

Em apenas um século a opção pelos carros acabou com a qualidade de vida de nossas cidades! E a forma como isso aconteceu não pode ser mais perversa! Não me refiro apenas à propaganda que de forma enganosa associa status, evolução, modernidade, inteligência, conforto e tudo de bom ao feliz motorista acompanhado de lindas mulheres e suas famílias estupidamente felizes, num filme encenado em cidades desertas e livres de pessoas.

Me refiro a ampla deteriorização de tudo que envolve a circulação desses seres de lata. Esse século dos automóveis catalisou de tal forma o individualismo inerente as pessoas, que deformou e cegou algumas gerações nas sociedades.

Ao ignorar a escala humana, esse século assassinou alguns milhões de vidas ao longo de toda a cadeia dessa indústria e pior disso tudo, taxou os indivíduos que se recusaram a cair nessa armadilha a motor, de "vilões do progresso", de "os fracassados".

É preciso muita convicção e persistência para resistir, além de inspiração e informação!

Andy Singer em CARtoons nos provê tudo isso e muito mais. Um humor extra que não sei de onde ele tira!

- **Renata Falzoni**, fotógrafa, videorepórter, bikerrepórter e cicloativista



ISBN 9788569536178



AUTONOMIA LITERÁRIA

AVOCADO

FUNDAÇÃO ROSA LUXEMBURGO



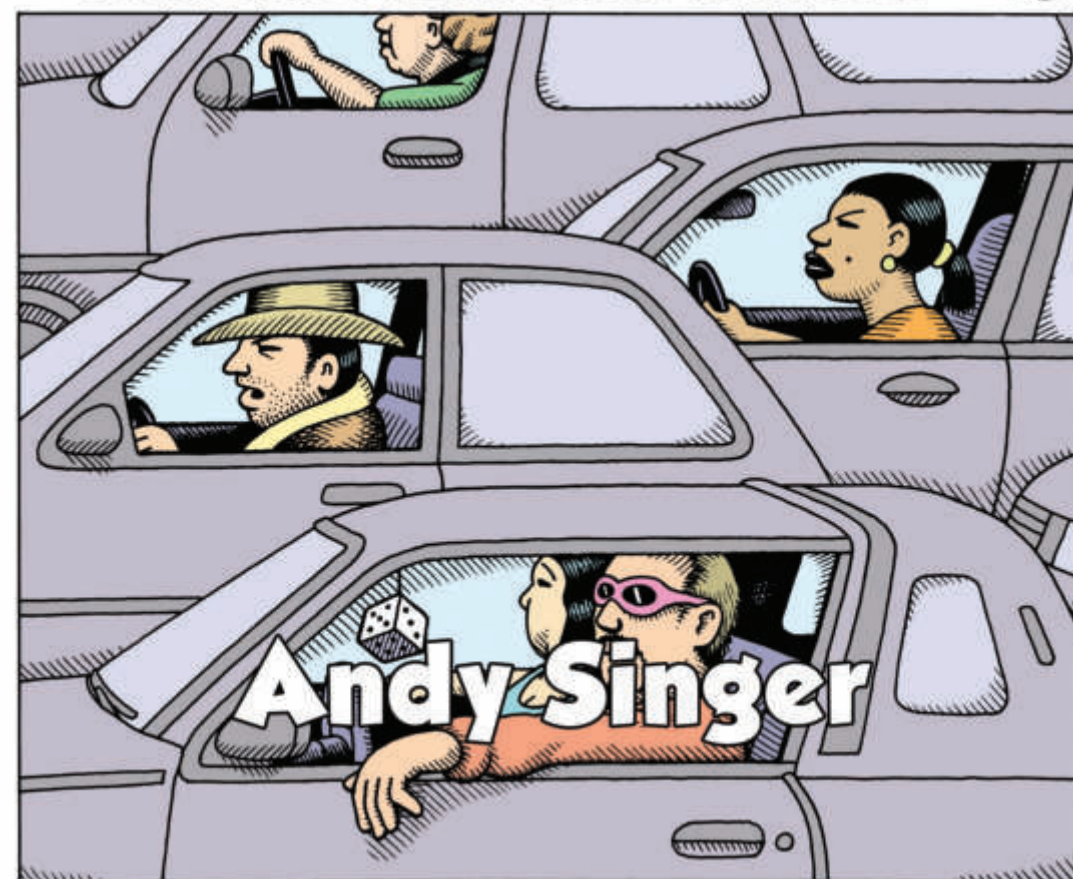
CARtoons

Andy Singer



CARtoons

ATROPELANDO A DITADURA DO AUTOMÓVEL



CARtoons

CARtoons

ATROPELANDO A DITADURA DO AUTOMÓVEL

por Andy Singer

TRADUÇÃO **DANIEL CORRAL**

COM **RANDY GHENT**

PREFÁCIO POR **DANIEL SANTINI**

2017

AUTONOMIA LITERÁRIA & AVOCADO EDIÇÕES

COORDENAÇÃO EDITORIAL

Cauê Seginemartin Ameni

Hugo Albuquerque

Manuela Beloni

TRADUÇÃO

Daniel Corral

PROJETO GRÁFICO, CAPA E DIAGRAMAÇÃO

Gabriela Leite

João Rabello

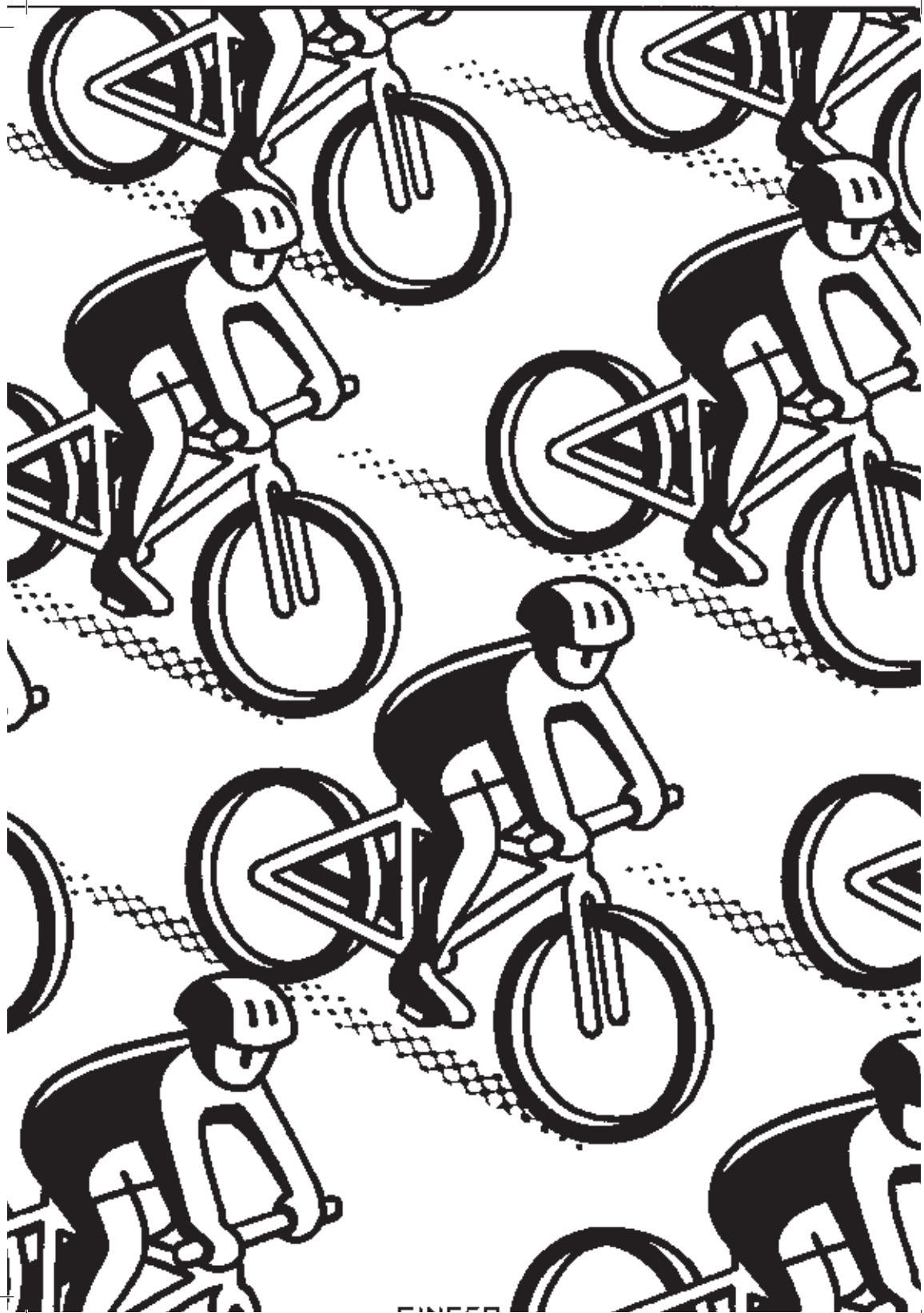
REVISÃO E PREFÁCIO

Daniel Santini

Esta publicação foi realizada com o apoio da Fundação Rosa Luxemburgo e fundos do Ministério Federal para a Cooperação Econômica e de Desenvolvimento da Alemanha (BMZ).



Somente alguns direitos reservados. Esta obra possui a licença Creative Commons de "Atribuição + Uso não comercial + Não a obras derivadas" (BY-NC-ND)



O AUTOR



Andy Singer é um artista morto de fome, que não para quieto em lugar nenhum.

Já viveu em Berkeley, Califórnia; na cidade de Nova Iorque; em Boston e em St. Paul, Minnessota. Uniu-se a sua esposa em uma cerimônia na qual não se viu carro algum, e partiu com ela em lua de mel montado em sua bicicleta.

Até recentemente, completava sua pequena renda de cartunista com bicos estranhos, como operador de fotocopadora (vulgo “tiozinho da xerox”) e pintor (de paredes).

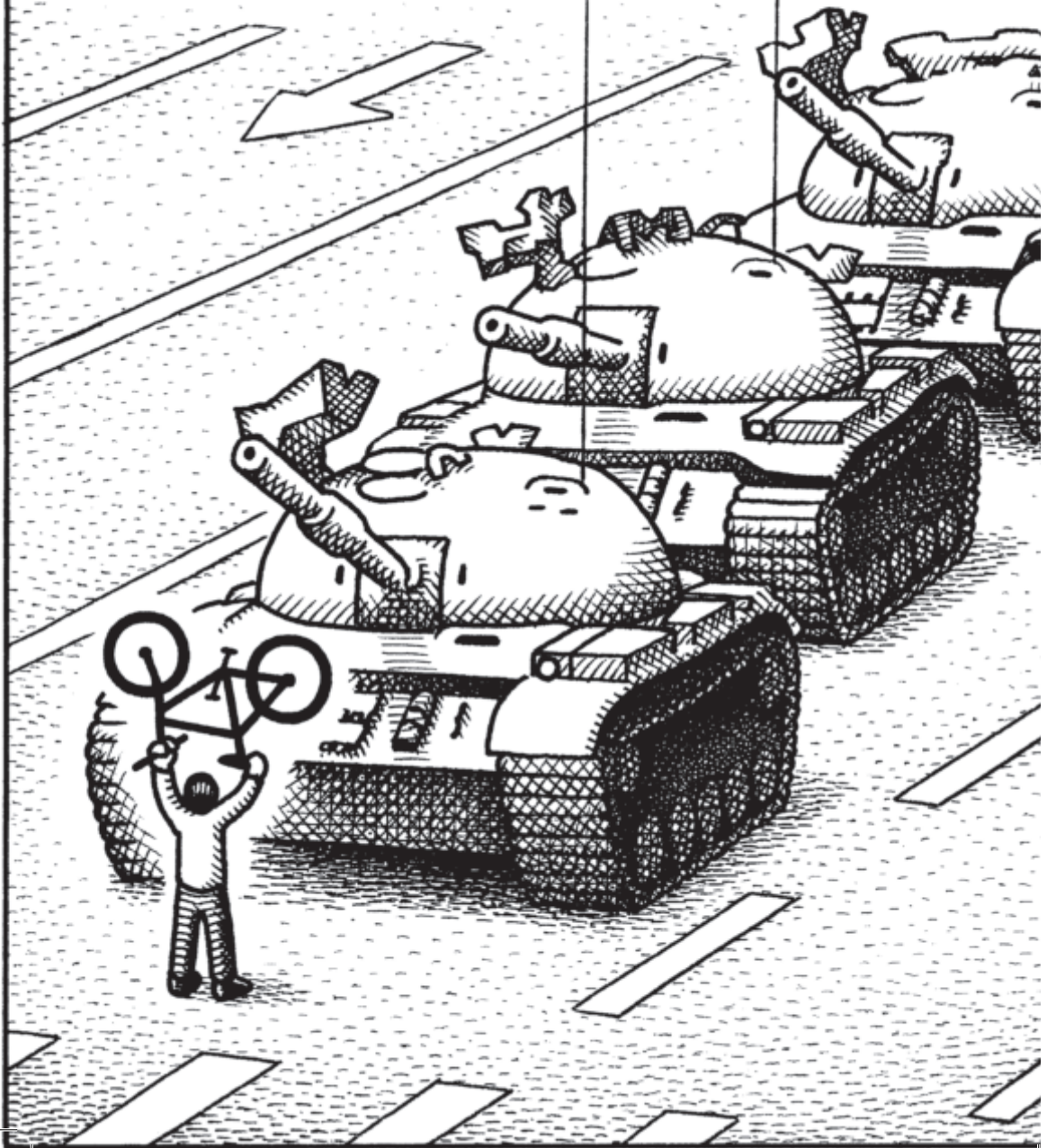
Hoje em dia está entregue a esperança de viver às custas do excelente salário de professora que sua esposa recebe.



SUMÁRIO

PREFÁCIO	11
SOMOS OS CARROS	17
ENCARCERADO	37
CARNIFICINA	59
CARMAGEDOM	83
CARTÊIS	99
CARPE DIEM	123
CARWARS	143
CARNÊ DE ENDEREÇOS	187

BIKE POWER





PREFÁCIO

DESPEDACE ESSE LIVRO

por Daniel Santini

Arranque as páginas desse livro e espalhe por aí. Talvez o pessoal da editora Autonomia Literária, que tem um capricho quase obsessivo na edição, não goste muito da ideia de ver picotada a primeira publicação do Andy Singer no Brasil. Mas, se você está lendo essas linhas, é porque ou alguém pulou essa parte na hora de revisar, ou porque eles têm confiança de que, se seguir esse conselho, você vai acabar comprando mais um exemplar. Seja como for, não deixe esse livro congestionando uma estante. Empreste, dê de presente, doe, largue no banco da praça, na padaria, na bicicletaria mais próxima.

O Singer desenha desde pelo menos 1992 e nunca tinha sido publicado aqui. O cara é um monstro, não só pelos traços únicos e estilo inconfundível, mas também por sua abordagem inteligente, direta, ácida e bem humorada. O conjunto que você tem em mãos reúne os originais do livro CARtoons, cuja primeira edição é de 2001, além de trabalhos mais recentes da série NO EXIT, que ele segue publicando até hoje. Aqui estão os CARtoons clássicos junto com novas caricaturas que explicitam o ridículo das propagandas corporativas sobre a “sustentabilidade” da sociedade do automóvel. Singer questiona as novas “soluções” tecnológicas da indústria e, de um jeito cru e sarcástico, destrói o marketing ambiental construído ao redor da produção de etanol, gás fracking e hidrogênio, explicitando seus impactos.

Seus CARtoons são mais atuais do que nunca e, mesmo vivendo e desenhando nos Estados Unidos, seu trabalho tem um caráter universal. As megacidades do mundo são cada vez mais parecidas, em uma repetição padronizada e sem graça de avenidas entupidas, postos de gasolina, concessionárias, estacionamentos... Falta espaço para a vida. Rabiscando, Singer faz

política. Com seus questionamentos à lógica privada do automóvel, coloca em questão o próprio conceito de ordem e progresso. Seus desenhos fazem pensar sobre ideias naturalizadas como “desenvolvimento”, explicitam os limites dos modelos econômicos adotados nas últimas décadas - tanto por capitalistas quanto por socialistas - baseados na motorização e no consumo em massa.

No Brasil, infelizmente, o contexto em que o livro chega não poderia ser mais apropriado. A fabricação de automóveis disparou na última década e, impulsionada por generosas políticas de isenção de Impostos sobre Produtos Industrializados (IPI), manteve ritmo acelerado mesmo durante períodos de crise. Desde 2007, as indústrias produzem pelo menos dois milhões de novos carros, veículos comerciais, caminhões e ônibus por ano, segundo informações da Associação Nacional de Fabricantes de Veículos Automotores. Nunca antes na história do Brasil as indústrias do setor produziram tanto. Em 2012, foram nada menos do que três milhões e 800 mil veículos novos no mercado! Embora a crise política, econômica e social de 2016 tenha afetado o setor, a produção se manteve acima do patamar alcançado em 2007 de mais de dois milhões de carros fabricados¹.

Em um contexto de lobby permanente por políticas que favoreçam a indústria, é sintomático que seja mais fácil encontrar dados detalhados relacionados à produção de veículos do que estatísticas precisas de mortos e feridos no trânsito. Segundo o Ministério da Saúde, mais de 40 mil pessoas morreram anualmente em ocorrências com veículos entre 2010 e 2014. Em 2015, data do último levantamento divulgado, foram contabilizados 37.306 mortos e 204.000 feridos hospitalizados. Os dados não batem com os registros do seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Via Terrestre, o DPVAT, que apontam que a média de mortos entre 2010 e 2014 foi superior a 50 mil por ano, chegando a mais de 60 mil em 2012 (sim,

¹ É possível consultar detalhes da produção de veículos automotores no Brasil no site da Anfavea: <http://www.anfavea.com.br/estatisticas.html>

o mesmo ano do recorde histórico da produção de automóveis). Em 2015, o DPVAT registrou 42.500 indenizações por morte e 515.750 por invalidez em ocorrências de trânsito² (isso para falar apenas das mortes e ferimentos diretamente relacionados a colisões e atropelamentos; simplesmente não há dados sistematizados de ocorrências indiretamente relacionadas aos



impactos da multiplicação de motores, tais como as doenças relacionadas à poluição do ar, que afetam principalmente idosos e bebês).

São números de uma guerra – para comparação, em 2015 a estimativa é de que 55 mil pessoas morreram na Guerra da Síria³.

² Os dados foram organizados pela Associação Brasileira de Prevenção dos Acidentes de Trânsito: http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais

³ Estimativa do Observatório de Direitos Humanos da Síria: <http://www.syriaahr.com/en/?p=41779>

Não é por acaso que no final de 2016 a Organização Pan-Americana da Saúde/Organização Mundial da Saúde (OPAS/OMS) solicitou⁴ que os prefeitos eleitos e reeleitos no Brasil mantivessem os limites das vias urbanas menores ou iguais a 50 km/h, um recado direto para o novo prefeito de São Paulo, João Dória Jr. (PSDB), eleito com um programa de governo batizado “Acelera São Paulo”. Como se tivesse saído de um quadrinho de Singer, Dória Jr. simplesmente ignorou todos os levantamentos que relacionam a redução da velocidade à redução do número de mortos e feridos⁵, e anunciou em 25 de janeiro de 2017, aniversário da cidade, o programa “Marginal Segura”, ampliando a velocidade das duas principais avenidas da cidade, as vias que margeiam os rios Tietê e Pinheiros. Isso, Marginal SEGURA.

Explicitar absurdos por meio do humor é a essência da arte de Andy Singer e, na nova São Paulo acelerada ou em outras capitais congestionadas por automóveis do Brasil, quem ler esse livro certamente encontrará pessoas e situações bastante reais. A identificação é imediata, seja nos argumentos de carroólatras que pretendem impor suas necessidades individuais de transporte motorizado em detrimento do bem coletivo, seja nas distorções feitas no planejamento urbano para abrir espaço para mais carros. Mais avenidas, túneis, pontes e viadutos, asfalta-se tudo para tentar resolver engarrafamentos cada vez mais constantes. Bairros são destruídos, pessoas empurradas para mais longe, as distâncias se alargam. A necessidade de deslocamentos se multiplica e, logo, cria-se mais trânsito, em um ciclo infinito de asfalto. Ampliar avenidas para combater congestionamentos é o mesmo que combater a obesidade afrouxando o cinto.

Para além da crítica, Singer apresenta uma proposta de vida mais sim-

4 O posicionamento foi publicado no site da Organização das Nações Unidas no Brasil: <https://nacoesunidas.org/oms-pede-que-prefeitos-eleitos-no-brasil-mantendam-limite-de-velocidade-de-50-kmh-nas-vias/>

5 Dados abertos sobre mortos e feridos no trânsito de São Paulo de 2011 a 2015 estão disponíveis no site Código Urbano. A velocidade das marginais em São Paulo foi reduzida em julho de 2015, pelo então prefeito Fernando Haddad (PT). <http://codigourbano.org/dados-abertos-sobre-mortos-e-feridos-no-transito-de-sp-de-2011-a-2015/>

ples e tranquila. Dá voz a uma cena cultural anticarro repleta de bicicletas e pessoas caminhando, onde cabe diversidade, criatividade e bom humor. Sua arte é uma forma de resistência ao marketing corporativo, à apologia à velocidade e aos adeptos fanáticos do Deus Carro. Seus desenhos são um instrumento para tentar abrir um pouco a cabeça dessa gente careta e quadrada, e mostrar que outros modos de vida e mundos são possíveis.

