgraduate Conference*, University of Manchester, 2003. Disponível em: <www.shiftingground.freeuk.com/compcars.htm>.
- HOUSE, Silas; HOWARD, Jason. ***Something's Rising: Appalachians Fighting Mountaintop Removal***. Lexington: University of Kentucky Press, 2009.
- KAHNEY, Leander. *Bamboo Bike Maker Grows His Frames, Bonsai Style*, Wired, 25 set. 2008. Disponível em: <<http://www.wired.com/gadget-lab/2008/09/growing-bamboo>>.
- KERNAGHAN, CHARLES; NATIONAL LABOR COMMITTEE EDUCATION FUND IN SUPPORT OF WORKER AND HUMAN RIGHTS IN CENTRAL AMERICA. *Made in China: The Role of U.S. Companies in Denying Human and Worker Rights*. Washington, DC: National Labor Committee, 2000.
- LARSEN, Janet. *Land Are Devoted to Roads in the United States*. Washington, DC: Earth Policy Institute, 2001.
- MARCUS, Peter. GOP Bashes Bike to Work. *Denver Daily News*, 25 jun. 2008.
- MILWAUKEE SENTINEL. Fishing Pole Bike. *Milwaukee Sentinel* (24 nov. 1942). Disponível em: <<http://www.wisconsinhistory.org/turningpoints/search.asp?id=1130>>.
- MUMFORD, Lewis. *Technics and Civilization*. Nova York: Harcourt, 1963.
- NAVARRO, Ricardo; HEIERLI, Urs; BECK, Victor. Bicycles, Intelligent Transport in Latin America. *Development: Seeds of Change*, n. 4 (1986): 45–48.
- OORTWIJN, Jack. *Taiwan Bike Makers Cashing in on Europe*. Bike Europe, 2 set. 2008. Disponível em: <<http://www.bike-eu.com/news/2677/taiwan-bike-makers-cashing-in-on-europe.html>>.
- PETERSEN, Jen. Pedaling Hope. *Monu: Magazine on Urbanism*, n. 6, p. 36-39, 2007.
- PUCHER, John; BUEHLER, Ralph. Making Cycling Irresistible: Lessons from the Netherlands, Denmark and Germany. *Transport Reviews* 28, n. 4, p. 495-528, 2008.
- REID, Carlton. *Interbike Survey Results Released at Ibd Conference*, BikeBiz.Com, 15 fev. 2007. Disponível em: <http://www.bikebiz.com/news/25726/Interbike-survey-results-released-at-IBD-conference>.

RITCHIE, Andrew. *King of the Road: An Illustrated History of Cycling*. Londres: Wildwood House, 1975.

ROSEN, Paul. Up the Vélorution: Appropriating the Bicycle and the Politics of Technology. In: EGLASH, Ron (Org.) *Appropriating Technology: Vernacular Science and Social Power*. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2002a. p. 365-390.

ROSEN, Paul. *Framing Production: Technology, Culture, and Change in the British Bicycle*

Industry. Inside Technology series. Cambridge, MA: MIT Press, 2002b.

SENATE DEMOCRATIC POLICY COMMITTEE HEARING. Are We Exporting American Jobs? *108th Congress*, 1st Session, 14 nov. 2003.

SLAVIN, Terry. The Motown Missionary. *The Observer*, 12 nov. 2000.

SMITH, Glenn. *Lo and Behold, Giant's President Talks Trade*. Bikebiz.com, 4 jun. 2002, disponível em <http://www.bikebiz.com/news/21808/Lo-and-behold-Giants-president-talks-trade>.

SULLIVAN, Will. Road Warriors Tie-ups. Backups. Gridlock. The American Commute Has Never Been So Painful. Is There Any Solution?. *U.S. News and World Report*, 29 abr. 2007.

TANZER, Andrew. Bury Thy Teacher. *Forbes*, 21 dez. 1992.

TEXAS TRANSPORTATION INSTITUTE. *Urban Mobility Report*. Texas A&M University System, 2007.

THE TIMES OF INDIA. *Taiwanese Bicycle-Makers Eye Indian Alliance*. The Times of India, 20 out. 2006.