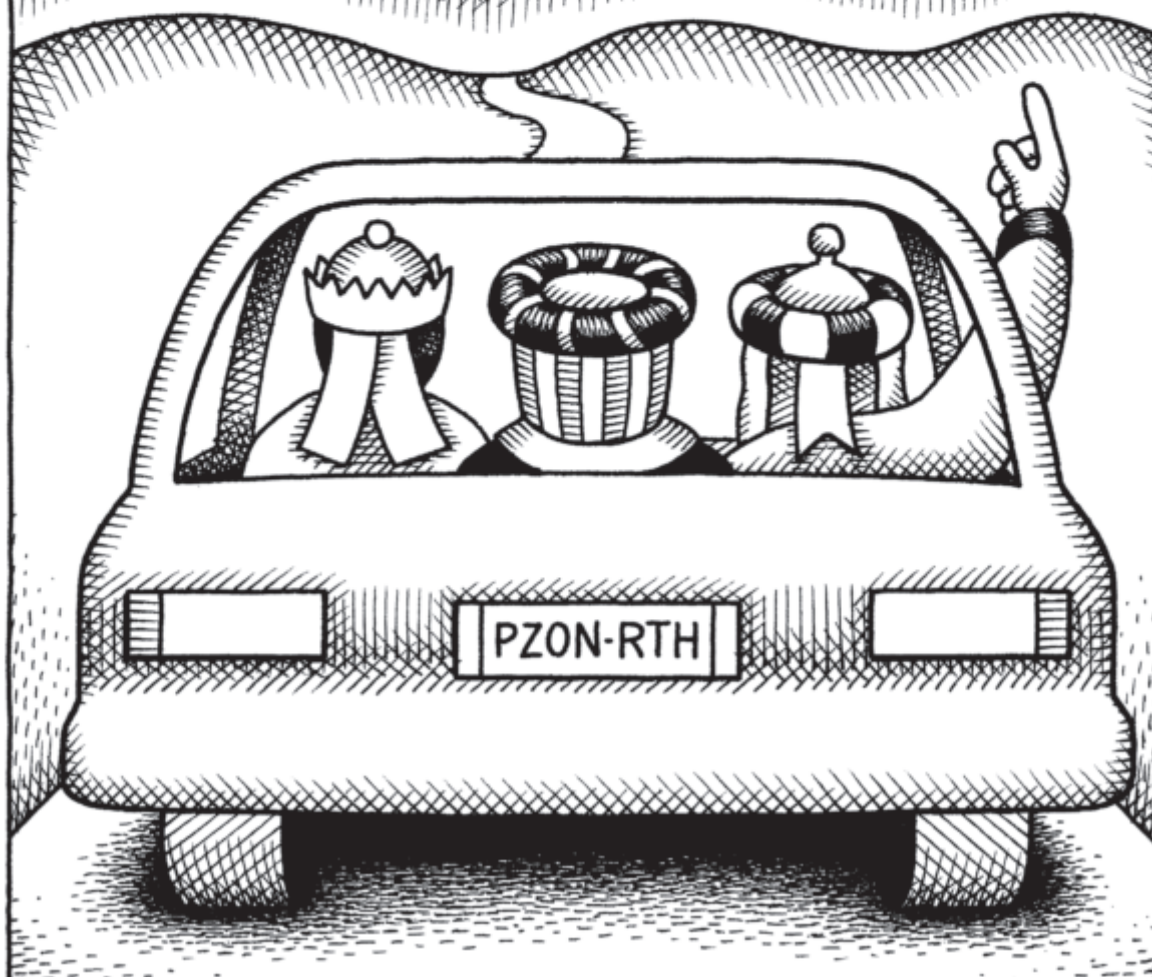
É por isso que é preciso recortar esse livro e espalhar por aí. Assim que acabar de ler, separe algumas páginas e cole nas paredes, pendure no mural da sua escola, deixe do lado do café no escritório. Faça um stencil do seu quadrinho favorito e reproduza no muro da sua casa. Deixe uma página do lado do caixa na padaria, embaixo da porta dos seus vizinhos. Ou dê o livro inteiro para alguém querido. Ou para alguém odiado. Ou, se você mora em São Paulo, para o seu vereador machista favorito que coleciona fuscas e adora falar mal de bicicletas.

Ou ainda tire cópias de alguns trechos e espalhe por aí – o próprio autor autoriza a reprodução gratuita para atividades sem fins lucrativos com o propósito de combater carros e avenidas!

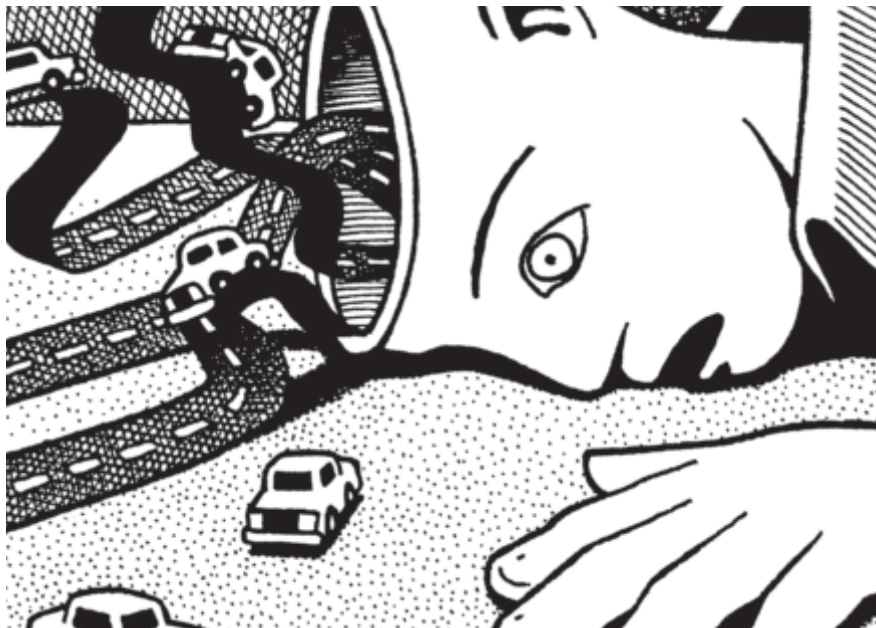
Mesmo considerando que é o primeiro livro do Andy Singer no Brasil, que é uma edição histórica, e todo esse blábláblá de colecionador, não deixe esse livro parado congestionando uma estante. Seus CARtoons são ativos e não merecem ficar estacionados.

Daniel Santini é alérgico a congestionamentos e admira grupos de ativistas que pintam faixas de pedestres e sinalização indicando redução de velocidade e compartilhamento de via. De junho de 2010 a abril de 2013 manteve o blog Outras Vias, onde escrevia sobre bicicletadas, iniciativas anticarro e ações em favor do transporte público coletivo no Brasil. Em 2012 viajou todo o trecho não asfaltado da Transamazônica de bicicleta na expedição Cicloamazônia. Hoje, atua como coordenador de projetos da Fundação Rosa Luxemburgo.

CARONA COM OS
REIS MAGOS



SOMOS OS CARROS



“O automóvel precisa ser excitante e causar desejo nas pessoas, e não se tornar um mero meio de transporte. Do contrário teremos apenas algo útil, e elas irão gastar seu dinheiro em outras coisas, como piscinas, barcos, sistemas hi-fi, ou férias na Europa”.

– William Mitchell, ex-vice-presidente da General Motors, 1965

Existem carros demais. A primeira vez que percebi isso foi em 1983, logo após o colégio. Um amigo e eu não pudemos comprar ingressos para um show de rock em Long Island, Nova York, e tivemos que sentar do lado de fora do estádio por três horas, esperando por uma carona pra casa. Ao olhar em volta, vi um número de vagas de estacionamento aparentemente infinito, cercadas por infinitas rodovias, ruas e retornos, todas repletas de carros, milhares e milhares de carros. Em meio a todo esse concreto eu não conseguia enxergar uma árvore, arbusto ou mesmo uma única graminha sequer.

Uma vez que me sensibilizei aos carros, percebi que quase tudo nos Estados Unidos gira em torno do automóvel. Isso é visível na arquitetura,

planejamento urbano, socialização e até mesmo na aquisição de bens e serviços básicos. Nos tornamos uma sociedade na qual a mais simples reunião humana para, por exemplo, escutar música ou assistir a um evento esportivo, requer milhares de veículos motorizados e quilômetros de asfalto.

Existem alguns poucos e preciosos lugares nos Estados Unidos onde se está a salvo da visão ou do barulho de uma rua.



Nem mesmo os parques nacionais estão livres das rodovias. O Serviço Florestal dos E.U.A. construiu 616.379,000 Km de estradas para acompanhar os seus 776.996,433 Km² de terreno¹. Os norte-americanos passam em média 400 horas por ano atrás do volante² e gastam mais de um

GRANDES CIDADES DO MUNDO



sexto de sua renda com carros³. Se há algo mais importante do que o todo-poderoso Dólar na vida de um norte-americano, esse algo é o todo-poderoso carro.

Imagens de carros e estradas abundam na nossa literatura, canções, filmes e arte, não somente nos Estados Unidos, mas no mundo inteiro. Obras como “On the Road” (Pé na Estrada) de Jack Kerouac, ou “The Electric Kool-Aid Acid Test” (O Teste do Ácido de Refresco Elétrico) de Tom

1 Serviço Florestal Nacional dos E.U.A. (National Forest Service), “Roads Analysis: Informing Decisions About Managing the National Forest Transportation System,” Misc. report FS 643, Washington DC, 1999. <www.fs.fed.us/eng/road_mgt/01titlemain.pdf>.

2 Departamento dos Transportes dos E.U.A. (U.S. Department of Transportation), “Summary of Travel Trends,” National Personal Transportation Survey 1995. Washington, DC, 1999, Table #14. Disponível no site: <www-cta.ornl.gov/npts/1995/DOC/trends_report.pdf>.

3 Órgão de recenseamento dos EUA (U.S. Bureau of the Census), Statistical Abstract of the United States: 1999, Washington DC, 1998, Table #738. Baseado em estudo de 1997 pelo U.S. Bureau of Labor Statistics, uma família norte americana típica gasta em média \$ 6.457 com “transporte”. Subtraindo-se o seu gasto médio anual com transporte público, que é de \$ 393, obtém-se um gasto total de \$ 6.064 por ano em carros e em custos relacionados (valor considerável, quando leva-se em conta uma receita familiar média de \$ 34.819 por ano, já descontados os impostos).

Wolfe estavam entre os primeiros a romantizar o ato de dirigir e as viagens na estrada. Gêneros musicais como o Old blues e as primeiras canções de Rock, como “Route 66”, “Brand New Cadillac” e “Goin’ Mobile” romantizaram ainda mais os carros e estradas aos olhos dos “Baby Boomers”, geração nascida durante o pós-guerra. Milhares de filmes e programas de televisão dedicaram-se a fazer estrear carros e perseguições motorizadas: “Rebel Without a Cause” (Juventude Transviada), “American Graffiti” (Loucuras de Verão), “Easy Rider” (Sem Destino), “Bullet” (Bullet, Droga e Morte), “The Dukes of Hazzard” (Os Gatões), os filmes de “James Bond”



e no mínimo meia dúzia dos filmes com Burt Reynolds. A lista é longa... e não para por aqui. Toda essa cultura pop, combinada à esforços publicitários implacáveis fizeram dos carros uma parte da nossa identidade. Fomos ensinados a relacionar carros com riqueza, poder, romance, rebelião e liberdade.

Hoje em dia, para onde quer que eu viaje no mundo, eu vejo carros – milhões e milhões de carros – em Roma, Kuala Lumpur, Bombaim, Pequim e São Paulo. Por toda parte vi enormes engarrafamentos e respirei ar poluído. O número de automóveis cresce três vezes mais rápido do que o crescimento da população mundial. Mantendo-se as taxas de crescimento atuais, teremos mais de um bilhão de automóveis nas ruas até o ano 2025⁴.

Olhe em volta de você. Quantos carros você consegue ver da janela do seu escritório, casa ou apartamento? Quantos carros passam na rua a cada minuto, a cada hora, a cada dia.



⁴ Iain Carson, "Living With The Car," pesquisa feita por The Economist, 22 de Junho, 1996, pp. 52-54.

É UMA... VIDA DRIVE-THRU!



“Em comunidades na Europa, o uso de automóveis representa em média entre 30% e 48% de todos os trajetos; o transporte público inclui entre 11% e 26% de todas as viagens; e trajetos a pé ou de bicicleta representam entre 33% e 50% do total de viagens. Em comparação, a divisão entre os modais de transporte observada nos E.U.A. indica que 86% dos trajetos são feitos de carro, 8% a pé, 3% de bicicleta e 3% de transporte público. Nos E.U.A., os trajetos diários constituem apenas um quarto de todas as viagens de carro. Mais de 40% de todas as viagens de carro são para fazer compras e por outros motivos sociais ou recreativos.”

-Peter Calthorpe, “the next American Metropolis”, 1993; Statistical Abstract of the

U.S.



“O veículo motorizado, essa fábrica sobre rodas diabolicamente veloz, ronronante e divertida, mudou totalmente as nossas vidas, pública e social, em apenas algumas décadas. Ele tornou as pessoas mais móveis, as distâncias mais curtas, aumentou a quantidade de terras utilizáveis, além de ter operado uma transformação poderosa na organização técnica dos métodos de trabalho. O revolucionário automóvel servirá à causa da classe operária revolucionária.”

- Metallarbeiter (Metalúrgico), #10, 1930.

USANDO ENGENHARIA GENÉTICA, AS FUNCIONÁRIAS DA GENERAL MOTORS JÁ PODEM DAR A LUZ À CARROS E OUTROS PRODUTOS INDUSTRIAIS, ELIMINANDO ASSIM A NECESSIDADE DE FABRICAÇÃO.



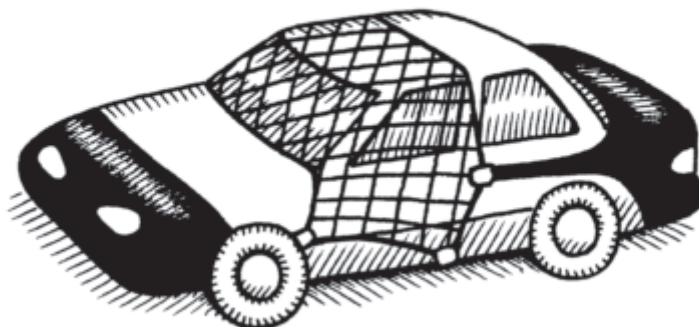
AUTOEROTISMO

CARRO COM SUTIÃ



SINGER

CARRO COM SUTIÃ, MEIA-CALÇA E CALCINHA



"Eu amo carros. Eu amo carros de todas as formas e tamanhos. Carros são algo bom... Eu também amo as estradas. Eu sempre amei as estradas."

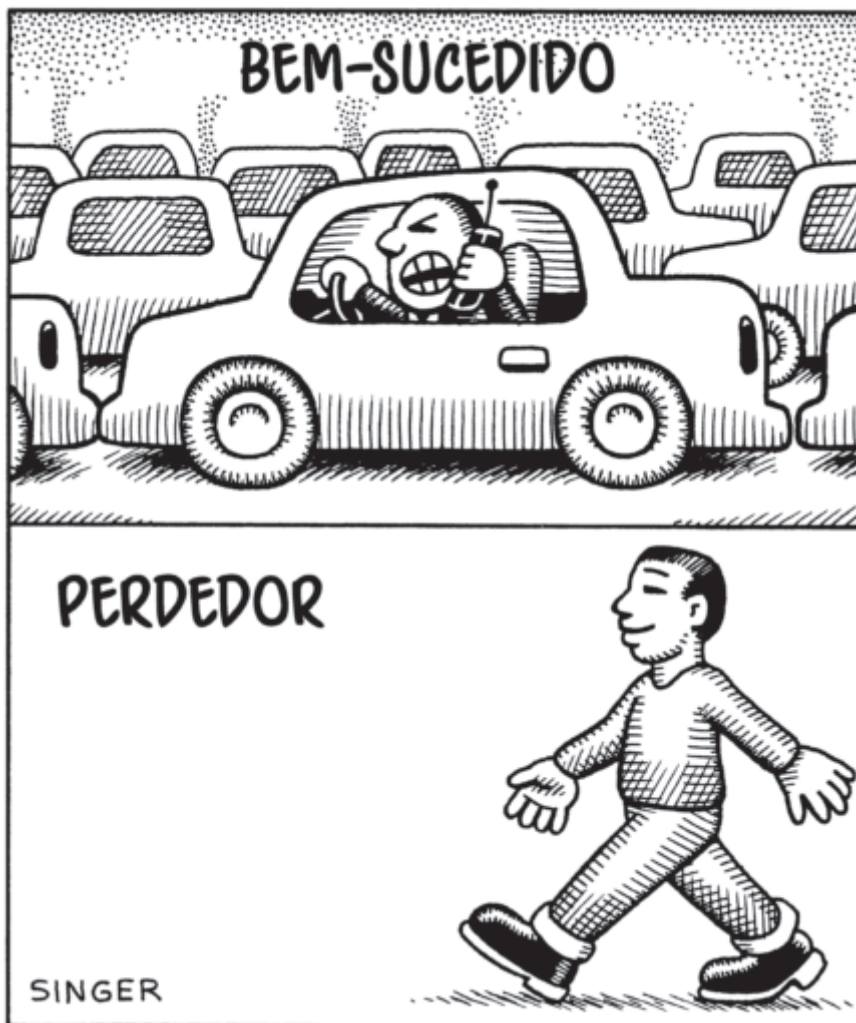
- Robert Key, ex-ministro britânico de Estradas, 1998

OBJETOS ROMANTIZADOS



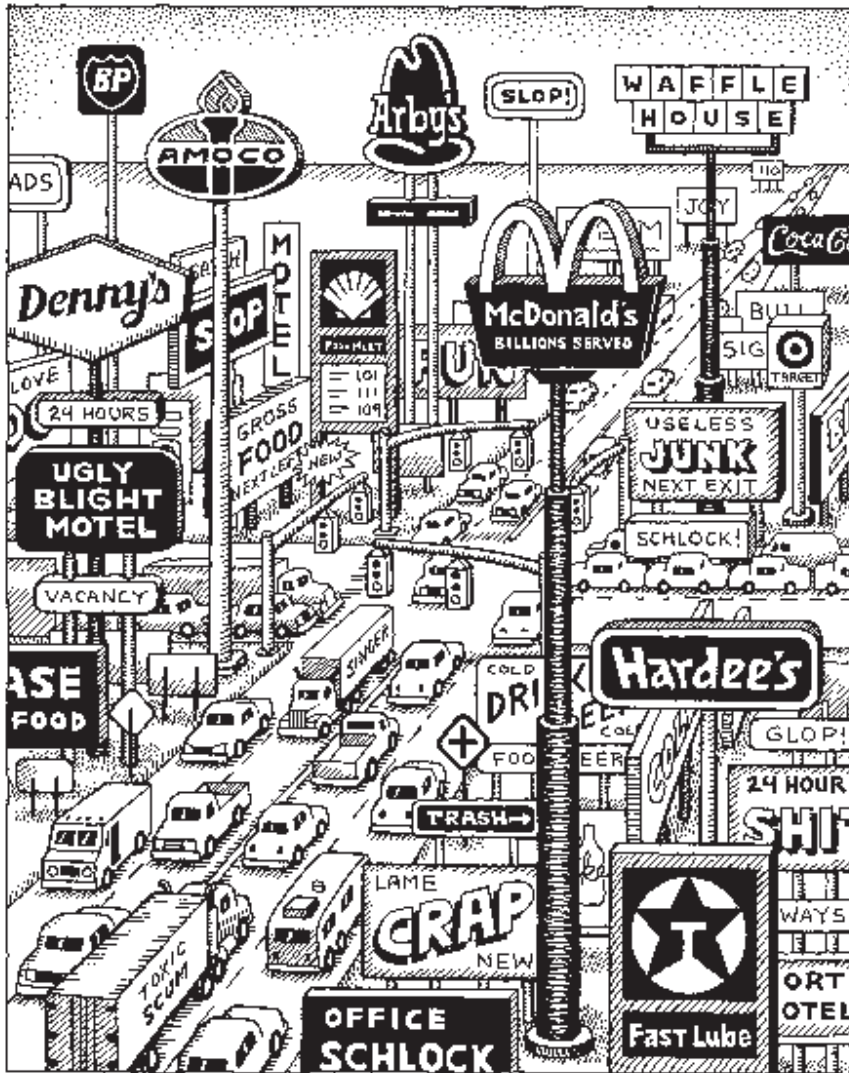
“Muitos homens tiveram casos amorosos com seus carros. Buster Mitchell queria tornar seu caso oficial. Abandonado por sua namorada, o infeliz Mitchell decidiu que queria casar-se com o seu verdadeiro amor, seu Mustang GT 1996... Foi somente após ele declarar o local de nascimento de sua noiva como “Detroit”, seu pai como “Henry Ford” e seu tipo sanguíneo como “10-W-40” que o seu plano foi por água a baixo. ”

- Associated Press, Março 1999



“Alta velocidade para todos significa que todo mundo tem menos tempo para si mesmo, já que a sociedade inteira gasta cada vez mais tempo com a movimentação das pessoas... O fascínio pela velocidade enganou o passageiro, e o fez aceitar promessas feitas por uma indústria que produz capital de tráfego intenso. Ele está convencido de que os veículos de alta velocidade o permitiram progredir para além da autonomia limitada da qual gozava enquanto ainda se locomovia por seu esforço próprio.... O passageiro que aceita viver em um mundo monopolizado pelo transporte torna-se um assediado, um consumidor sobrecarregado de distâncias cuja forma e o comprimento ele já não pode mais controlar.”

- Ivan Illich, "Energy and Equity," 1973



"O único jeito de saber que se estava saindo de uma cidade e entrando em uma outra era quando as franquias começavam a se repetir e com isso se avistava uma nova loja de conveniências, um novo posto Graal ou um outro Frango Assado."

- Tom Wolfe, "A Man in Full," 1998



“Planejamento Urbano” é um eufemismo indefensável. Planejadores urbanos não planejam. Eles apenas seguem o desfile daqueles que fazem: as Construtoras e Incorporadoras. O papel dos planejadores urbanos profissionais é o de vir atrás para tentar suavizar a cagada. ”

- Stanley Hart and Alvin Spivak, “The Elephant in the Bedroom,” 1992





O VIÉS AUTOMOTIVO DA LINGUAGEM



O AMERICANO MÉDIO PASSA MAIS DE UMA HORA E MEIA POR DIA DENTRO DO CARRO, INALANDO BROMO, RETARDADORES DE CHAMAS, CLORO DO P.V.C. E PLASTIFICANTES, CHUMBO, METAIS PESADOS E POLUIÇÃO EXTERIOR!





CONVERSA DE VICIADOS

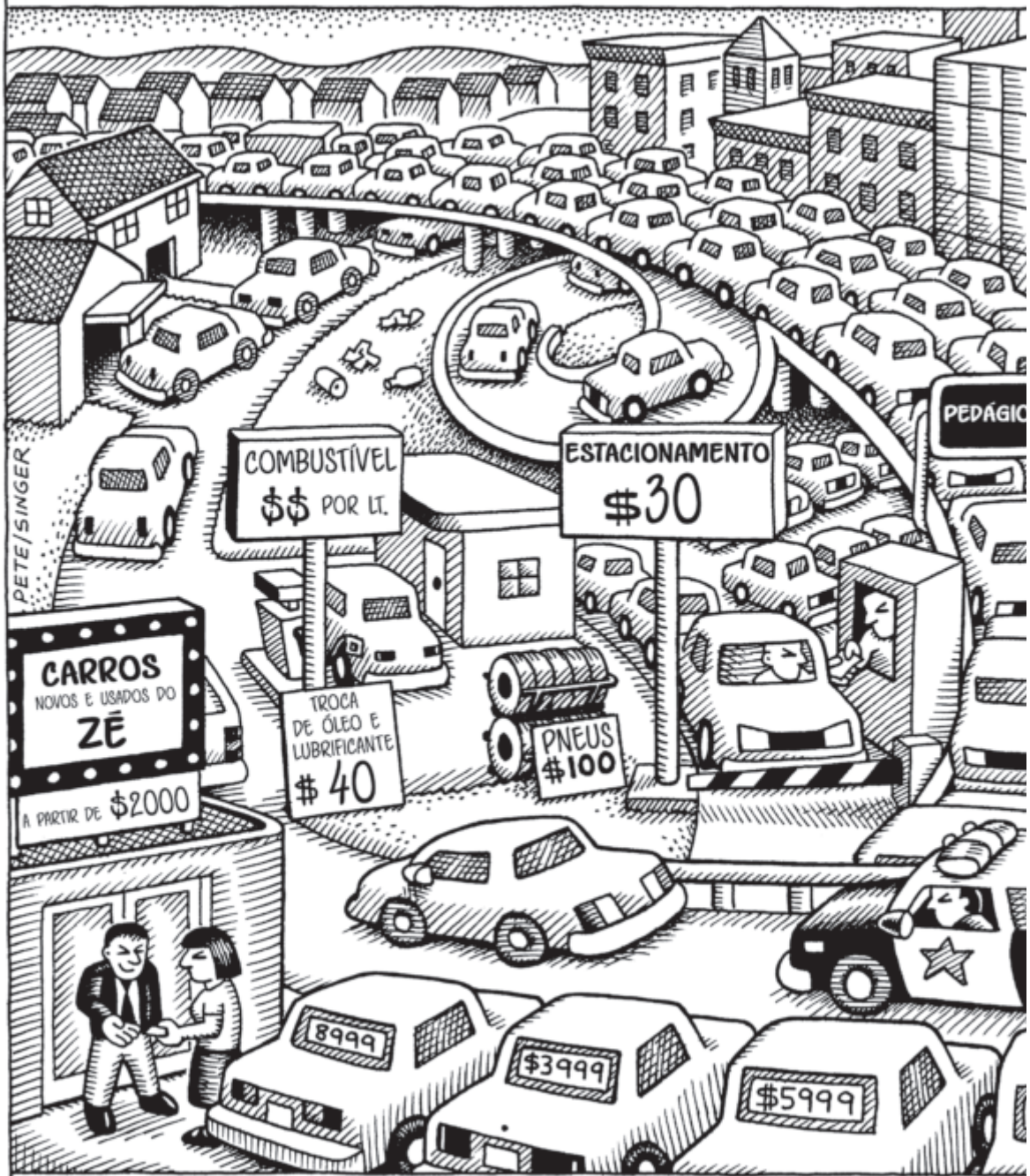
UM DIA DESSES EU VOU DAR UM JEITO NA MINHA VIDA. VOU GANHAR NA LOTERIA, FICAR FAMOSO E FAZER AS PAZES COM A MINHA FAMÍLIA



UM DIA DESSES VAMOS DAR UM JEITO NO AQUECIMENTO GLOBAL. TEREMOS CARROS AUTÔNOMOS MOVIDOS POR FONTES DE ENERGIA RENOVÁVEL



DIRIGIR PARA TRABALHAR



TRABALHAR PARA DIRIGIR

ENCARCERADO



“O produto que tão fortemente deu forma ao mundo urbano no qual vivemos, e trouxe tanta riqueza e tanto prazer, é hoje visto por muitos como... uma benção transformada em maldição”.

- The Economist

Comissários de rodovias e funcionários do Governo que defendem a construção de estradas no perímetro urbano deveriam ser forçados a viver ao lado de uma. É uma experiência que faz abrir os olhos.

No verão de 1991, me mudei para um apartamento em um bairro precário da cidade de Oakland, Califórnia, a 90 metros de distância do ponto de acesso a uma autoestrada. É nesse local que duas grandes rodovias se encontram, gerando uma sobreposição de seis camadas de estradas, erguidas por imensos pilares de concreto maciço. Os relatórios de trânsito nas estações de rádio referem-se a esse local como “O Labirinto”.

Por viver perto dessa monstruosidade, pude ver como estradas destroem bairros e cidades inteiras, por cortar o acesso dos pedestres a bens e serviços, e por poluir suas vidas com feiura, barulho e fumaça.

Eu passei a perceber como as autoestradas, matam pouco a pouco as cidades por permitirem o movimento pendular de seus habitantes, o que, por sua vez alimenta a expansão suburbana e a destruição de zonas rurais.

Em seu discurso sobre o Estado da União em 1999, o presidente Bill Clinton disse que, nos E.U.A., “3 mil hectares de terras agrícolas e de espaço aberto são perdidos (devido a essa expansão) a cada dia”¹. De fato, desde a minha infância eu assisti os subúrbios de Orinda e Walnut Creek crescerem dramaticamente, mesmo enquanto o interior de Oakland encolhia e se deteriorava. Carros e rodovias permitiram que aquilo acontecesse, e já está mais do que na hora de nós enfrentarmos os tremendos custos econômicos e sociais que os automóveis impõem a sociedade.

Os custos econômicos são surpreendentes. No meu país, as despesas fiscais federais, estaduais e municipais dedicadas a malha rodoviária totalizam mais de US \$ 100 bilhões. A isso somam-se os US \$ 3.100 anuais, em média, que cada cidadão norte-americano gasta para possuir e manter um automóvel (seguro, combustível, óleo, manutenção e depreciação)².

E isso é só o começo. Existem ainda os enormes custos associados aos mais de 35 milhões de acidentes por ano envolvendo automóveis. Existem os custos médicos decorrentes da poluição do ar, que a Associação Americana dos Pulmões (American Lung Association) calcula em US \$ 50 bilhões por ano. Tem também o custo para as empresas, por ter que prover vagas de estacionamento subsidiadas aos seus funcionários e clientes. Soma-se a isso o custo do combustível desperdiçado assim como a perda de produtividade resultante das mais de 3,5 bilhões de horas anuais passadas pelos

1 Iain Carson, “Living With The Car,” pesquisa feita por The Economist, 22 de Junho, 1996, pp. 52-54.

2 Orgão de recenseamento dos E.U.A. (U.S. Bureau of the Census)— Statistical Abstract of the United States: 1999 (119th edition) Washington DC, 1998, Table #738, Table #740 and Table #1027. Baseado no US Bureau of Labor Statistics de 1997, uma família norte americana média gasta US \$ 6.457 com “transporte”. Subtraindo-se o seu gasto médio anual com transporte público, que é US \$ 393, obtém-se um gasto total de US \$ 6.064 por ano em carros e em custos relacionados. Visto que existem 106 milhões de famílias e 208 milhões de registros de veículos, isso significa que existe 1.96 carros por família. Dividindo-se US \$ 6,064 por 1.96 obtém-se US \$ 3,094 por veículo registrado.

norte-americanos presos em engarrafamentos³. Existe ainda os custos das guerras que devem ser travadas para garantir o acesso ao petróleo estrangeiro. Finalmente, temos ainda os incalculáveis custos das ‘externalidades’ provenientes do aquecimento global, poluição e destruição de habitats associados aos automóveis. Alguns afirmam que gastamos 18% do nosso PIB em transporte (em comparação com 9% gastos pelo Japão)⁴. O número real poderia ser muito superior.

Com isso tocamos a questão dos custos sociais. Em contraste com as imagens românticas que vemos nas publicidades e na cultura pop, o aumento da “auto mobilidade” significou uma perda de espírito comunitário, causando alienação e um distanciamento cada vez maior entre grupos sociais. Esta alienação social é uma realidade para todos os norte-americanos, mas o é especialmente para o terço da população que não pode dirigir. Os jovens e as pessoas idosas habitantes dos subúrbios são isolados em casas unifamiliares esparramadas por toda parte. Incapazes de socializar ou mesmo de se locomover sem um carro, eles dependem de pessoas habilitadas a dirigir para poderem ser levados a escola ou a eventos recreativos. Muitas vezes, estas famílias têm de dirigir 30 minutos apenas para comprar um litro de leite ou um pedaço de pão! Esse deslocamento todo torna-se uma tarefa bastante estressante, um desperdício de tempo precioso, um desperdício de vida. Eu vi muitos destes moradores das periferias tornarem-se prisioneiros de seus próprios carros, devido ao trânsito e a sua necessidade de dirigir.

3 Instituto dos Transportes do Texas (Texas Transportation Institute), “2004 Annual Mobility Report,” National Congestion Tables, Table #2 (Components of the Congestion Problem, 2002 Urban Area Totals), <<http://mobility.tamu.edu/ums>>; U.S. Bureau of the Census— Statistical Abstract of the United States: 1998, Washington DC, 1998, Tables #1027 and #1040. Alternativamente, o TTI “1999 Annual Mobility Report” computa o tempo anual médio que os motoristas passam presos no trânsito em “34 horas por motorista.” Multiplique esse valor (34 horas) pelo número total de motoristas licenciados figurando no documento Statistical Abstract (182,709,000), e obtemos mais de “6.2 bilhões de horas preso no trânsito.” De modo similar, multiplicando-se o custo médio anual dos congestionamentos por motorista (US \$ 630) pelo número total de motoristas licenciados (182,709,000), obtém-se um custo anual de congestionamentos estimado em cerca de “US \$ 115 bilhões.”

4 Walter Hook, “Are Bicycles Making Japan More Competitive?” Sustainable Transport #2 (New York, Institute For Transportation and Development Policy) Summer 1993. <www.itdp.org/ST2/ST2japan.doc>.

Essa frustração digna de um encarceramento engendra uma espécie de “raiva ao volante” e resulta em condução agressiva.

Essa atitude agressiva ao volante, somada a outras distrações, resulta em acidentes de trânsito, causando lesões e mortes. Em 1996, mais de 6 milhões de norte-americanos foram feridos (alguns deles de forma severa), e 42 mil morreram em acidentes de carro⁵. Em meus 38 anos de vida, muitos dos meus amigos próximos e conhecidos machucaram-se ou faleceram em acidentes de carro. Meu professor de terceira série e meu amigo Duffy Booth, ambos morreram. Meus amigos Roger, Joan, Pete, Terry e muitos outros foram todos gravemente feridos. Parece que a cada dia eu ouço falar de mais uma celebridade ou figura pública sendo mortas ou mutiladas por um carro.

Nós criamos um meio ambiente mecanizado e cheio de concreto, que é cada vez mais hostil e perigoso para nós seres humanos. Conforme passamos mais e mais tempo aprisionados atrás dos volantes de nossos carros, a medida que mais e mais terras são devastadas e transformadas em shoppings centers e estacionamentos, os especialistas nos dizem que o nosso “padrão de vida” está aumentando dramaticamente. Mas o que dizer da nossa qualidade de vida?



5 Orgão de recenseamento dos E.U.A. (U.S. Bureau of the Census)— Statistical Abstract of the United States: 1998 (118th edition) Washington DC, 1998, Tables #1041 and #1043.

AUTOMÓVEIS:



"Analisando-se retrospectivamente, fica evidente que a utopia de uma motorização em massa repousava na ilusão de que o prazer sentido pelos motoristas da primeira hora poderia transformar-se numa próspera mobilidade geral para as massas. No entanto essa projeção utópica não levou em conta que os desejos dos indivíduos - em um espaço sujeito a um crescimento limitado - entram necessariamente em conflito e mingam uns aos outros..."

O automóvel pertence a uma classe de produtos que não podem ser modificados ao nosso bel prazer. Visto que sua atração requer a exclusão das massas, a democratização dos carros destrói as suas vantagens."

- Wolfgang Sachs, "For the Love of the Automobile," 1984



“Se uma sociedade opta por um modelo de alto consumo energético, suas relações sociais terão de ser ditadas por uma tecnocracia, e serão igualmente degradantes, seja ela rotulada de capitalista ou socialista”

- Ivan Illich, “Energy and Equity,” 1973

DIRIGIR PRA TRABALHAR/TRABALHAR PRA DIRIGIR

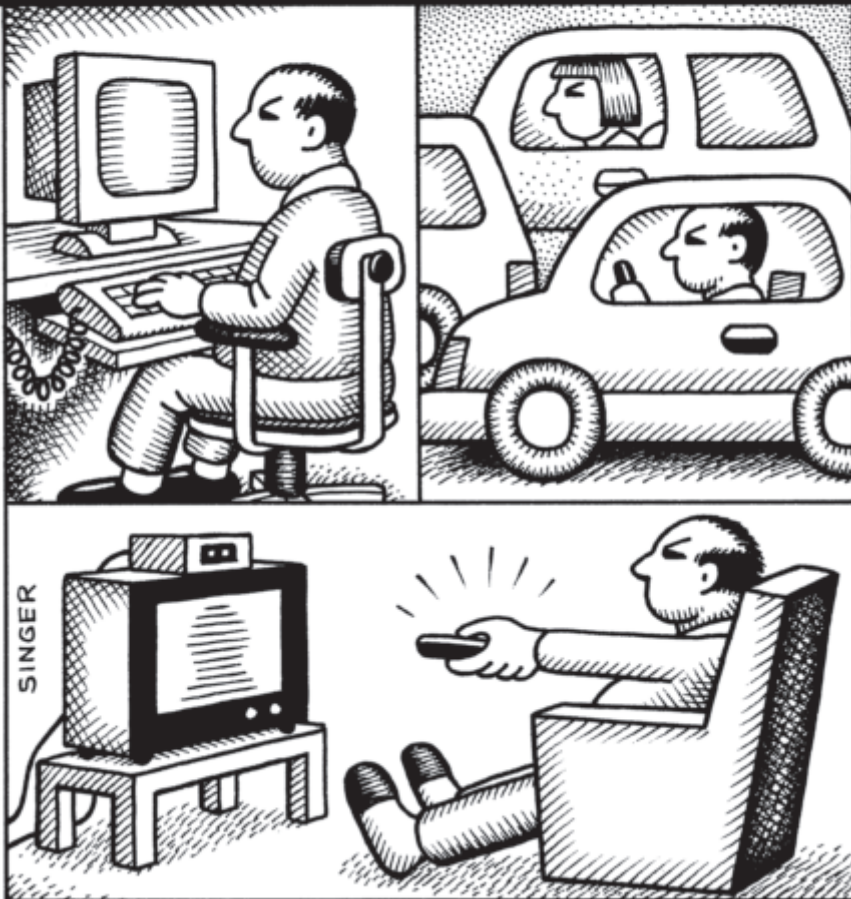


"Um homem americano típico dedica mais de 1.600 horas por ano ao seu carro. Senta dentro dele enquanto este se move e enquanto está parado. Ele o estaciona e depois fica procurando. Ganha dinheiro para gastar com manutenção e para arcar com as parcelas mensais. Trabalha para pagar combustível, pedágio, seguro, impostos e multas. Gasta quatro das dezesseis horas que passa acordado no trânsito ou juntando dinheiro para poder fazê-lo... O modelo americano precisa de 1.600 horas para obter 12.000 quilômetros: menos de 8 quilômetros por hora."

- Ivan Illich, "Energy and Equity," 1973



UM NORTE-AMERICANO CAMINHA
EM MÉDIA 275 METROS POR DIA.



"Pessoas que vivem em bairros da periferia, que precisam dirigir para ir à escola, ao trabalho ou ao mercado são suscetíveis de pesar três quilos a mais do que pessoas vivendo em cidades nas quais pode-se fazer isso a pé..."

- "Suburban Sprawl Adds Health Concerns, Studies Say,"

The New York Times, August 31, 2003



"Lembre-se da Guerra do Golfo... Nós lutamos uma guerra por petróleo, para impedir que Saddam Hussein invadisse o Kuwait, pra impedir que invadisse a Arábia Saudita e controlasse a oferta mundial de petróleo".

- Frank Murkowski (Republicano), ex-senador dos E.U.A. e ex-governador do Alaska, em emissão na National Public Radio, 15 de Marco, 2001



“Apesar de financiar a parte do leão dos projetos rodoviários nas principais cidades americanas com seus impostos municipais e estaduais, dois terços dos habitantes dessas cidades não possuem carro, pois mantê-los é caro demais”

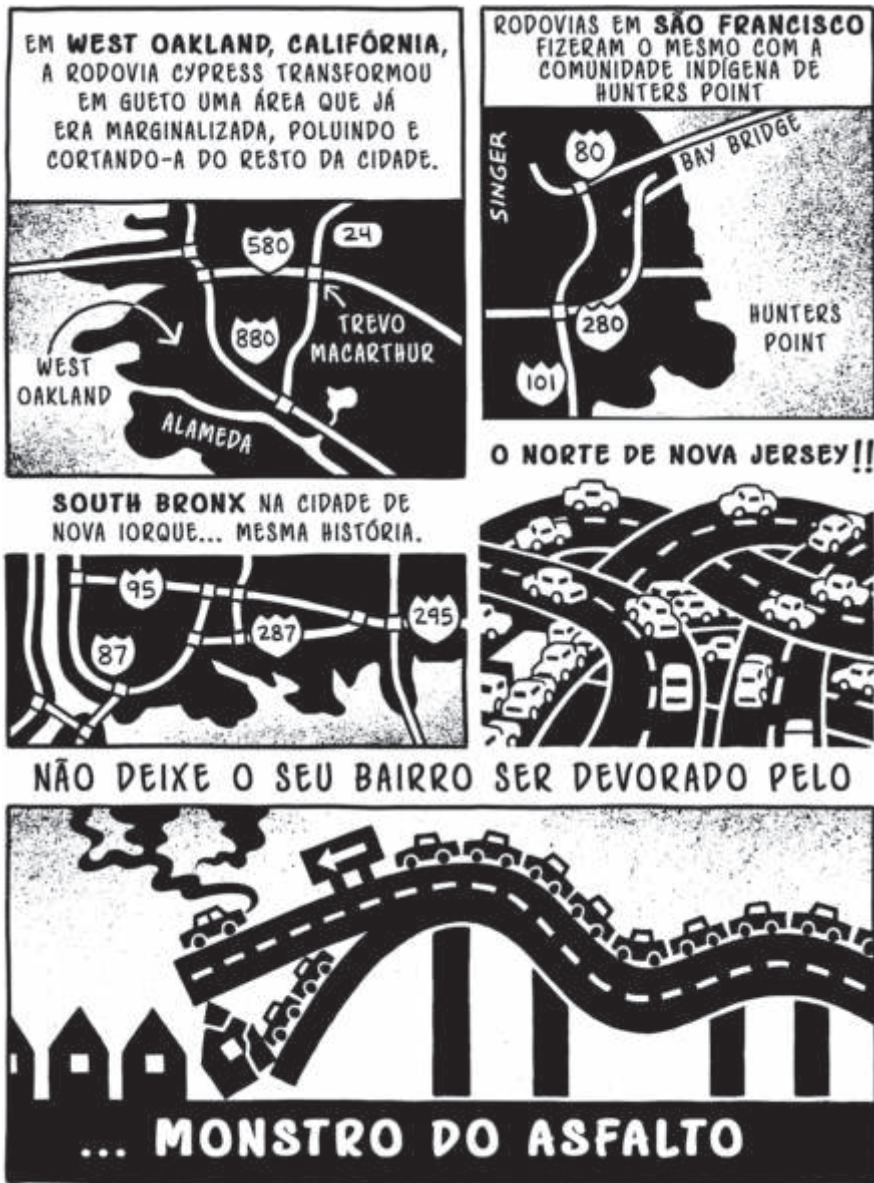
- Robert Caro, "The Power Broker," 1974



IMAGINE VIVER EMBAIXO DO BARULHO CONSTANTE DE UMA RODOVIA - DIA E NOITE, NOITE E DIA - E SENTIR SUA CASA TREMER CADA VEZ QUE UM CAMINHÃO PASSA...



"Além de uma certa velocidade, os automóveis criam um afastamento que somente eles mesmos podem superar. Eles criam distâncias para todos, mas as encurtam apenas para alguns..."



"A nova via expressa expande Chicago, mas suga todos aqueles que possuem carros para longe do centro da cidade, que se transforma em gueto."

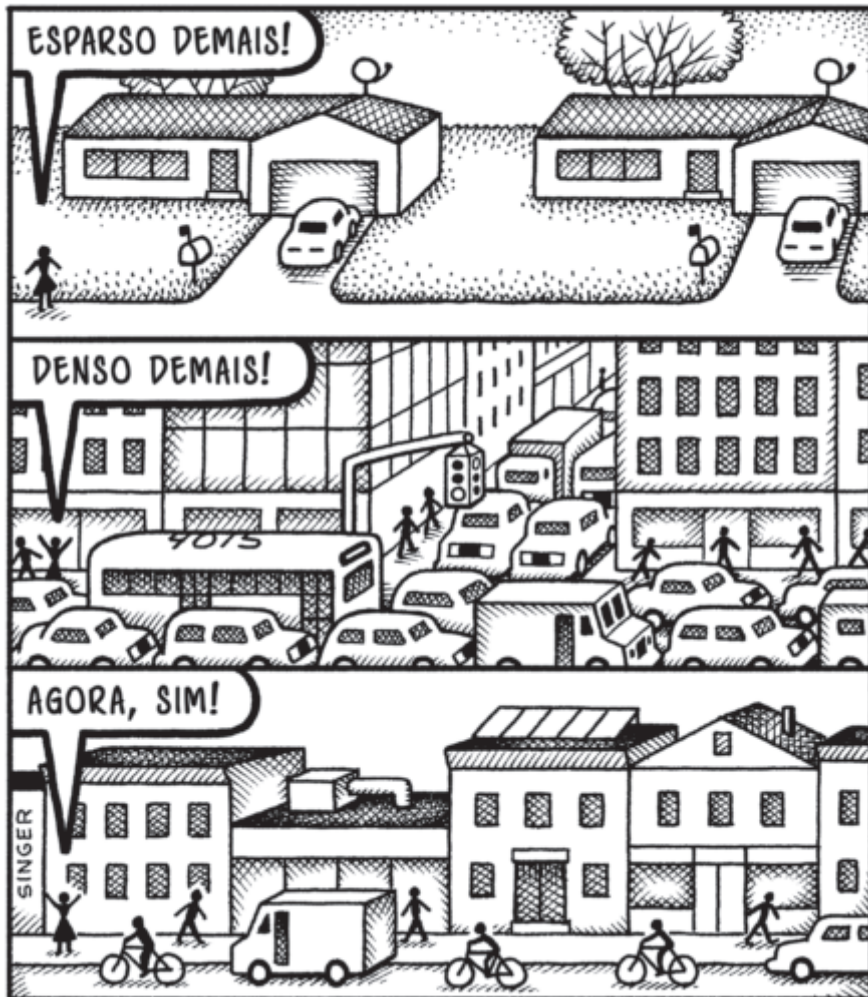
- Ivan Illich, "Energy and Equity," 1973

PATERNALISMO ARROGANTE

OU "CONFIE EM NÓS, NÓS SOMOS MAIS INTELIGENTES QUE VOCÊ"



CACHINHOS DOURADOS AVALIA A DENSIDADE:





“Um estudo britânico de 1995 constatou que crianças são tão dependentes de carros quanto os seus pais. No estudo, 90% das meninas e 75% dos meninos disseram que achariam difícil adaptar seu estilo de vida a não usar um carro. Ao atingirem a idade de 13 anos já é tarde demais, as crianças já terão sido absorvidas pela cultura do automóvel.”