TOROYAN, Tami; PEDEN, Margie. *Youth and Road Safety*. Geneva: World Health Organization, 2007.

ULREICH, Walter. The Bamboo Bicycles of Grundner and Lemisch. In: PLAS, Rob Van der (Org.). *Cycle History 5: Proceedings of the 5th International Cycle History Conference* (Cambridge, Inglaterra). São Francisco: Cycle Publishing, 1995, p. 61-70.

UNITED NATIONS DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS. *World Urbanization Prospects – The 2007 Revision: Highlights*. Nova York: United Nations, 2008.

URRY, John. The "System" of Automobility". *Theory Culture Society*, v. 21, n. 4-5, p. 25-39, 2004.

U.S. CENSUS BUREAU. *An Older and More Diverse Nation by Midcentury*. Washington, DC: Department of Commerce, 2008.

WEISS, Daniel J. et al. *The Clean Coal Smoke Screen*. Center for American Progress, 2008.

WHEEL GIANT. *Recent Developments in China's Bike Industry*. Bike Market Update E-Newsletter, n. 22, 11 jun. 2007, disponível em http://www.biketaiwan.com/New/script/Newsletter/news_main.asp?issue=22&language=E.

WHITE, Michael. *A Short Course in International Marketing Blunders: Mistakes Made by Companies That Should Have Known Better*. Short Course in International Trade series. Novato, CA: World Trade Press, 2002.

WIEBE, Matt. *Increase in Sales Dollars Reflects Higher Cost of Manufacturing*. Bicycle Retailer & Industry News, 1 abr. 2008.

WORLD BANK. *A Decade of Action in Transport: An Evaluation of World Bank Assistance to the Transport Sector, 1995–2005*. Washington DC: The International Bank for Reconstruction and Development/World Bank, 2007.

RESUMO

Este ensaio é uma adaptação da conclusão do livro que o autor publicou em 2010, *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*. Além de focar sua atenção crítica em alguns dos desafios ideológicos, culturais e políticos com que se depara a defesa do transporte por bicicleta na atual conjuntura, o autor defende que os ativistas da bicicleta adotem para o transporte uma abordagem da justiça social, repensando ativamente tanto o sistema de automobilidade quanto as normas dominantes da indústria de bicicletas.

Palavras-chave: Uso da bicicleta, Ciclomobilidade, Automobilidade, Ambientalismo, Políticas de transporte, Indústria de bicicletas.

ABSTRACT | WE HAVE NOTHING TO LOSE BUT OUR (BIKE)
CHAINS: CONTEMPLATING THE FUTURE OF BIKE
ADVOCACY AND THE CAR

This essay is adapted from the conclusion of the author's 2010 book, *One Less Car: Bicycling and the Politics of Automobility*. In addition to focusing critical attention on some of the ideological, cultural and political challenges facing bicycle transportation advocacy at the present conjuncture, the author makes an affirmative case for bike activists to embrace a social justice approach to transportation by actively rethinking both the system of automobility and the dominant norms of the bicycling industry.

Keywords: Bicycling, Vélomobility, Automobility, Environmentalism, Transportation policy, Bicycle industry.

RESUMEN | NO TENEMOS NADA QUE PERDER, EXCEPTO
NUESTRAS CADENAS (DE BICICLETA):
CONTEMPLANDO EL FUTURO DEL CICLOACTIVISMO Y
DEL CARRO.

Este ensayo es una adaptación de la conclusión del libro *One less Car: Bicycling and the Politics of Automobility* publicado por el autor en el año 2010. Además de enfocar su atención crítica en algunos de los desafíos ideológicos, culturales y políticos a los que se enfrenta la defensa del transporte por bicicleta en la actual coyuntura, el autor defiende que los activistas de la bicicleta adopten para el transporte un abordaje de justicia social, repensando activamente tanto el sistema de automovilidad como las normas dominantes de la industria de bicicletas.

Palabras clave: Uso de la bicicleta, Ciclomovilidad, Automovilidad, Ambientalismo, Políticas de transporte, Industria de bicicletas.