– Sina Arnold e Domenica Settle, “Hooked on Cars: Driving as Addiction,” em Car Busters magazine no. 7, Inverno 1999-2000

**SOMENTE UM DESSES ATOS É CRIME:
"AGRESSÃO COM UMA ARMA MORTÍFERA"**



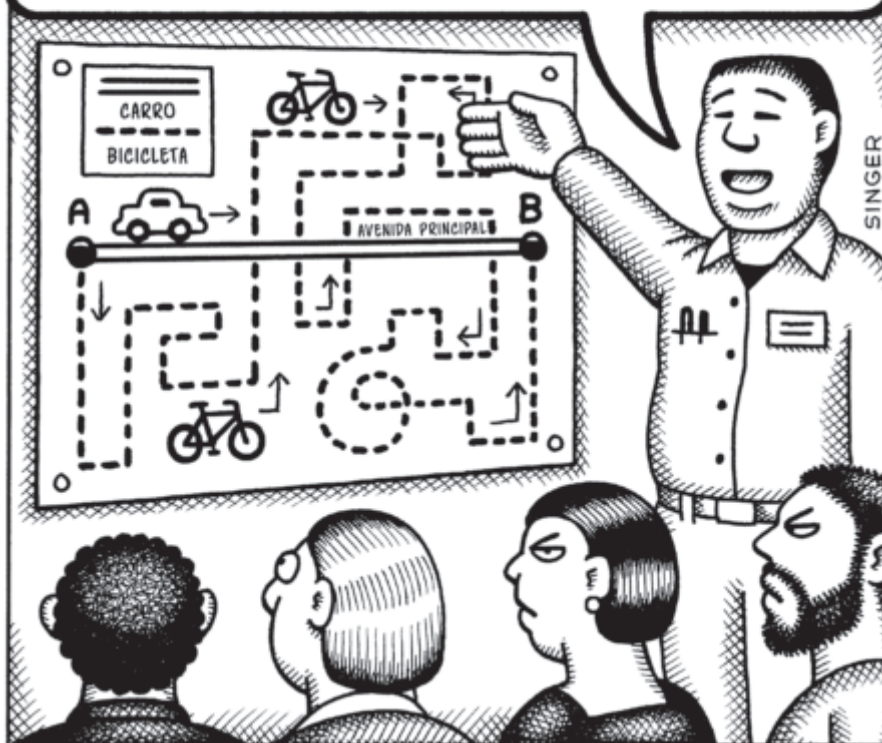


"No sistema mecanizado de alto consumo energético desenvolvido ao longo dos dois últimos séculos... só há uma velocidade considerada eficiente: mais rápido; apenas um destino atraente: mais longe; apenas um tamanho desejável: maior; apenas um objetivo quantitativo racional: mais."

- Louis Mumford, "The Pentagon of Power," 1970

CIDADES FAZEM UM GRANDE ESFORÇO PARA ADAPTAR-SE ÀS BICICLETAS

NÃO SERÁ NECESSÁRIO SUPRIMIR VAGAS DE ESTACIONAMENTO
NEM PISTAS PARA CARROS NA VIA PRINCIPAL. NÓS DAREMOS
ÀS BICICLETAS ESSA MARAVILHOSA ROTA ALTERNATIVA!



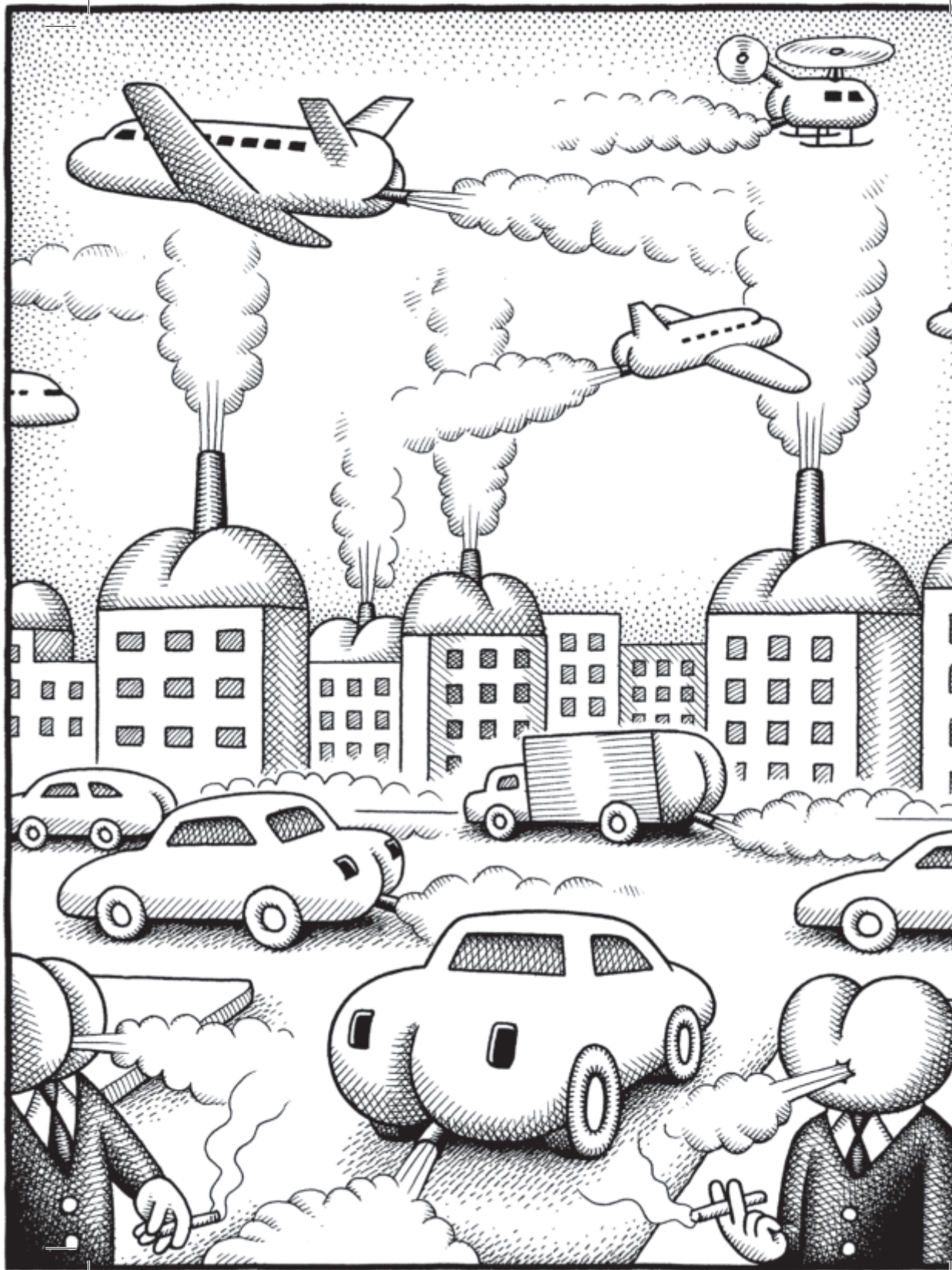


"Mobilidade universal tira da distância a sua magia... Os mestres do espaço-tempo acordam de manhã para descobrir-se escravos da distância e da pressa"

- Wolfgang Sachs, "For the Love of the Automobile," 1984

CULPANDO A VÍTIMA





CARNIFICINA



"Novidade! Prático! Carro movido a gasolina, patenteado em todos os países industrializados. Substitui completamente o cavalo e a carroça... Sempre liga de primeira... Tem baixíssimos custos operacionais... é confortável e totalmente seguro!"

- Benz & Co., primeiro prospecto de automóvel na Alemanha, 1888

Enquanto muitos discutem a qualidade das questões da vida, uma coisa é certa: do ponto de vista do meio ambiente, os carros estão dizimando o planeta. Automóveis são uma das maiores fontes de poluição e de destruição ambiental no planeta. Quase metade de todo o petróleo produzido no mundo é consumido por carros. Metade da poluição atmosférica, da poluição tóxica do ar, um terço da fumaça e praticamente um terço de todos os gases de efeito estufa são emitidos por carros. Essas emissões são, no entanto, somente a ponta do iceberg (derretendo). Nos E.U.A., os carros são responsáveis por pelo menos um quarto dos contaminantes presentes nos córregos, sob forma de chuva ácida, gases poluentes, postos de gasolina,





baterias, vazamentos de navios petroleiros, escoamentos e despejo de óleo por pessoas brincando de mecânico nas horas vagas¹.

Desde a espuma e do plástico presente nos assentos, até o petróleo nos pneus, cada carro é uma pequena fábrica de sujeira. Várias toneladas de resíduo e 918 milhões de metros cúbicos de ar poluído são gerados somente na sua produção! Durante seu ciclo de vida, nas ruas, cada carro produz outros 994 milhões de metros cúbicos de ar poluído e dispersa na atmosfera mais 18 Kg de partículas de pneu usado, detritos de freio e superfície de estrada gasta². Essa fuligem preta ou “pó de pneu” contamina nossos pulmões e cursos d’água.

Eu os assistia enquanto se acumulavam em minhas janelas e em minha varanda em Oakland. Não é de se espantar que crianças que vivem próximo a estrada em bairros pobres apresentem mais altos índices de asma.

Pilhas crescentes de pneu usado representam um sério problema de resíduo tóxico. Somando hoje em dia quase um bilhão somente nos EUA, esses pneus sujam repositórios de águas subterrâneas com zinco e metais pesados, e frequentemente pegam fogo. Conseqüentemente, o seu descarte e eliminação são muito trabalhosos. Os esforços feitos para recuperar-se óleo a partir deles, reciclá-los em outros produtos, ou adicioná-los ao material usado na construção de estradas, apesar de serem melhor do que nada, vem tendo um impacto mínimo. Em alguns casos, esses esforços têm resultado em impactos ambientais ainda piores. Nos EUA, atropelamentos por motoristas matam e mutilam cerca de 400 milhões de animais por ano, mais do que as mortes causadas por caçadores e aventureiros somadas! Somente

1 Michael Brower and Warren Leon, *The Consumer's Guide to Effective Environmental Choices* (New York, Three Rivers Press, 1999) pp. 51-56. Cf: Union of Concerned Scientists, “Cars, Trucks and Air Pollution”/“Cars, Trucks and Global Warming”, (Cambridge, MA, 2004), <www.ucsusa.org/clean_vehicles/archive/page.cfm?pageID=207> and <www.ucsusa.org/clean_vehicles/cars_and_suvs/page.cfm?pageID=224>. As tiras acima não incluem as emissões de CO₂ e a poluição relacionada a construção de estradas ou a produção e o descarte de veículos. Para pesquisas sobre esses temas, veja Umwelt und Prognose-Institut Heidelberg, 1993 e <www.ilea.org>.

2 Jane Holtz Kay, *Asphalt Nation*, pp. 92-94.

os consumidores de carne representam parcela maior. Pior, de todos os assassinos, os carros são os que matam de maneira mais indiscriminada. Além de cervos e de inúmeros outros animais mais comuns, os veículos a motor matam também diversas espécies ameaçadas de extinção. Ursos negros e panteras nativas da Flórida, além de caribus ameaçados do sul de British Columbia e do norte de Idaho, têm sido devastados por carros³.



Em parte devido às mortes de animais nas estradas, rodovias tem por efeito de dividir efetivamente habitats.



Um anel viário construído em torno de uma cidade costeira tem por resultado que os animais na parte interior do anel não possam sair para se alimentar ou acasalar com os de fora. Uma grande estrada que atravessa uma floresta ou área selvagem produz o mesmo efeito. O resultado é uma diminuição do patrimônio genético, o que diminui as chances de uma espécie sobreviver a uma determinada doença, a secas ou a mudanças ambientais graves. É precisamente por esta razão que as estradas são consideradas uma grande ameaça ao restante dos pandas gigantes⁴.

³ Matthew Braustein, "Driving Animals to Their Graves," Auto-Free Times, (Arcata, CA, Fossil Fuels Policy Action Institute), Primavera de 1996, pp. 12-13. (Números baseados em estudos da Humane Society feitos nos anos 1950 e 1970, que mostram que mais de 1 milhão de animais morrem a cada dia nas estradas norte-americanas, incluindo mamíferos, pássaros, reptéis e anfíbios.)

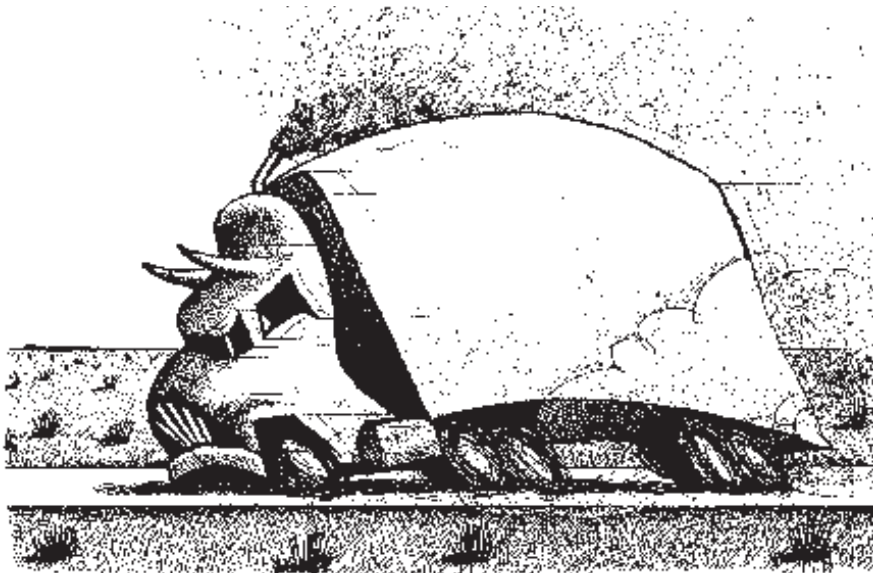
⁴ Chris Catton, Pandas (New York, Facts on File Publications, 1990), pp. 118-119.

Aí vem a poluição proveniente da manutenção das estradas. Sais e agentes de degelo são usados para manter as estradas do norte livres de gelo e neve. Além de corroer carros e enferrujar pontes e infraestruturas, estes sais atingem poços e zonas húmidas, e tem por efeito a salinização de águas subterrâneas e o crestamento das árvores mais antigas e da vegetação autóctone. Herbicidas usados para controlar a vegetação de beira de estrada têm um impacto semelhante, contaminando o solo e sujando águas subterrâneas.

Por fim, a construção de rodovias promoveu o desenvolvimento de subúrbios, trazendo a devastação ambiental causada pelos carros para ainda mais longe, em áreas rurais e selvagens. Mesmo se deixarmos de lado a poluição causada pelos carros, os cientistas acreditam que a expansão suburbana a ela mesma contribui para o aquecimento global, uma vez que a chegada do asfalto desloca árvores e espaços verdes que normalmente absorveriam dióxido de carbono e esfriariam a temperatura da superfície.

Sem dúvida, essa expansão da periferia incentiva o cultivo não-orgânico de tipo agronegócio, concentrando e movendo a produção de alimentos para ainda mais longe do consumidor. Nos EUA, uma porção de comida tem

Cf: National Geographic Society, Secrets of the Wild Panda, 1994, video.



agora de viajar em média 2.255 quilômetros para chegar ao prato⁵. As pessoas estão se tornando cada vez mais dependentes do petróleo para poder comer! O “American Farmland Trust” estima que entre 1 e 1,5 milhão de acres de terras agrícolas nos EUA são consumidas anualmente por essa expansão. Se a tendência continuar, essa perda irá prejudicar a capacidade do país de exportar produtos alimentícios e até mesmo de satisfazer o mercado interno.

Como já foi dito acima, podemos debater se carros melhoram ou pioram a nossa qualidade de vida, mas não há como discutir o seguinte fato: Se não pararmos de construir mais carros e estradas, nosso meio ambiente, e nós, que dependemos dele para viver, estaremos fritos.



⁵ Tracy Baxter, “The Real Cost of Globetrotting Food,” Green Guide 64, Fevereiro 1999, pp. 1-3.

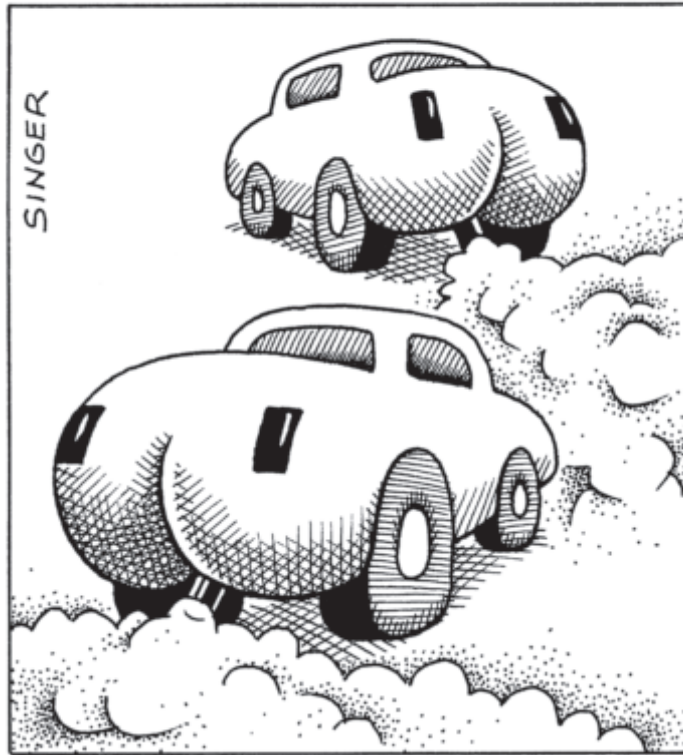
ESTAMOS TODOS SENDO MORTOS POR
"FUMAÇA PASSIVA"



"É estranho que as pessoas sempre queiram transferir a responsabilidade pelos sustos que tomam e pelos acidentes que sofrem, à outras pessoas, e que sempre ponham a culpa no pobre motorista que apenas estava lá por acaso"

- orador principal, Extraordinary Automobile Convention, Berlim, 1908

ESCAPAMENTO



“Num contexto histórico em que cada homem no planeta almeja suas fedorentas quatro rodas, no mesmo ano em que as massas automobilísticas têm o seu velocino de ouro para adorar (um Aston Martin DB5 dourado, presente em meio ao hardware do delírio fetichista macho-alcoólico-nicotínico de James Bond, o “agente secreto com licença para matar», em Goldfinger) – eis que aparecem esses gozadores, que ousam zombar do símbolo do crescimento eco-

nômico, o dogma indiscutível. Reivindicando o direito de andar pela cidade sem serem ameaçados fisicamente por um bando de psicopatas agressivos, trancafiados numa peidorrenta caixa de ferro. E reivindicam, sobretudo, o direito e o prazer de não seguirem os modelos de consumo, de não consumir.”

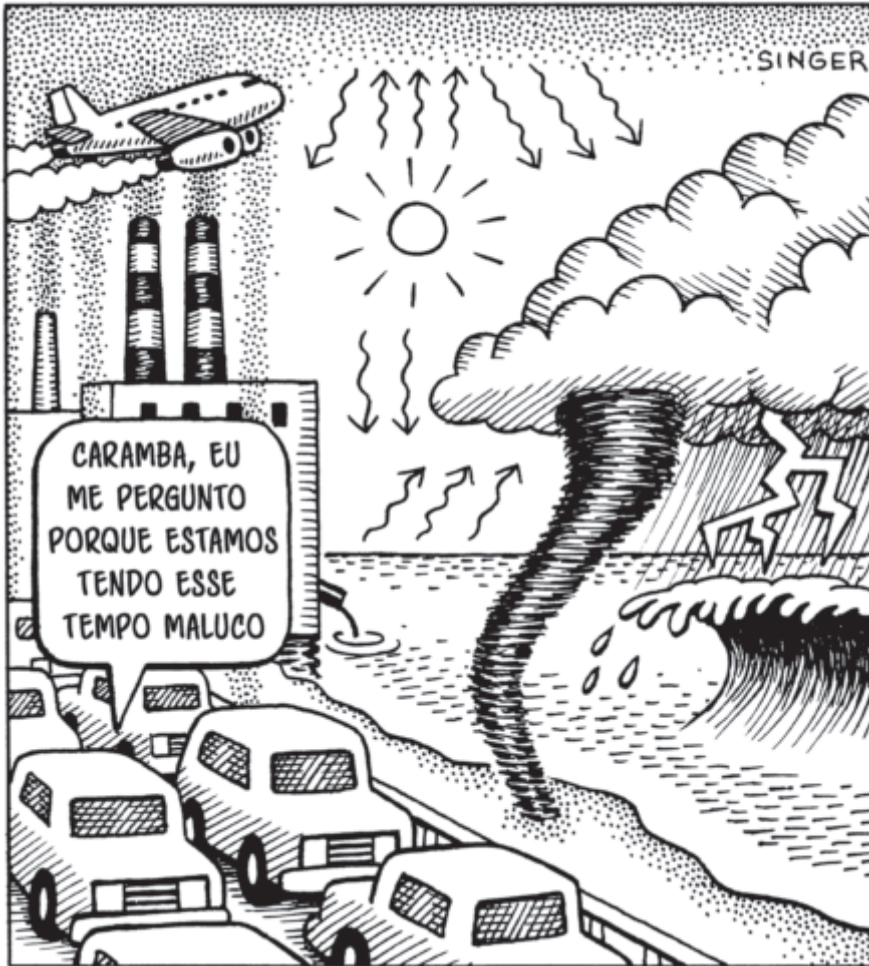
- Matteo Guarnaccia, “Provos - Amsterdam e o nascimento da contracultura» (editora Veneta, 2014)



“A bicicleta Provo é a reencarnação do cavaleiro de pau dos dadaístas. Mas, do ponto de vista mítico, a bicicleta é muito mais: é um instrumento primário de iniciação, da passagem da experiência por parte do ‘ancião’ amoroso. Pensem bem: jamais alguém que nos queira mal poderá nos ensinar a pedalar. Como em toda iniciação que se preze, há perda de sangue, e a ferida que marca a distinção (os joelhos ralados e as mãos arranhadas). E a maravilha de perceber o próprio corpo entrando em modo automático, superando o embaraço inicial dos novos movimentos, zac! A consciência repentina de que o verdadeiro equilíbrio está antes no movimento, do que no estatismo. A renovada intimidade com nosso

sistema neuromuscular auxiliada pela oração chiante das rodas no asfalto. Uma meditação tubular completa, em contemplação ativa, entre a paisagem parada e o fluxo do trânsito, os quais, enquanto você está pedalando, trocam de papéis: em movimento a primeira, e congelado o segundo. Assim como nadar e fazer amor, andar de bicicleta está programado em algum ponto de nossos genes: uma vez que se aprendeu, é impossível esquecer. O modelo nunca ultrapassado do deslocamento socialmente responsável, sem desperdício de recursos, não estressante e, como se não bastasse, divertido”

- Matteo Guarnaccia, “Provos - Amsterdam e o nascimento da contracultura» (editora Veneta, 2014)

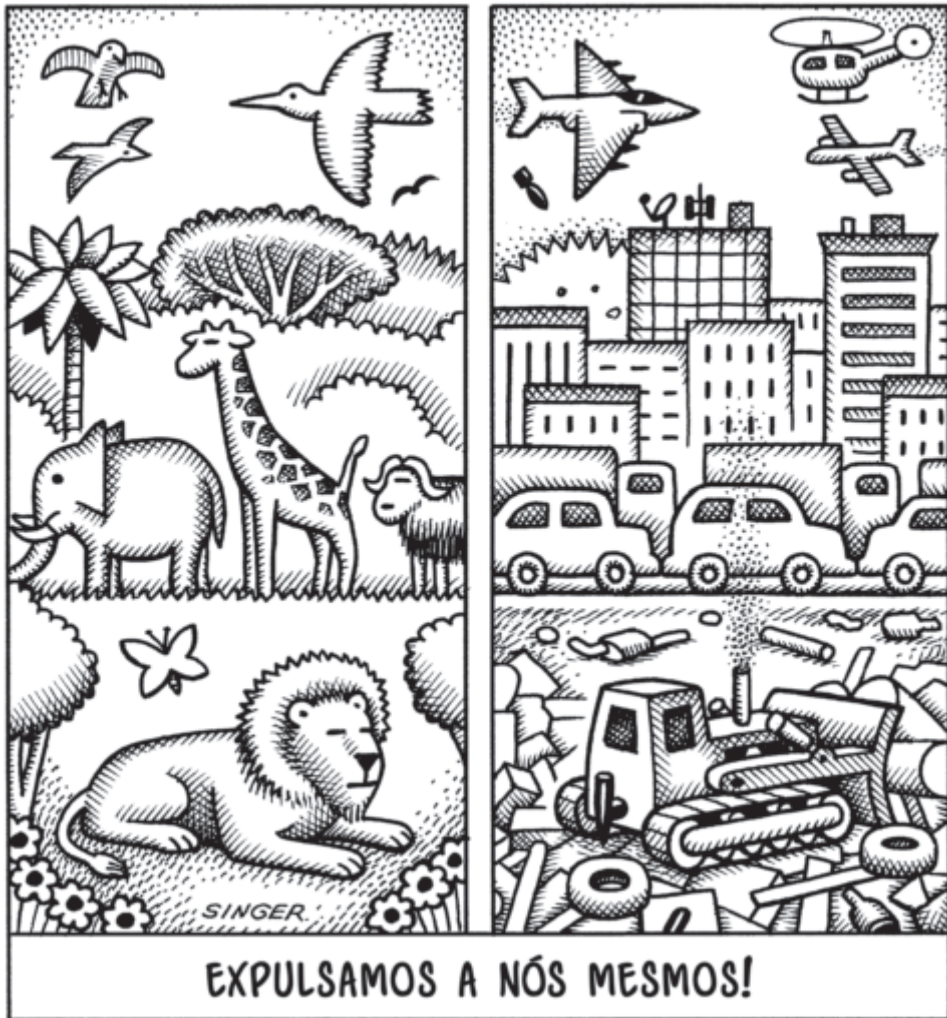


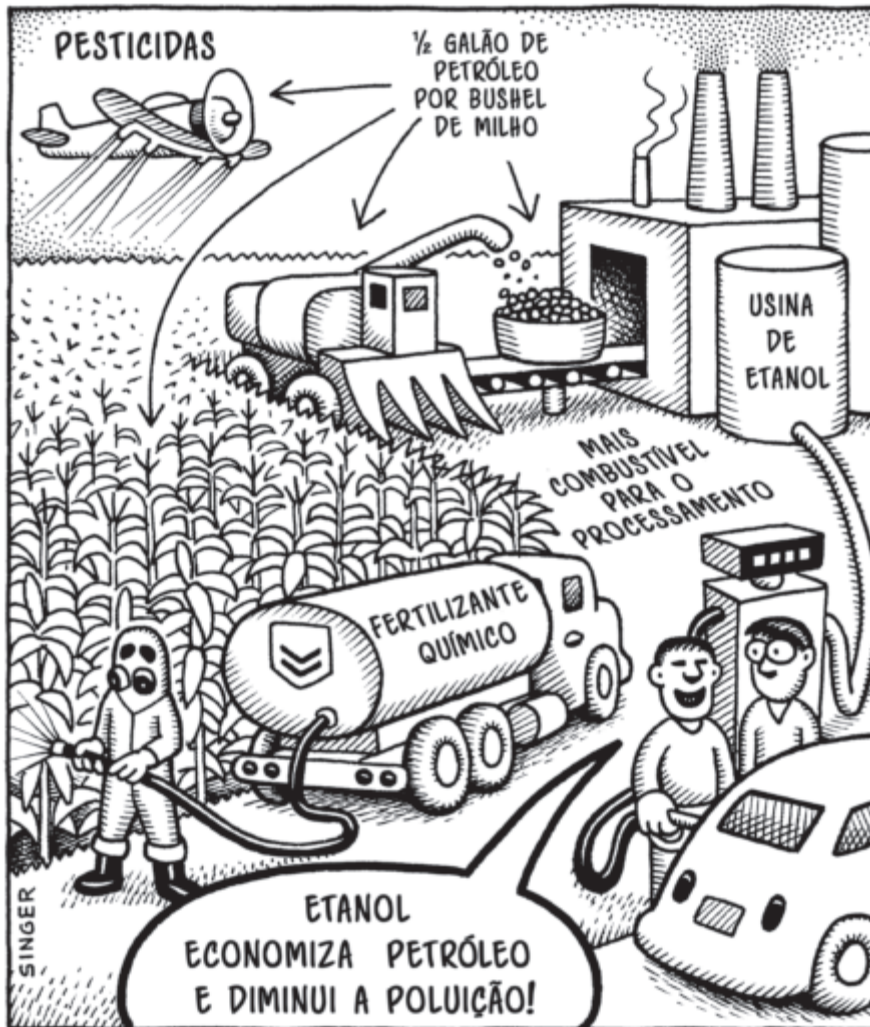
AQUECIMENTO GLOBAL

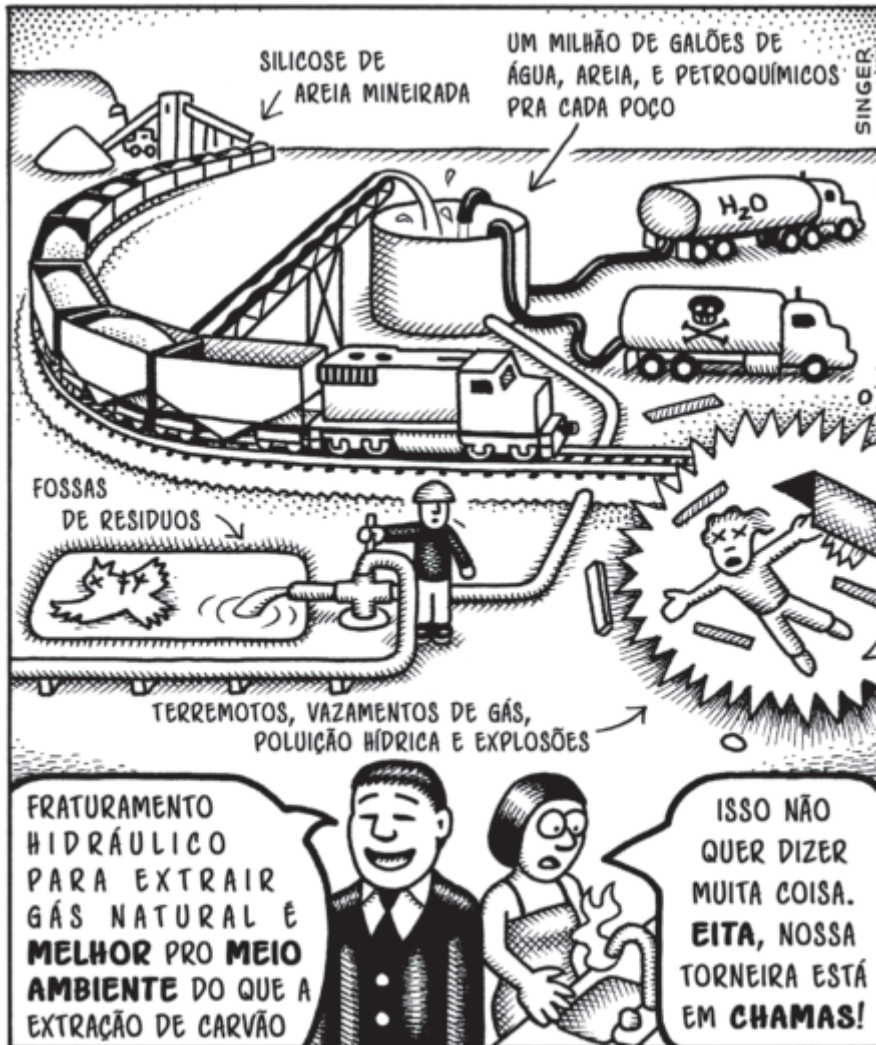




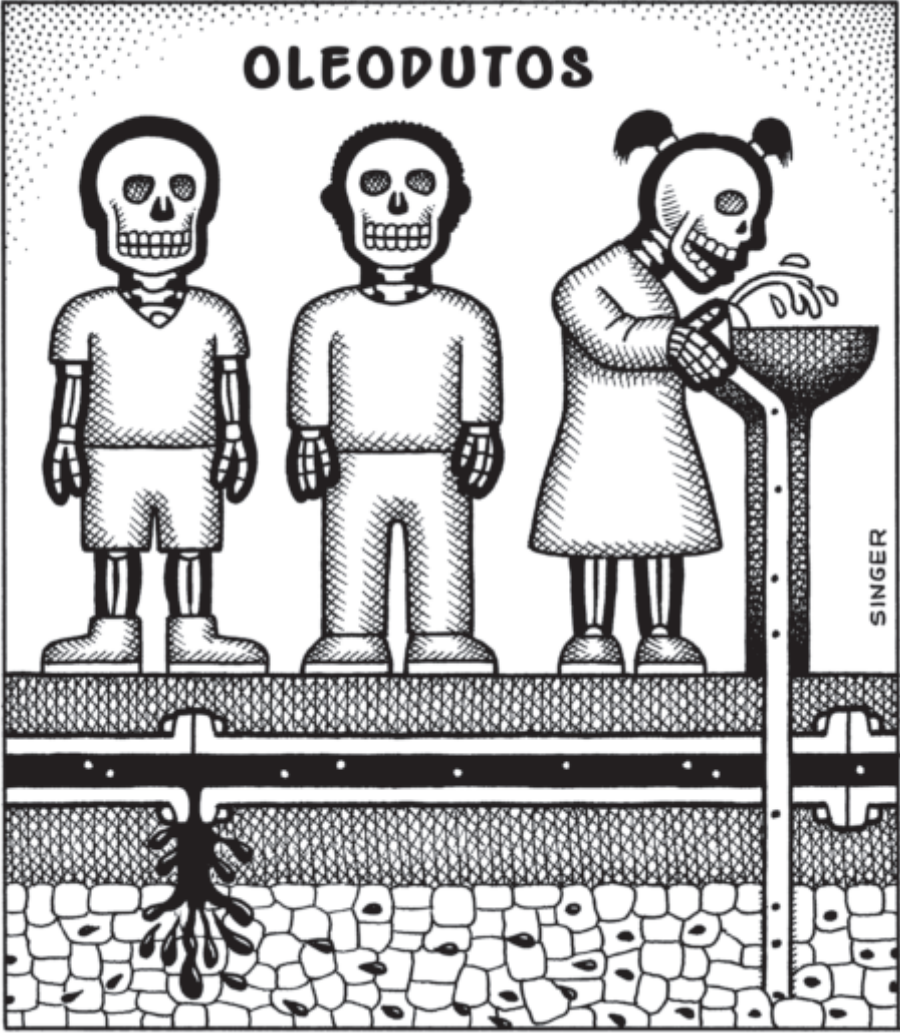
VEJA O QUE FIZEMOS COM O ÉDEN

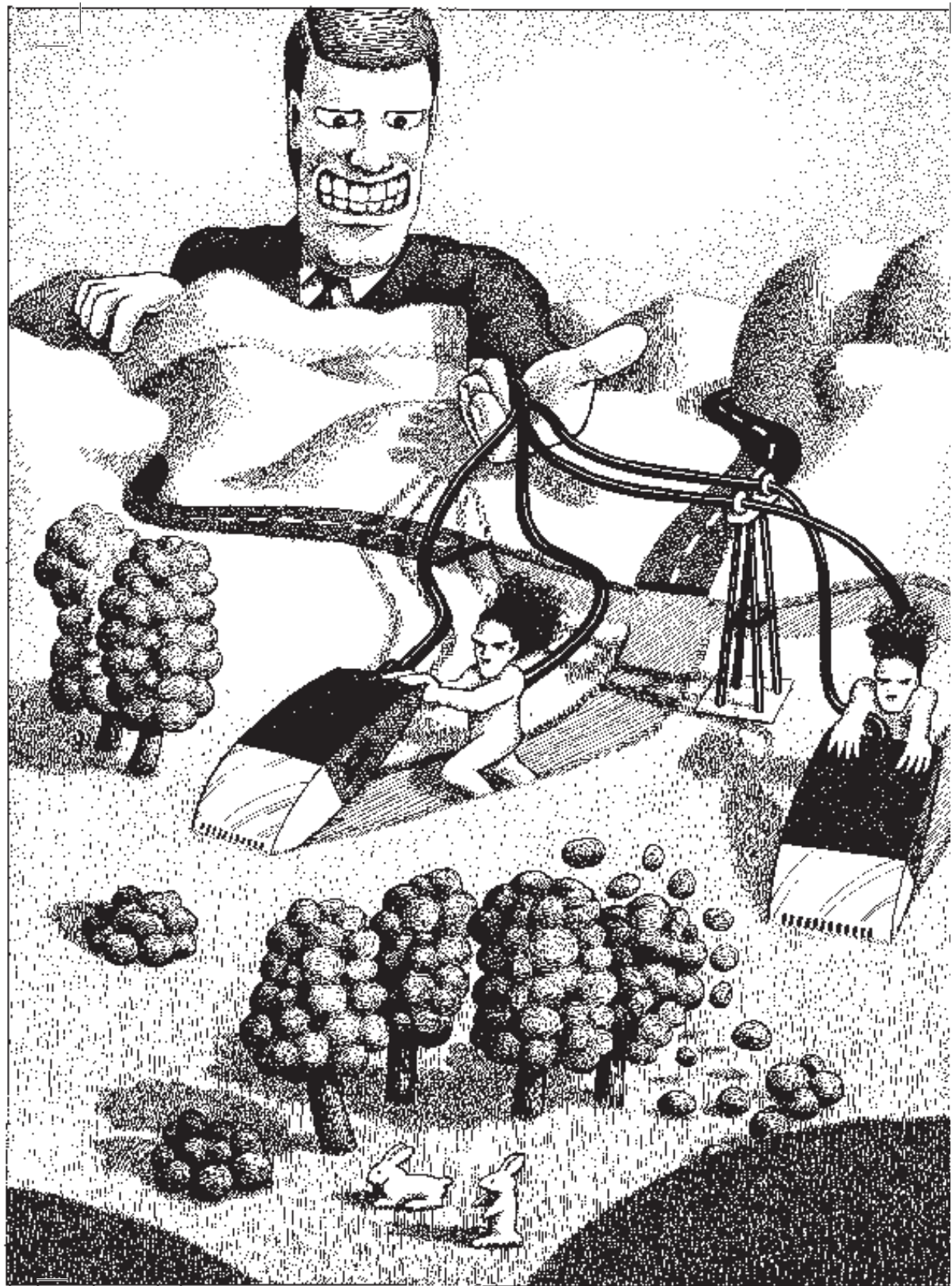










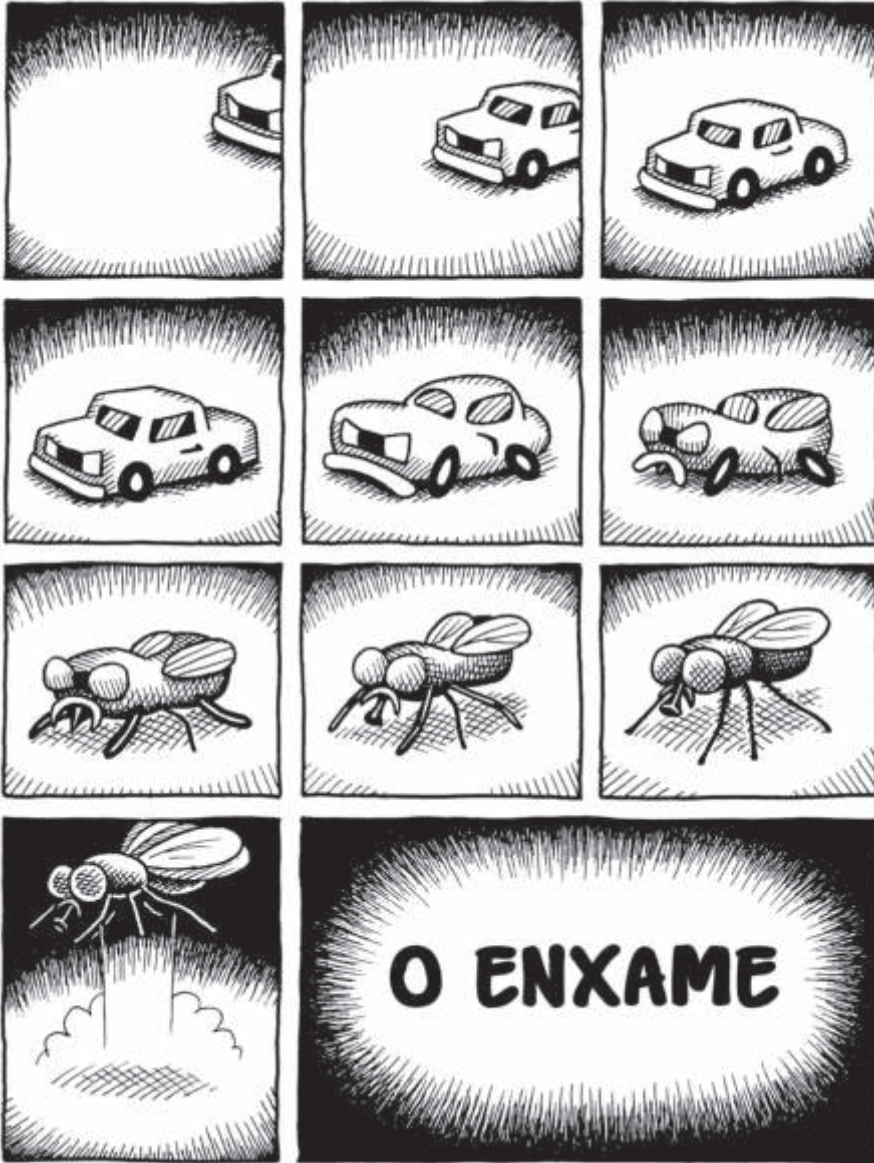


ESTRADAS DIVIDEM HABITATS



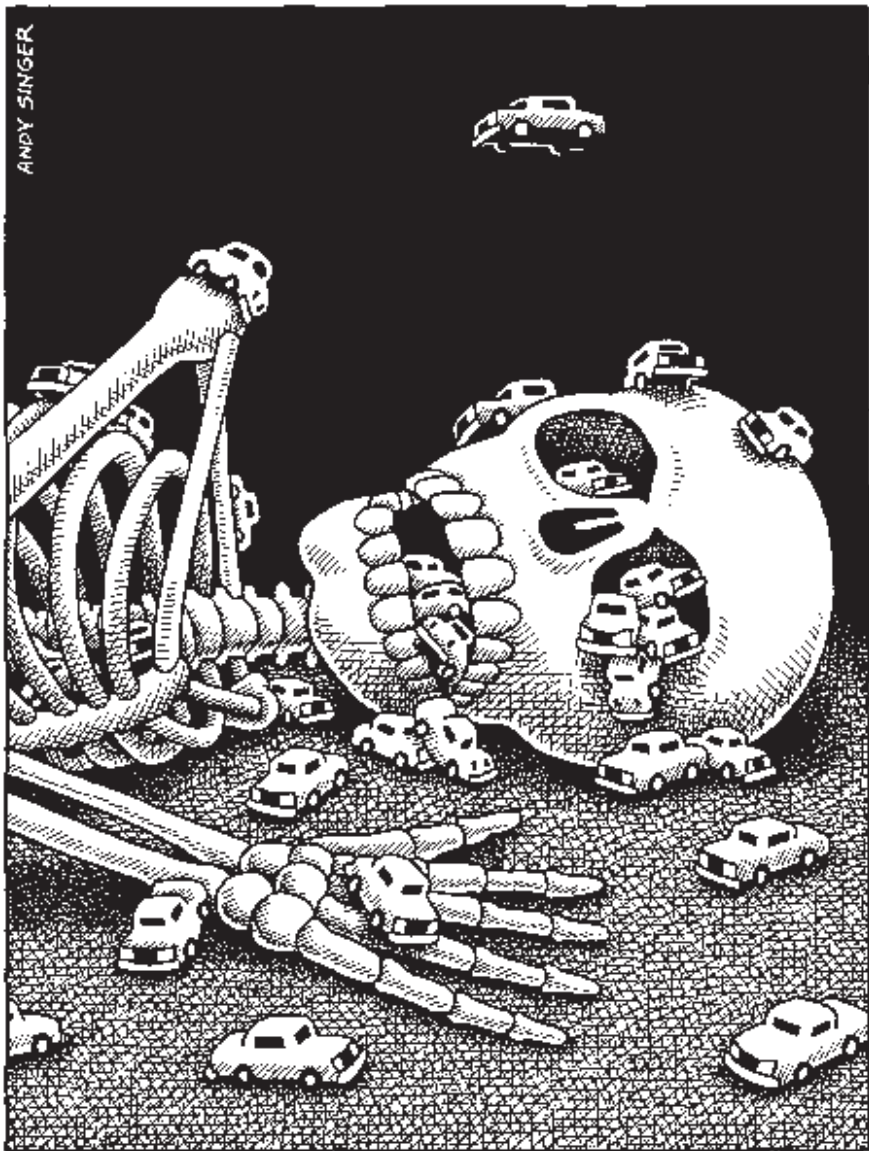
"A importância que passou a adquirir no País o transporte rodoviário, a curta e longa distância, vem criar a necessidade urgente de ser instituída, entre nós, a indústria automobilística, em bases amplas e definitivas. Essa urgência se torna ainda mais premente, à medida que venha a ser executado o programa do governo de ampliação da rede rodoviária nacional e melhorada sua pavimentação"

- Trecho de discurso de Juscelino Kubitschek ao Congresso Nacional em 1956











CARMAGEDOM

UMA BREVE HISTÓRIA DO CARRO



Como fomos parar com tantos carros? Assim como tudo na vida, as razões são múltiplas. Algumas são inocentes, outras utópicas e outras são egoístas e maléficas.

Para as pessoas no início do século XX, automóveis e motores de combustão interna pareciam menos poluentes do que as pilhas de esterco de cavalo que enchiam as ruas das cidades. Nos Estados Unidos, carros e caminhões também atraíam muita gente (especialmente nos meios rurais) que havia presenciado as práticas monopolistas das estradas de ferro do final do século XIX. Utopistas como Henry Ford, Adolf Hitler e muitas outras pessoas bem mais amáveis e gentis predicavam a “democratização” do automóvel e o seu potencial para libertar a sociedade, tanto física como espiritualmente. Eles construíram as primeiras vias arborizadas e autoestradas e foram os primeiros a produzir carros em massa. Estes temas idealistas e utópicos foram então sequestrados e alardeados por fabricantes de carros, empresas

do setor petrolífero e seus anunciantes e lobistas, prometendo que andar de carro e ônibus seria mais barato e mais eficiente do que trens e bondes.

Quando lobby e publicidade não funcionaram, as empresas petrolíferas e automobilísticas recorreram à atividade criminosa pura e simples. Liderados pela General Motors, conspiraram secretamente para criar a “National City Lines”, uma empresa de transporte público de fachada que tomou o controle para em seguida sucatear mais de 100 redes de trens urbanos em 45 cidades dos Estados Unidos, substituindo-as por linhas de ônibus.

O intenso trabalho de lobby e de publicidade efetuado durante a grande depressão da década de 1930 teve por resultado a criação de uma “Administração para o Planejamento de Obras”, além de outros programas governamentais que favoreceram a construção de estradas, pontes e túneis para carros. Para construir estas redes rodoviárias, foram criadas agências semi-públicas, muitas vezes através da emissão de títulos públicos.

Estas agências ou “autoridades” são inerentemente antidemocráticas e funcionam até hoje de forma parecida a Estados soberanos independentes. Elas têm o poder de realizar expropriações (tomar propriedade privada), o poder de cobrar impostos (na forma de pedágios) e o poder de controlar e policiar seus domínios de acordo com suas próprias leis. Seus diretores são geralmente nomeados por prefeitos, governadores ou presidentes e, uma vez nomeados, pode ser muito difícil de removê-los.

A capacidade de gastar bilhões de dólares provenientes de fundos federais e estaduais dá um incrível poder político às agências rodoviárias e aos seus diretores. Todo esse dinheiro representa milhares de postos de trabalho e enormes lucros para as empresas de engenharia e construção. Dessa forma, sindicatos, associações comerciais além de muitos outros grupos bem organizados podem ser mobilizados em apoio à projetos rodoviários. Políticos que se opõem a esses projetos podem ver-se rapidamente substituídos por outros candidatos.



Desde a sua criação nas décadas de 1930 e 1940, as agências rodoviárias, ou departamentos de estrada de rodagem norte-americanos, tais quais organismos vivos gigantes, tem crescido a base do dinheiro de impostos. Ao final da década de 1940 já haviam se tornado um poderoso lobby no governo, defendendo a criação e assegurando a construção de pontes, túneis e estradas faraônicas. Combinadas aos fabricantes de automóveis e as empresas do setor petrolífero, elas formaram um gigante “Complexo Industrial Automobilístico” norte-americano, que, em meados de 1956,

conseguiu aprovar a lei de rodovias interestaduais (“Interstate Highway Act”), criando novas receitas através da tributação sobre o combustível, e gerando bilhões de dólares adicionais aos subsídios federais e estaduais.

Quando suas pontes e rodovias começaram a ficar saturadas de carros, o lobby rodoviário construiu novas estradas e ampliou as já existentes, em nome da “redução do trânsito” e de “mais segurança.” Quando essas

novas estradas ficaram por sua vez abarrotadas de automóveis, funcionários governamentais garantiram que a construção de ainda mais estradas aliviaria o problema. Hoje em dia, as estradas norte-americanas são tão congestionadas e repletas de acidentes quanto sempre foram, mas as agências do setor rodoviário continuam a prometer que a construção de mais estradas resolverá o problema. Isso é um completo absurdo.



Já na década de 1960, engenheiros de tráfego constataram que a construção de mais estradas apenas gera mais trânsito. Diversos estudos e a própria História hoje mostram que o tráfego se expande para preencher o espaço viário disponível, até que um nível tolerável de congestionamento seja atingido. Os engenheiros chamam esse fenômeno de “geração de tráfego”, “Paradoxo de Downs-Thompson” ou ainda de “Paradoxo de Braess”. Se novas pistas são adicionadas para aliviar o congestionamento, velocidade média aumenta e o tempo de viagem diminui, mas aumenta também a demanda, e continua aumentando até que voltemos ao mesmo nível de congestionamento que se tinha anteriormente a construção da nova via¹.

Em geral, a construção de mais ruas é uma forma ineficaz de lidar com o desafio de locomover grandes massas de pessoas. Uma pista de automóvel tem capacidade para transportar um máximo de apenas 1.500 carros por hora. Em contrapartida, um único trilho de trem consegue transportar 40.000 a 50.000 pessoas por hora².

Em julho de 1998, até mesmo a Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos determinou que “a expansão rodoviária acarreta um aumento no número de motoristas”, e (já que carros afetam a qualidade do ar) isso faz com que seja necessário levar em conta o efeito de “geração de tráfego” quando da confecção de planos para a melhoria dos transportes³. Eu certamente já presenciei esse efeito em Berkeley, onde o Departamento de Transporte da Califórnia (CALTRANS) ampliou a rodovia Interstate 80 duas vezes (aumentando para cinco pistas em cada sentido) e, apesar disso, os congestionamentos estão piores do que nunca.

1 Thomas Bass, “Road to Ruin,” *Discover*, Maio 1992, pp. 56-61. Cf: Richard Arnott and Kenneth Small, “The Economics of Traffic Congestion”, *American Scientist* (North Carolina Scientific Research Society), Volume 82, Set.-Out. 1994, pp. 446-455; Anthony Downs, *Stuck in Traffic*, (Washington DC, Brookings Institution, 1992) pp. 26-34; Todd Litman, “Generated Traffic—Implications for Transport Planning,” Victoria Transport Policy Institute, 1999, www.vtpi.org/gentraf.pdf.

2 Robert A. Caro, *The Power Broker*, (New York, Vintage Books, 1974), p. 901.

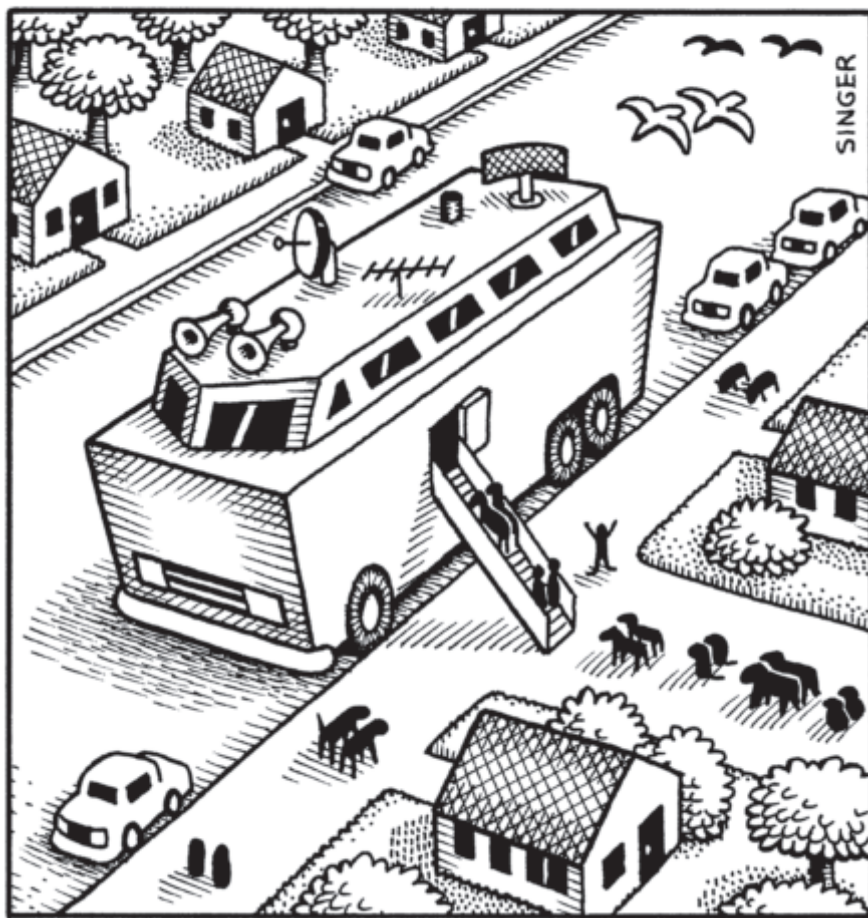
3 Paul Wentworth, “EPA Rules Highway Expansion Increases Driving,” *Livable Places Update*, *Emerging Trends in Community Planning and Design*, Sept. 1998, www.lgc.org/freepub/PDF/Land_Use/lpu/lpu_9809.pdf.

No que diz respeito a melhoria da segurança no trânsito, alargar e endireitar as vias apenas aumenta a velocidade nas estradas, e velocidade mata. A probabilidade de um pedestre ser morto por um motorista que dirige a 50 km por hora é 10 vezes maior do que a de ser morto por um que conduz a 25 km por hora⁴. O mesmo vale para os motoristas, carros mais rápidos aumentam o risco de ferimentos graves ou morte. Nós podemos obter segurança no trânsito sem alargar estradas e arrancar árvores.

Ou seja, não importa o país em que você vive, pense sobre tudo isso da próxima vez que alguma agência reguladora ou prefeito eleito lhe disser que é preciso alargar uma rua ou construir uma nova para melhorar a fluidez do tráfego. A história mostrou que suas promessas para reduzir os congestionamentos são pura mentira. Diga a eles de irem pro inferno!

4 Stephen H. Burrington e Veronika Thiebach, "Take Back Your Streets—How to Protect Your Communities From Asphalt and Traffic" (Boston, Conservation Law Foundation, 1998), www.clf.org.

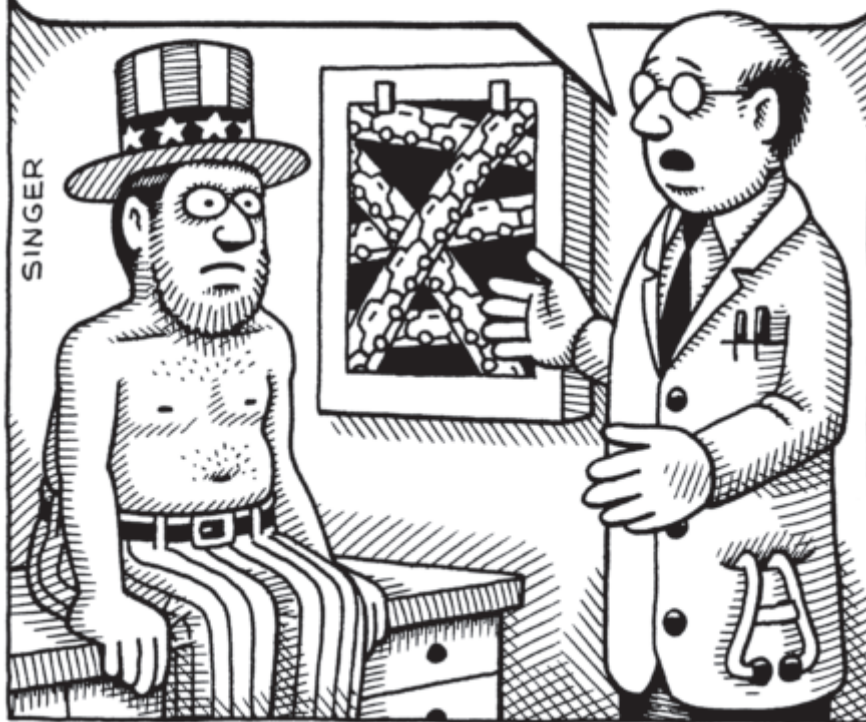
O TRAILER DE NOÉ



“Os chineses não são apenas responsáveis pela invenção do espaguete e da pólvora, foram também eles que criaram os primeiros veículos automotores. Segundo a lenda, a dinastia Zhou de 800 a.C. foi uma era de ‘carrinhos de fogo’ movidos a vapor. No entanto, a má comercialização e distribuição, bem como a falta de apoio aos comerciantes, inibiram a aceitação em massa destes veículos, que saíram rapidamente de uso. Obviamente, a maioria dos historiadores ocidentais descarta ciosamente a possibilidade de que tais veículos tenham existido.”

- Sean Hayes, Ibid

SAM, AS TUAS ARTÉRIAS ESTÃO MUITO **ENTUPIDAS**.
VOCÊ PRECISA COMEÇAR A DESENVOLVER ALGUNS
MEIOS ALTERNATIVOS DE TRANSPORTE, LARGAR O
PETRÓLEO E DIMINUIR O SEU ELEVADO CONSUMO DE
ENERGIA. CASO CONTRÁRIO VOCÊ VAI TER UM
ATAQUE CARDÍACO.





“Não é de se surpreender o fato que a Bíblia não diga nada sobre carros ou sobre expansão urbana. No entanto, uma passagem de Atos 8:29 diz: E disse o Espírito a Filipe: Chega-te, e ajunta-te a esse carro». Esta passagem poderia conceivelmente ser interpretada como um mandamento direto contra andar a pé”

- Sean Hayes, Ibid



"O Imperador Romano Adriano observou perspicazmente: 'Esta lascívia por velocidade destrói o seu próprio objetivo; um pedestre avança mais rapidamente do que uma centena de carruagens encalacradas umas as outras ao longo das curvas e zigzagues da Via Sacra.' Pelo que sabemos, este é o primeiro relatório de trânsito da História."

- Sean Hayes, "Autobiografia: Uma História Alternativa do Carro" em «Além do Carro: Ensaio sobre a Cultura do Automóvel», 1995.

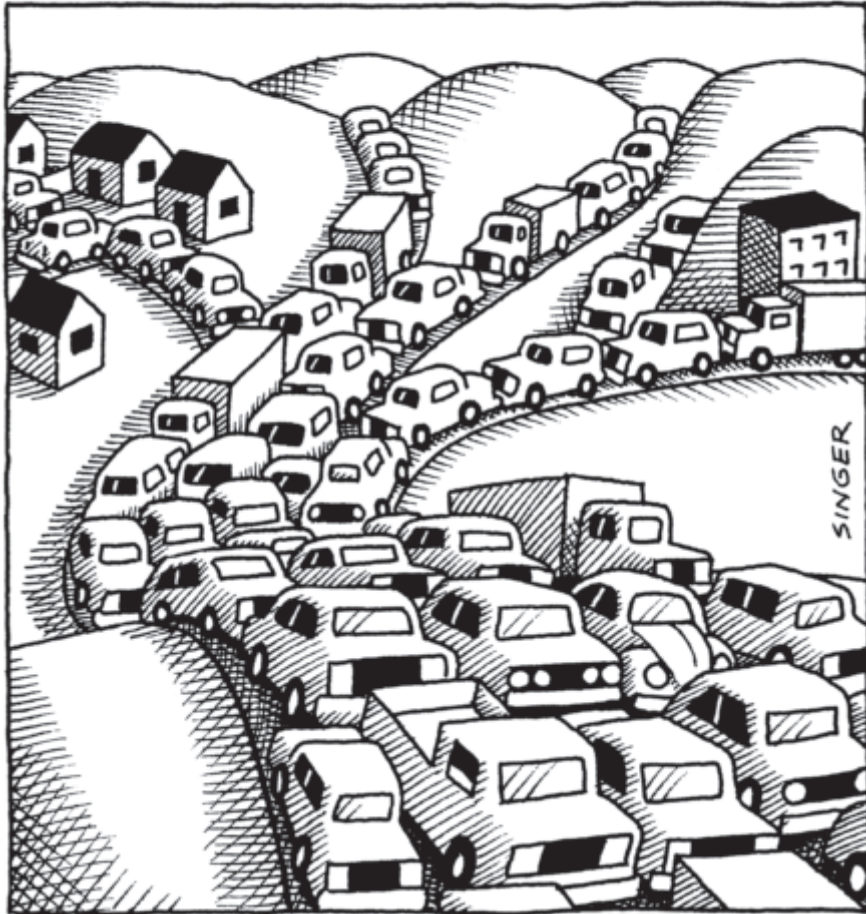


"A cultura do carro tem permeado até mesmo a nossa linguagem: Nós 'investimos' em aeroportos e estradas... mas nós 'subsidiemos' o transporte público. De uma olhada nos números! Em 1998, carros receberam cinco vezes mais recursos federais do que o transporte público."

- Andy

O TRÁFEGO FLUVIAL

(UM RIO E SEUS AFLUENTES)



"Assim como as carroças puxadas por cavalos tiveram um dia que criar caminhos, e as estradas de ferro de construir linhas ferroviárias, devem ser concedidas ao transporte motorizado as ruas das quais necessita. Se em épocas passadas tentava-se medir o padrão de vida relativo das pessoas de acordo com a quantidade de quilômetros de linha férrea existentes, no futuro haverá de se usar como medida os quilômetros de ruas adequadas ao tráfego de carros."

- Adolf Hitler, 11 de Fevereiro, 1933



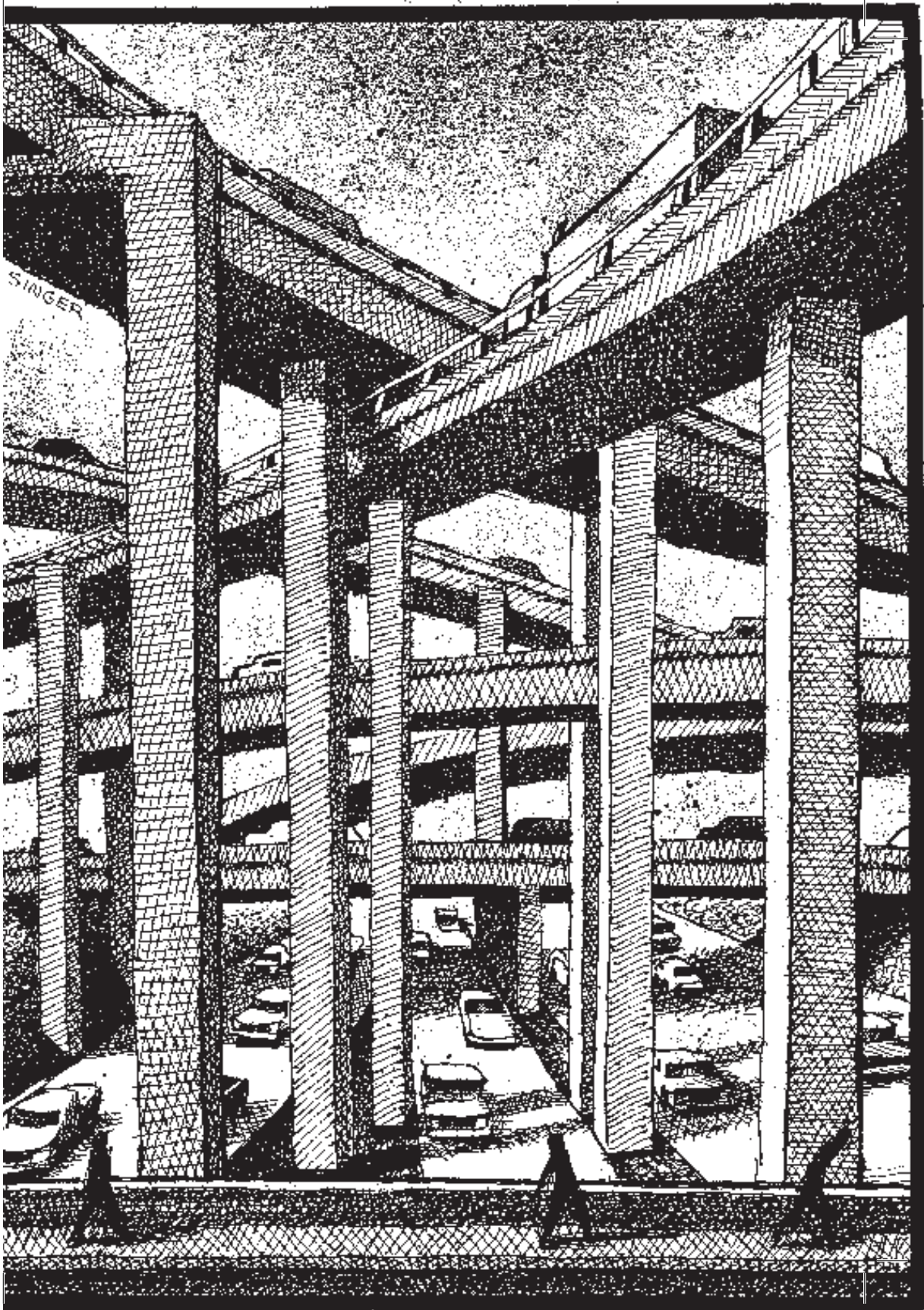
TRAFEGO CONGESTIONADO

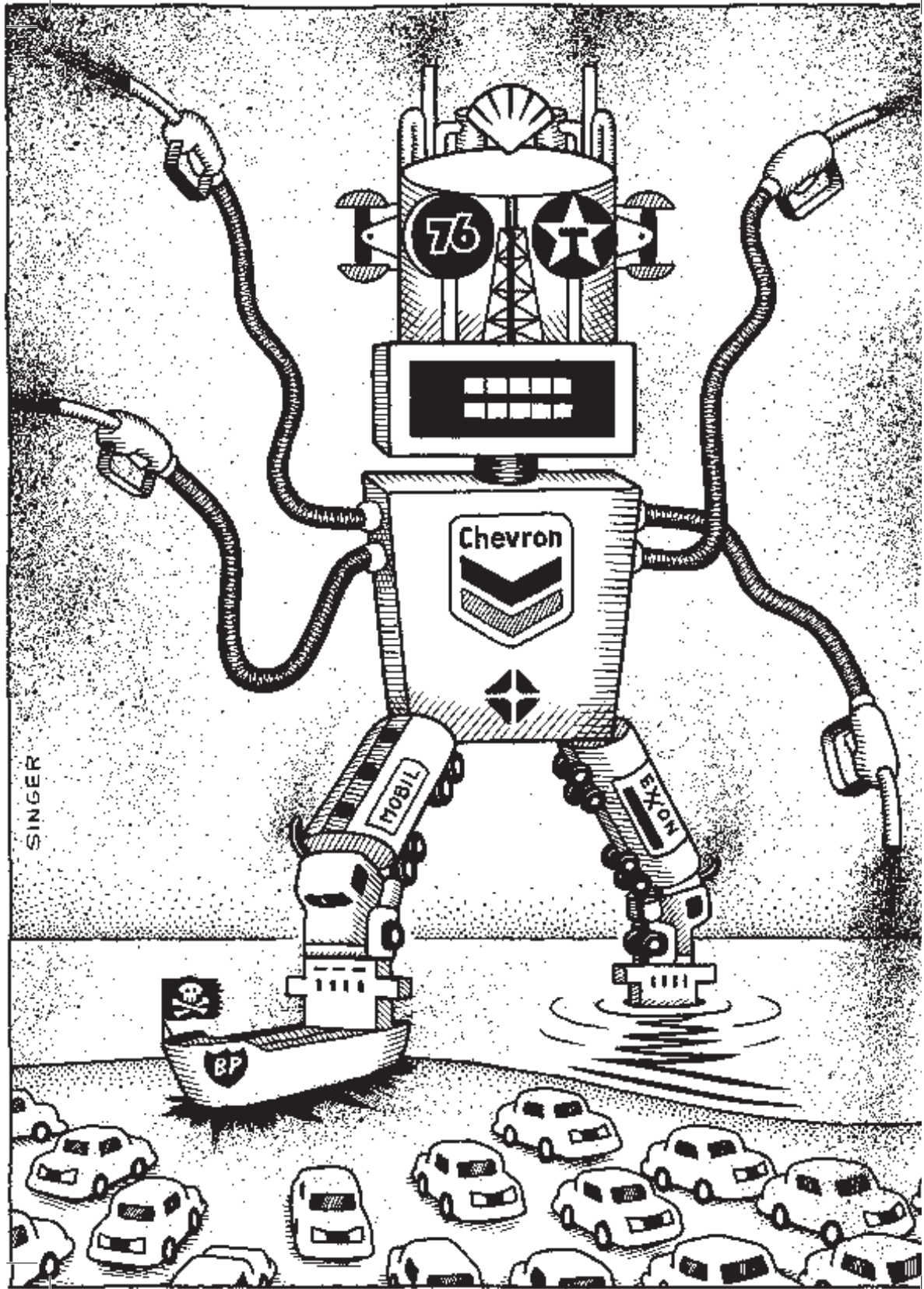


"Adicionar novas pistas à uma rodovia para lidar com os congestionamentos é como afrouxar o cinto pra curar obesidade."

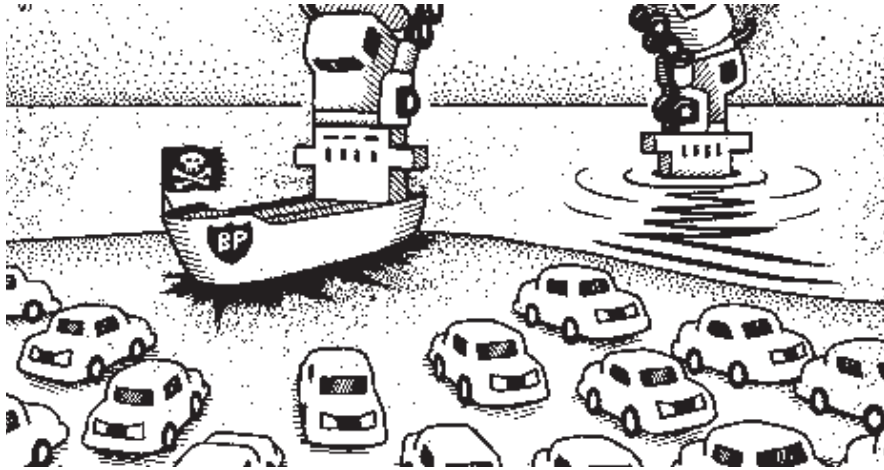
- Louis Mumford







CARTÉIS



"Eu sou apaixonado pelo tema do meio ambiente e a indústria automobilística. Acredito que os dois sejam compatíveis".

- Bill Ford, Jr., Presidente, Ford Motor Company, 1999

Com meio bilhão de veículos no planeta, não é necessário dizer que os carros são um grande negócio. Quão grande? As indústrias automobilísticas e petrolíferas, que cresceram de mãos dadas durante o século XX, agora formam a base das indústrias primárias do mundo. Dentre as dez maiores empresas norte-americanas, seis delas são produtoras de carros ou de derivados de petróleo. Segundo a Associação Americana de Produtores Automobilísticos (American Automobile Manufacturers Association), um quinto do Produto Interno Bruto norte-americano depende da indústria automobilística. Um em cada seis trabalhadores norte-americanos ganha a vida em uma indústria relacionada a carros, fabricando carros, caminhões, gasolina

ou estradas, consertando carros, conduzindo carros, estacionando carros, produzindo ou comercializando autopeças. Mais de 50% do petróleo, 64% da borracha, 33% do ferro, 27% do alumínio e 20% de todos os dispositivos eletrônicos e forramento vão para os carros¹. Com vendas anuais de cerca



¹ "Material Usage By The Automotive Industry," Motor Vehicles Facts and Figures 1996 (Detroit, MI, American Automobile Manufacturers Association, 1996); Jane Holtz Kay, Asphalt Nation, pg. 123.

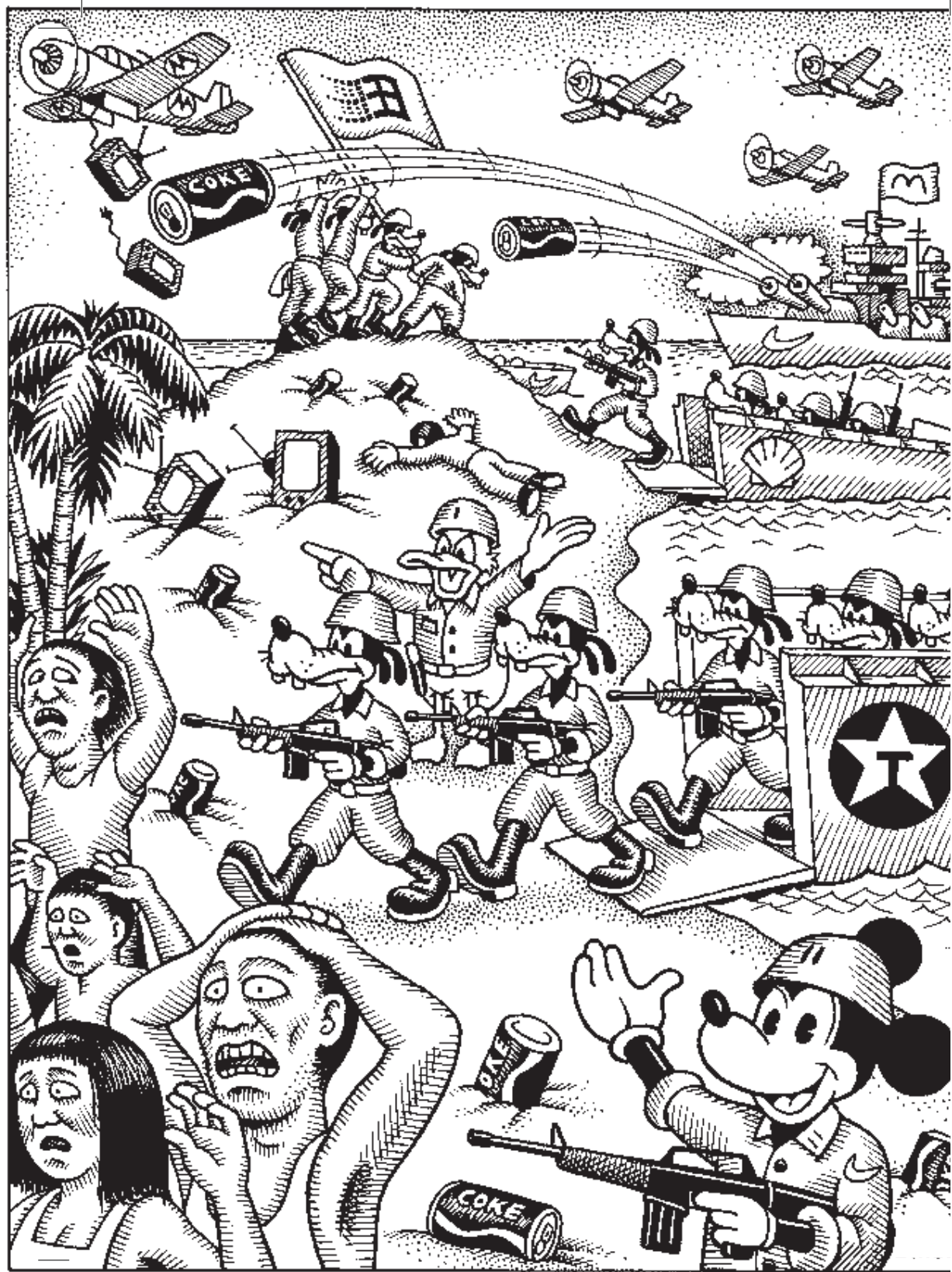
de US \$ 1 trilhão, a indústria automobilística representa pelo menos um em cada dez postos de trabalho nos países industrializados².

Visto que os mercados da América do Norte, Europa e Japão vem apresentando menores índices de crescimento, mais lento do que no passado, as empresas de automóveis estão se apressando em criar e atender a demanda em lugares como a China, Índia e América Latina. Elas criam essa “demanda” da mesma forma que o fizeram nos Estados Unidos - através de publicidade, e usando seu tamanho e suas relações com outros setores importantes para influenciar governos locais e nacionais. Somente nos EUA, fabricantes de automóveis gastam US \$ 14 bilhões por ano em publicidade e promoção³. Isso é mais dinheiro do que todo o PIB de muitos países em desenvolvimento... gasto apenas em publicidade!



² Iain Carson, "Living With The Car," estudo produzido pela revista The Economist, 22 Junho, 1996, pp. 52-53.

³ "100 Leading National Advertisers," Advertising Age (Midwest Region Ed.), Sept. 27, 1998, p. S3.





Com essa dinheirama toda, a indústria automobilística pode persuadir governos a construir estradas, conceder subvenções e favorecer um modelo de desenvolvimento centrado no automóvel. Ela pode também garantir que carros e rodovias sejam representados positivamente na mídia local. Além disso, as empresas de automóveis podem influenciar a Agência dos Estados Unidos para o Desenvolvimento Internacional, o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial para que estes financiem a construção de ruas e estradas no exterior, e assim promovam o estilo norte-americano, transporte e planejamento urbano baseados em carros.

Como resultado de todo esse poder e influência, prevê-se uma disparada nas vendas de automóveis em países não-ocidentais, o que poderá levar o número de carros no planeta a dobrar antes de 2030⁴ (para mais de um bilhão). Isso terá consequências devastadoras para o meio ambiente.

O desejo de produzir e vender carros para mercados novos e “subdesenvolvidos” é uma das principais forças motrizes do movimento internacional pelo “livre comércio”. A outra grande força é o desejo da indústria de escapar às rigorosas regulamentações ambientais e trabalhistas dos países de “primeiro mundo”. Os defensores do movimento afirmam que sua motivação é altruísta – que a desregulamentação e o livre fluxo de bens industriais e de capital, seriam de alguma forma inerentemente bons para a sociedade como um todo. Isso é uma mentira. A verdadeira motivação da indústria automobilística é vender tantos carros e fazer tanto lucro quanto for possível.

Questões ambientais, condições de trabalho e qualidade de vida local são meros obstáculos no caminho do lucro. Prova disso é o fato de um ex-presidente da Ford, autoproclamado “ambientalista”, ter dito que a Ford continuaria a produzir carros esportivos, apesar deles representarem um perigo a segurança nas estradas e ao meio-ambiente⁵. Prova disso é escândalo

⁴ Iain Carson, “Living With The Car,” estudo realizado pela revista *The Economist*, 22 Junho, 1996, pp. 52-54.

⁵ Keith Bradsher, “Ford is Conceding S.U.V. Drawbacks,” *New York Times*, May 12, 2000, p. A1.

em Firestone (ligado a mais de 80 mortes)⁶. Prova disso é o modo com que as indústrias automobilística e petrolífera continuam a promover e vender gasolina com chumbo na Europa Oriental e no “Terceiro mundo”, apesar das esmagadoras evidências quanto a sua extrema toxicidade. Prova disso é o não pagamento pela empresa Exxon, dos danos aos quais foi condenada por conta de um grande vazamento de petróleo no Alasca⁷. Observe ainda o papel desempenhado pela Shell na execução de oito ativistas comunitários pelo governo nigeriano⁸, ou a política racista de contratação da Texaco⁹. Essas instituições não vão começar a se comportar e a trabalhar para a melhora da sociedade. Elas têm de ser estritamente regulamentadas e fiscalizadas.

Além disso, o automóvel constitui por si só um problema. Ele é inerentemente antiecológico. Embora o desenvolvimento de células de combustível, carros elétricos ou híbridos seja melhor do que nada, isso não vai mudar a



6 Associated Press, “Ford, Bridgestone Trade Tire Charges,” New York Times on the Web, Sept. 12, 2000.

7 Glen Martin, “Valdez Spill Leaves Bitter Residue,” San Francisco Chronicle, March 24, 1999, p. A1.

8 Paul Lewis, “Blood and Oil: A Special Report,” New York Times, March 13, 1996, p. A1.

9 Kurt Eichenwald, “Texaco Executives, On Tape, Discussed Impending Bias Suit,” New York Times, Nov. 4, 1996, p. A1; Kurt Eichenwald, “First Casualties in Scandal at Texaco,” New York Times, Nov. 7, 1996, p. D1.

multiplicidade de outros problemas que os carros criam (como a dispersão urbana, a destruição dos habitats, engarrafamentos, incêndios de pneus e problemas ligados a eliminação de resíduos). Carros tornaram-se um risco grave em matéria de saúde pública. A cada ano eles matam e mutilam milhares de pessoas e destroem o meio ambiente de maneira irreparável.

Apesar de tudo isso, nós aceitamos a ideia do “livre comércio”, de que montadoras ou outras indústrias têm algum direito inalienável a promover e vender seus produtos tirando o máximo de lucro possível. Isso é loucura! O comércio deveria ser “livre” apenas na medida em que os atores envolvidos respeitem a saúde, o trabalho e o meio ambiente, e apenas na medida em que a mercadoria que eles vendem seja sustentável social e ecologicamente. Como diz Michael Moore, a General Motors poderia fabricar pedras de crack e lucrar com sua venda, mas nós não permitimos isso uma vez que percebemos que o crack é prejudicial para a sociedade. Desse modo aprovamos leis nacionais e acordos internacionais sobre o tráfico de entorpecentes, para regular rigorosamente a sua venda, uso e distribuição.

Carros são uma droga viciante que está matando o planeta. A indústria automobilística conseguiu tornar viciadas nações inteiras. Agora ela está tentando empurrar seu veneno sobre o resto do mundo. Ao olhar para a história do automóvel nos Estados Unidos, percebemos que seus fabricantes trabalharam, conspiraram e usaram toda a sua influência para criar uma dependência nos seus produtos. Se quisermos superar nossa dependência do automóvel nós temos que refrear esses traficantes, não comprando os seus produtos e restringindo a sua capacidade de promovê-los e vendê-los tanto em casa (nos E.U.A.) como no exterior.

UM CONSUMIDOR



UM CONSUMIDOR

(A VISÃO MAIS GLOBAL)





"Está claro que o sucesso de vendas da indústria automobilística não se deve simplesmente à disposição dos clientes a comprar, mas também às políticas públicas que ignoram a necessidade de rapidez no trânsito, fomentam a construção de rodovias e prestam outros serviços que tornam possível o crescimento dessa sub-economia do automóvel. Está claro também que os fabricantes confiam cada vez mais na demanda por automóveis que eles mesmos encorajam, e que é algo muito diferente da demanda por transporte, legítima."

- Ralph Nader, "Unsafe At Any Speed: The Designed-In Dangers of the American Automobile," 1965

PERGUNTA: ONDE UMA PESSOA SOCIALMENTE CONSCIENTE PODE COMPRAR GASOLINA?



R: EM LUGAR NENHUM. É HORA DE PARAR DE DIRIGIR.

MAIS VEÍCULOS DE COMBUSTÍVEL ALTERNATIVO

ADUBOMÓVEL

RODAS COLETORAS DE ADUBO
GIRAM E OXIGENAM O ADUBO

RESTOS DE COMIDA
E DO JARDIM
SÃO DEPOSITADOS
NAS RODAS

A LATARIA É FEITA
DE GRAVETOS
E FOLHAS

O CALOR DO ADUBO
EM DECOMPOSIÇÃO
MOVE O CARRO



CARRO-LOROTA

CARRO ALIMENTADO PELAS LOROTAS
DOS EXECUTIVOS DA INDÚSTRIA
AUTOMOBILÍSTICA E DOS POLÍTICOS
DE DIREITA

PROTOCOLO DE KYOTO? MUITO CARO!

PADRÕES MAIS ALTOS
DE C.A.F.E.* VÃO
NOS LEVAR À FALÊNCIA!

DEIXEM O
LIVRE MERCADO
CONTROLAR
A POLUIÇÃO

SINGER



* O CORPORATE AVERAGE FUEL ECONOMY, OU **CAFE**, É UM REGULAMENTO EM VIGOR DESDE 1975 NOS EUA DESTINADO A MELHORAR O CONSUMO MÉDIO DE COMBUSTÍVEL POR CARROS E CAMINHÕES DE TIPO LEVE.



A GANÂNCIA E O VÍCIO FAZEM VOCÊ ACREDITAR EM QUALQUER COISA





SIM, NÓS SUBESTIMAMOS OS CUSTOS, MAS **TEMOS** QUE GASTAR MAIS ALGUNS BILHÕES DE DÓLARES NESTA ESTRADA HORROROSA, OU OS BILHÕES JÁ GASTOS TERÃO SIDO UM **DESPERDÍCIO**



SIM, NÓS SUBESTIMAMOS OS CUSTOS, MAS NÓS **TEMOS** QUE MATAR MAIS ALGUNS MILHARES DE PESSOAS NESTA GUERRA HORROROSA, OU OS MILHARES JÁ **MORTOS** TERÃO SIDO UM **DESPERDÍCIO**







ACREDITAMOS EM TUDO

(SE ISSO PERMITE QUE CONTINUEMOS ACOMODADOS)





“Em seu primeiro ‘Relatório de Responsabilidade Social Corporativa’ emitido na reunião anual de acionistas da empresa, a Ford admitiu que veículos utilitários esportivos contribuem mais para o aquecimento global do que outros carros, emitem mais fumaça poluente e ameaçam outros motoristas. No entanto, a montadora disse que continuaria a fabricá-los, visto que essa categoria dá um lucro que lhes é necessário. ‘Se nós não fornecêssemos esse veículo, alguém o faria em nosso lugar...’, disse William Clay Ford Jr., presidente da empresa.”

- Keith Bradsher, New York Times, May 12, 2000

ELES VIERAM DO PLANETA WALL STREET COM OFERTAS AGRESSIVAS PARA DOMINAR O MUNDO

A INVASÃO DOS CORPORATRONS

V-VOCE É O LIDER D-DELES?

NÃO, EU SOU O ADVOGADO, LEVE-ME AOS TEUS BENS!

ATM

OS CORPORATRONS HAVIAM ESGOTADO TODOS OS SEUS RECURSOS NATURAIS...

...EM LATARIAS VELHAS INDUSTRIAIS, TELEVISÕES E PORCARIAS DE PLÁSTICO

CADE MEU SECADOR DE CABELO?

ELES PRECISAM DE MATÉRIA PRIMA (E NOVOS CONSUMIDORES) PARA PRODUZIR MAIS TRALHAS

ESTAMOS SEM ÁGUA, MINÉRIOS, PETRÓLEO, AR E... REFRIGERANTE!

O-OH... SEM PEPSI DIET?

POR ISSO ELAS DECIDIRAM INVADIR A TERRA!

ELA TEM UM ENORME POTENCIAL DE MERCADO

TERRA



OS CORPORATRONS CARREGARAM
TODOS OS RECURSOS TERRESTRES
EM SEUS PIRES VOADORES E SE
PREPARARAM PARA A DECOLAGEM...



(...DEIXANDO PARA TRÁS
UM IMENSO, DESFLORESTADO
E POLUÍDO DESERTO)



...MAS OS SEUS PIRES VOADORES
CUSTAVAM A DAR PARTIDA!



DE REPENTE, ELES PERCEBERAM
QUE ESTAVAM PRESOS
NA TERRA COM TODOS OS
DEMAIS!



SERÁ QUE UM DIA ELES APRENDERÃO
A CUIDAR DO PLANETA E A
USAR SEUS RECURSOS DE MODO
SUSTENTÁVEL??

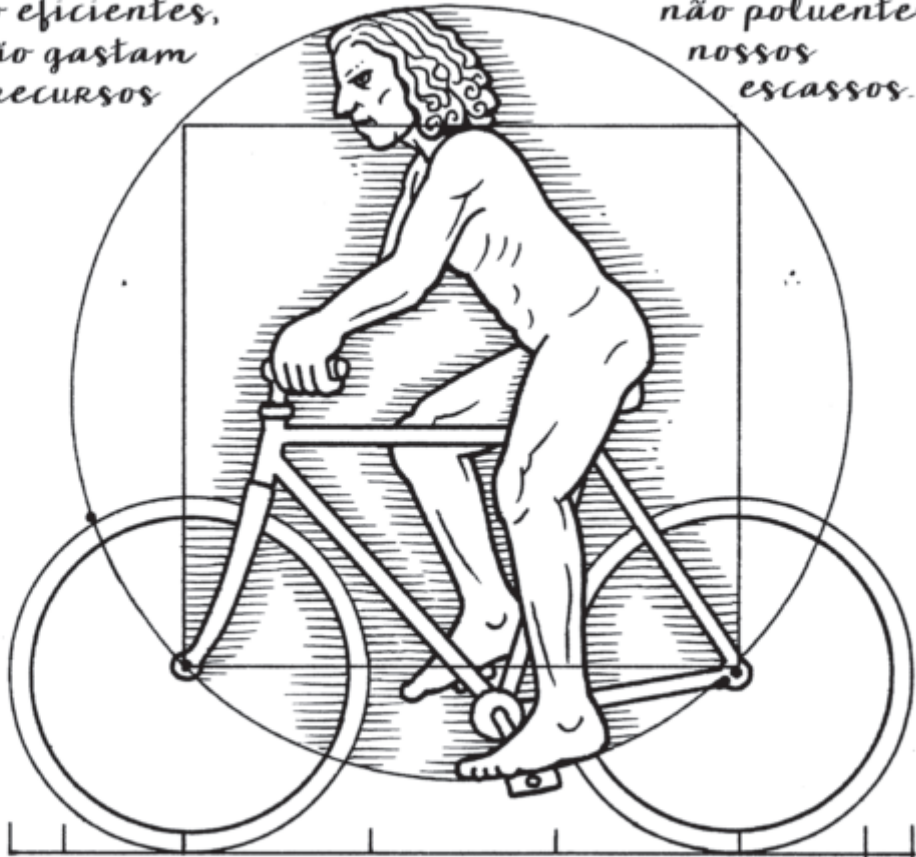


SÓ QUE NÃO!

A GENTE AINDA
PODE VENDER
ESSES TRECOS...



Veja: bicicletas são máquinas belas e proporcionais que usam a força humana. São eficientes, e não gastam recursos não poluentes nossos escassos.



Como tais, elas nos mantêm saudáveis de mais de uma maneira. A força humana vem da vida. Combustíveis fósseis vêm da morte. Escolha a vida, para que continuemos vivendo.

CARPE DIEM

(PROJEÇÃO DA CONSCIÊNCIA... PRA FORA DO CARRO)



“Vivemos tempos nos quais os sonhos envelhecem: o tédio com a motorização já é generalizado, e imagens contrárias estão se tornando evidentes; a preferência por bicicletas cresce, e a ideia de uma sociedade sem pressa encontra solo fértil no qual cair.”

- Wolfgang Sachs, “For Love of the Automobile,” 1984

Felizmente, há esperança. Alternativas a uma sociedade baseada no carro já estão a nossa disposição. Elas vêm em três formas principais: escolhas pessoais, melhorias no transporte público, e mudanças fundamentais no planejamento urbano. Vamos começar com a mais fácil, a pessoal.

Na minha opinião, o primeiro passo para parar a cultura do automóvel é PARAR DE DIRIGIR! Para muitos proprietários de carro (mesmo aqueles que se consideram “ambientalistas”), isto soa como uma saída radical e impossível, mas a verdade é que isso não é tão difícil quanto parece. Em meus 38 anos de vida, eu nunca possuí um carro, e posso dizer honestamente que não é difícil. Isso apenas exige um pouco mais de planejamento na hora

de decidir onde morar e onde trabalhar. Você precisa instalar-se em uma área urbana, ou em um subúrbio de maior densidade, servido por linhas de ônibus ou de trem, de preferência não longe do seu trabalho e de serviços básicos (mercadinho, banco, correios, etc.), a uma distância que possa ser coberta a pé ou de bicicleta. Na verdade, não possuir um carro traz muitos benefícios. Pra começar, você economiza em média US \$ 3.100 por ano, que seriam gastos com carro, seus impostos e manutenção.

Morar perto do seu local de trabalho ou trabalhar perto da sua casa, pode fazer com que você economize centenas de horas atrás do volante a cada ano, ficando com mais tempo livre para fazer outras coisas (como desenhar quadrinhos). Por ter que andar um pouco mais a pé ou de bicicleta você fica em melhor forma e aprende a ser mais eficiente nos seus deslocamentos fora de casa. Por fim, usar o transporte público faz com que você se torne um melhor defensor deste, visto que você entende mais exatamente como ele funciona e como poderia ser melhorado.

Quando eu preciso absolutamente de um carro, eu alugo ou peço emprestado. Os milhares de reais que você economiza a cada ano podem pagar por um monte de locações de carro. Na Europa, Canadá e até mesmo nos EUA, as pessoas também criam “clubes de carro”, onde várias pessoas compartilham os custos e utilização de um único carro. Há também plataformas que facilitam a partilha de automóvel (car-sharing), onde grupos ainda maiores de pessoas compartilham vários carros.

Quando começamos a parar de dirigir, o próximo passo é construir mais transporte público, e de melhor qualidade. Como mencionei anteriormente, os problemas relacionados ao transporte de milhares de passageiros todos os dias para dentro e fora do centro da cidade são impossíveis de solucionar construindo mais pistas para carros, cuja capacidade máxima é de apenas 1.500 carros por hora. Uma única linha de trem, no entanto, pode transportar entre 40.000 e 50.000 pessoas por hora, e pode trazê-las sem os seus



carros... de modo que não precisam de vagas de estacionamento!¹ Além disso, uma linha de trem é espacialmente menos destrutiva dos ambientes humanos e selvagens por onde passa. Até mesmo os ônibus são uma grande melhoria se comparados aos carros. Um único ônibus tem a capacidade de 25 a 50 automóveis. Se uma pista um pouco mais larga for reservada para os ônibus em uma via expressa, entre 400 e 800 ônibus poderão usa-la



em uma hora. A capacidade dessa pista torna-se 20.000 pessoas por hora ao invés do máximo de 4.500 com carros². Mas não deixe que os construtores de ruas o convençam a construir novas pistas para ônibus. Em vez disso, exija a transformação de pistas já existentes em faixas exclusivas de ônibus. De modo geral, projetos de transporte público deveriam tomar espaços nas ruas antes reservados aos carros. Caso contrário, essas alternativas estarão apenas

sendo adicionadas ao sistema baseado em carros ao invés de alterá-lo em seus fundamentos³. Desta forma, uma avenida com quatro pistas pode

1 Robert A. Caro, *The Power Broker*, (Nova Iorque, Vintage Books, 1974), p. 901.

2 *Ibid*, p. 945.

3 Randy Ghent, "Thoughts on Induced Traffic and Public Space," in *Car Busters* no. 10, p. 25.

comportar uma linha de bonde de duas vias, reduzindo o número de pistas de carro (e o trânsito) pela metade.

A construção de um sistema de transporte público melhor exigirá mudanças estruturais no governo. Deixados por si mesmos, departamentos e autoridades rodoviárias tentam fazer uma coisa: construir estradas! Ao integrar autoridades rodoviárias e de transporte público em um único departamento, no entanto, a autoridade combinada faz com que uma abordagem mais equilibrada seja tomada. As receitas geradas com a imposição da gasolina e pedágios nas estradas pode ser usado para financiar os trens, e o departamento combinado pode dar conselhos ao poder legislativo de forma mais objetiva. Nova York fez isso na década de 1960, quando criou o MTA, e salvou os seus sistemas de trânsito da aniquilação total. Uma vez que integramos os departamentos de transporte, é preciso torná-los mais responsáveis perante o público e encher seus quadros com pessoas que se oponham a construção de novas estradas e apoiem o transporte público.

Por fim, é necessário que se faça mudanças fundamentais no planejamento urbano. Para que o modelo público de transporte funcione é necessário ter “massa”, isto é, uma certa densidade demográfica. Uma comunidade na qual se anda a pé e transporte público são interdependentes. Para que se possa ter um ônibus passando de hora em hora em um bairro residencial, e preciso que esse bairro tenha pelo menos dez casas por hectare. Em uma região comercial, são necessários pelo menos 46.000 m² de espaço preenchido por comércio. Veículos leves sobre trilhos requerem pelo menos vinte e três casas por hectare ou 186.000 m² de espaço preenchido por comércio⁴. Para obter este tipo de densidade é necessário “inflar” os subúrbios, acrescentando moradias e permitindo a construção de imóveis de pelo menos três ou quatro unidades habitacionais. Também é preciso estimular o desenvolvimento de novos centrinhos urbanos, de plataformas

⁴ Boris S. Pushkarev and Jeffrey M. Zupan, *Public Transport and Land Use Policy*, (Bloomington, IN: Indiana University Press, 1977), pp. 185-188.

de correspondência ou de “TODs” (transit-oriented developments⁵). Para que tudo isso seja possível é preciso ter boas leis de zoneamento.

O zoneamento tem um tremendo impacto sobre o trânsito. Além de aumentar a densidade populacional, um zoneamento que promova o uso misto permite que áreas comerciais e postos de trabalho sejam situados perto das habitações, trazendo empregos e serviços básicos para perto de casa e diminuindo a necessidade das pessoas se deslocarem. Inversamente, em cidades populosas, boas leis de zoneamento garantem que o desenvolvimento econômico aconteça sem que a infraestrutura do transporte público (e de outros serviços) seja menosprezada. Não é nem preciso dizer que as decisões tomadas pelos Conselhos de Zoneamento são extremamente importantes. Precisamos preencher esses Conselhos com gente que defenda leis que limitem a expansão urbana, e que, ao invés disso, promovam uma maior densidade urbana, mais espaço para pedestres e melhor transporte público. Nos níveis regional e nacional, pedágios deveriam ser criados, limites ao crescimento urbano deveriam ser estabelecidos e o planejamento de novas estradas deveria ser suspenso. Tais medidas reduziriam o número de condutores e combateriam a expansão urbana. Impostos sobre o combustível também deveriam ser aumentados de modo a refletir os custos reais do ato de dirigir (para que sejam incluídas nesse custo as chamadas “externalidades”).

Grandes esforços devem ser feitos se quisermos tornar as cidades mais habitáveis. Isso inclui decretos visando a diminuição dos ruídos, que proíbam alarmes de carro, limitem sirenes de emergência quando for tarde da noite e restrinjam as horas nas quais é permitido construir. Pequenos parques e outros espaços verdes devem ser planejados e executados. No nível dos bairros, ciclofaixas devem ser construídas, o tráfego deve ser

5 Nota do tradutor: não existindo tradução direta do conceito americano de “transit-oriented developments” foi mantido o termo em inglês. Exemplo de uma aplicação desse conceito no Brasil é a cidade de Curitiba. Lá, optou-se desde cedo por investimentos na rede pública de transportes. Apesar do fracasso do plano diretor inicial, por falta de orçamento, a cidade adaptou-se por meio da construção de vias exclusivas para ônibus com frequência similar àquela dos bondes. Foi também dada ênfase na participação popular e na educação dos cidadãos.

moderado (“traffic calming”) e as ruas reconquistadas (“street reclaiming”)⁶ sempre que possível. Ou seja, o espaço da rua deve ser recuperado física e psicologicamente do domínio dos carros. Um estacionamento pode ser transformado em playground, jardim ou espaço comunitário. Os carros

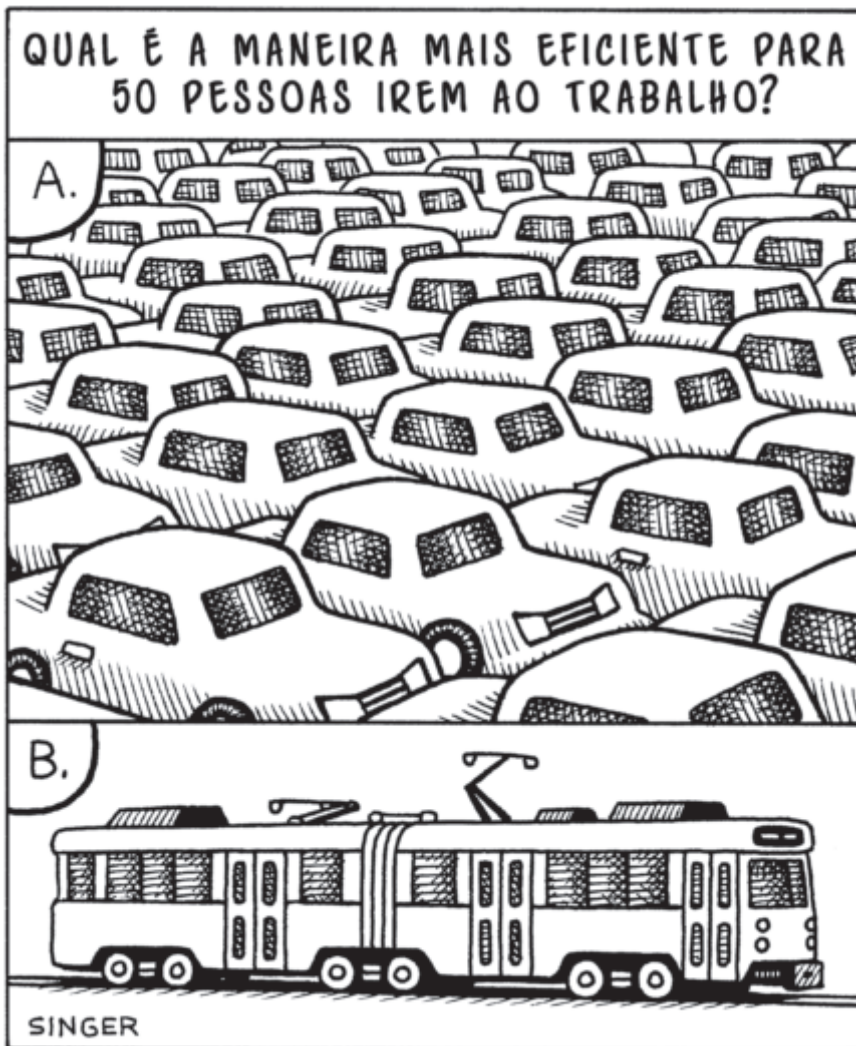


6 David Engwicht, *Street Reclaiming: Creating Livable Streets and Vibrant Communities*, (Sydney, NSW: Pluto Press Australia, 1999; distributed in North America by New Society Publishers).

podem ser desacelerados ou mesmo eliminados utilizando-se luzes de sinalização, sinais de parada obrigatória, quebra-molas, barreiras, calçadas e extensões de curva (“bulb-out”).” O moderamento do tráfego reduz o ruído, diminui o perigo que os carros representam para os pedestres, e cria espírito comunitário. Mais ruas da cidade devem ser fechadas para os carros e, sempre que possível, carros particulares deveriam ser totalmente proibidos de circular no centro.

Algumas dessas ações podem ser tomadas facilmente por pequenos grupos de pessoas, mas conseguir realizar o pacote todo vai exigir uma pressão contínua nos funcionários públicos e políticos em todos os níveis. A criação de grupos de discussão on-line em torno de questões locais e nacionais de transporte é uma ótima maneira de informar e mobilizar as pessoas para que façam pressão sobre os legisladores, escrevam editoriais e participem de audiências públicas. Organizar mensalmente grandes passeios coletivos de bicicleta pela cidade (como por exemplo os pedais noturnos organizados em São Paulo e diversas outras cidades do Brasil) e reuniões de pedestres e utilizadores de transporte coletivo é outra ótima maneira de educar as pessoas sobre essas questões. Parar a cultura do automóvel vai exigir o auxílio de advogados e muitos processos judiciais para impedir a construção de novas ruas e para sustar o desenvolvimento de mais subúrbios.

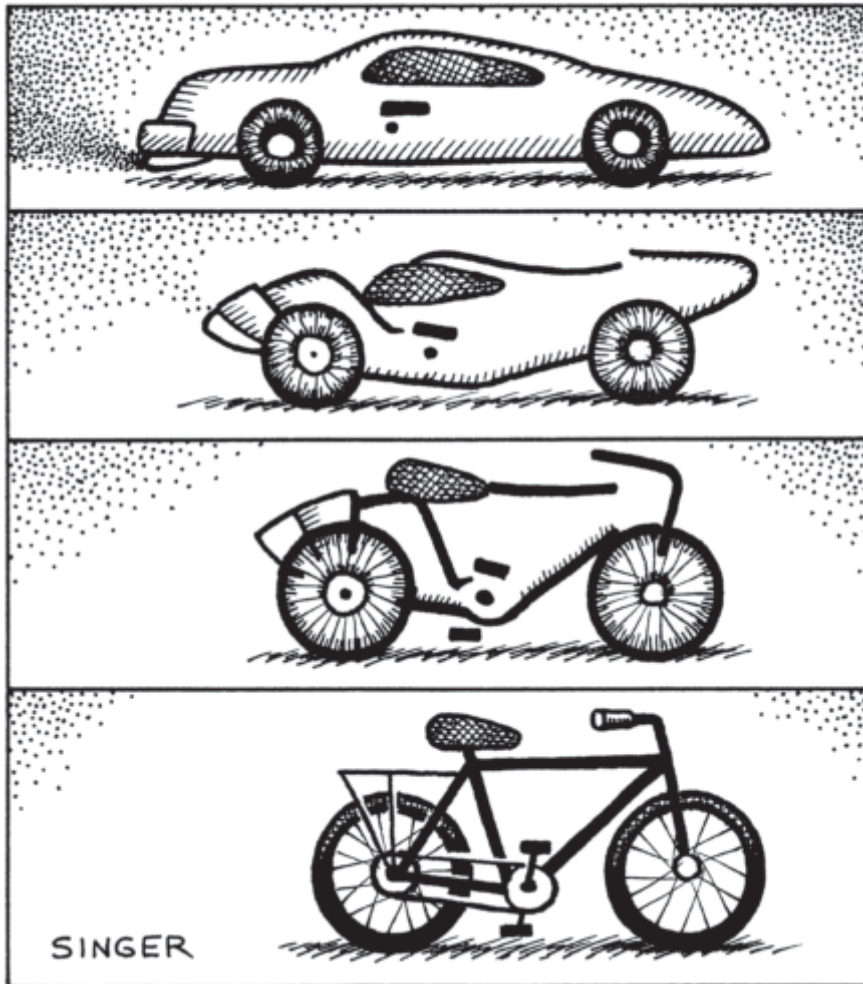
Nesta, como em todas as áreas, o conhecimento das leis e da História é útil. Existe uma grande riqueza de recursos e informações dedicados a estes assuntos. Os livros, sites e organizações listadas no final deste livro são apenas uma pequena amostra. A maioria das ideias apresentadas neste capítulo já vêm ganhando força a algum tempo. Tudo o que elas precisam agora é de vontade coletiva para torná-las realidade.



“Dezoito bicicletas podem ser estacionadas no espaço de um carro, trinta delas podem se locomover no espaço devorado por um único carro em movimento. Duas pistas de um determinado tamanho são necessárias para deslocar 40.000 pessoas em uma hora através de uma ponte usando-se trens modernos, quatro para movê-los por ônibus, doze para movê-los em seus carros e apenas uma pista para que eles atravessem de bicicleta.”

- Ivan Illich, “Energy and Equity,” 1973

EVOLUÇÃO



“Aqueles que desejam para o futuro uma sociedade nacional e internacional fortemente entrelaçada não podem desistir das ideias de velocidade e penetrabilidade. Aqueles, porém, que anseiam por uma economia localmente mais densa e menos enredada internacionalmente conseguem ter mais prudência e insistir na integridade daquilo que está próximo...”

“O direito de visitar um lugar distante agora recua diante do direito de recuperar o nosso próprio lugar; a habitabilidade das nossas imediações deixará de ser sacrificada em nome da acessibilidade de locais distantes.”

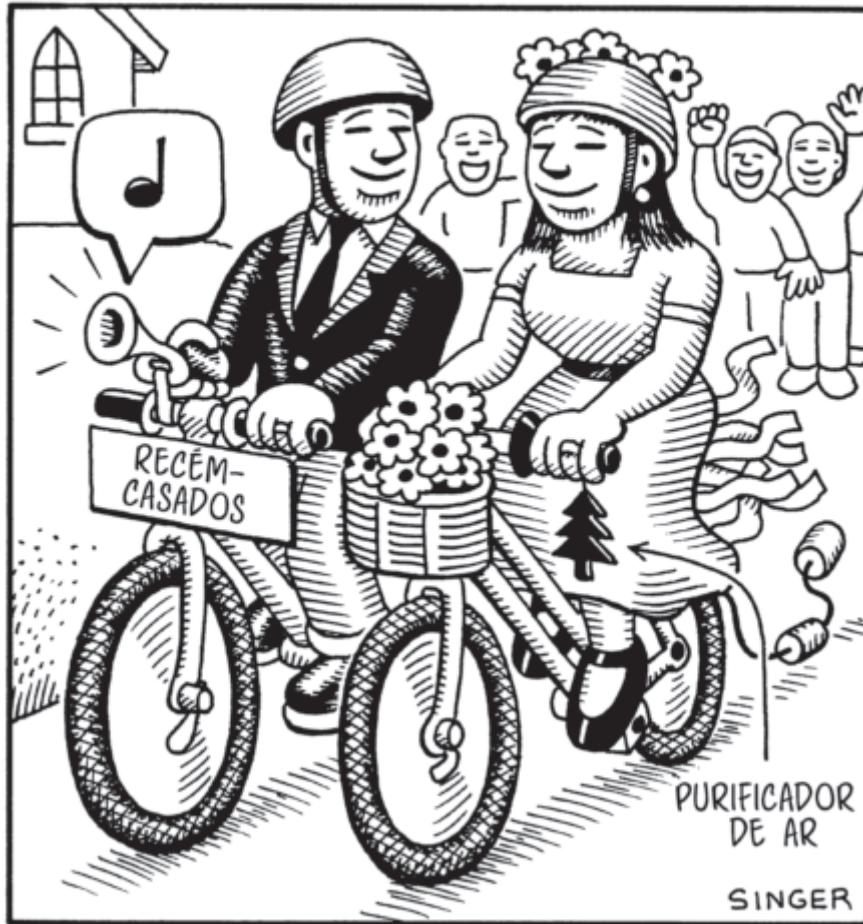
- Wolfgang Sachs, “For the Love of the Automobile,” 1984





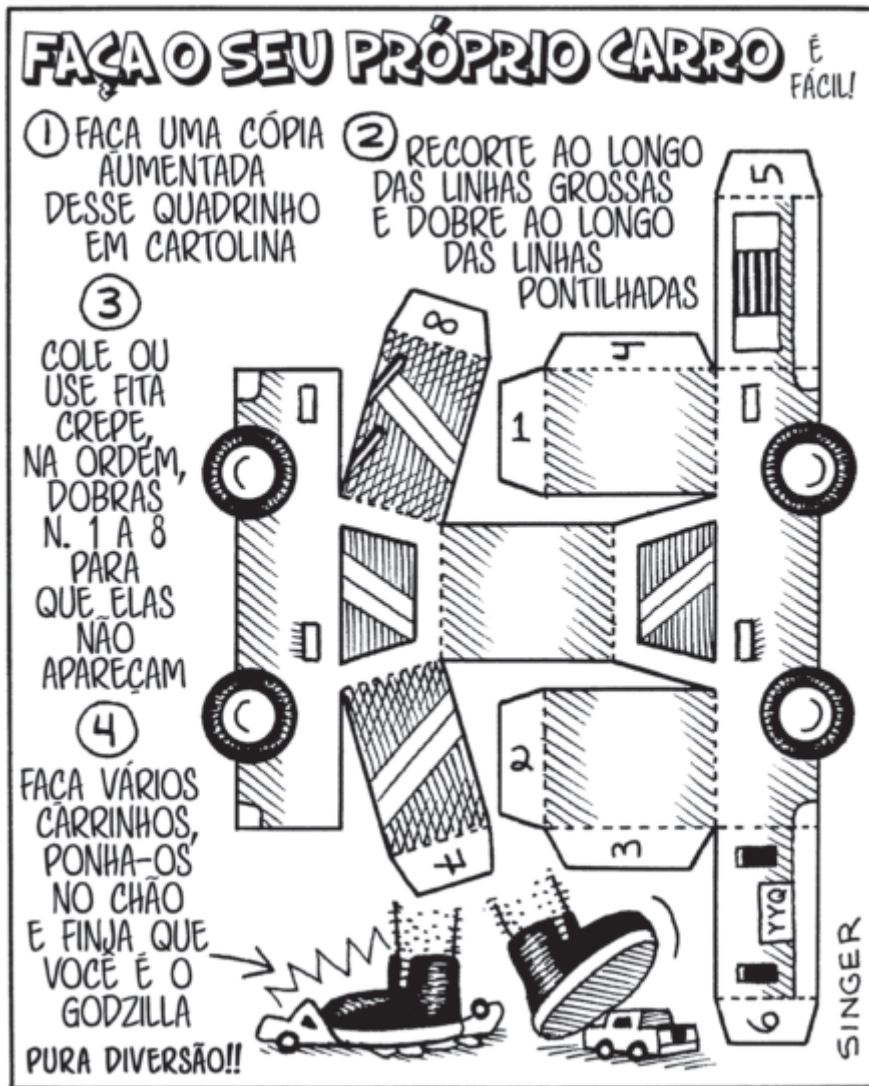
(OUTRO PAR DE TÍMPANOS SALVOS PELO **SUPER-HOMEM-ALARME!**)

UMA PROCISSÃO MATRIMONIAL NÃO-POLUENTE



"Quando vejo um adulto em uma bicicleta, eu renovo minha esperança no futuro da raça humana."

- H.G. Wells, anos 1920



" Oh! O automóvel é o Criador da época vertiginosa em que tudo se faz depressa. Porque tudo se faz depressa, com o relógio na mão e, ganhando vertiginosamente tempo ao tempo. (...) O automóvel nos fez ter uma apurada pena do passado. Agora é correr para frente. (...) Automóvel, Senhor da Era, Criador de uma nova vida, Ginete Encantado da transformação urbana, Cavalos de Ulysses posto em movimento por Satanás, Gênio inconsciente da nossa metamorfose!"

- João do Rio (1911) p 3-11

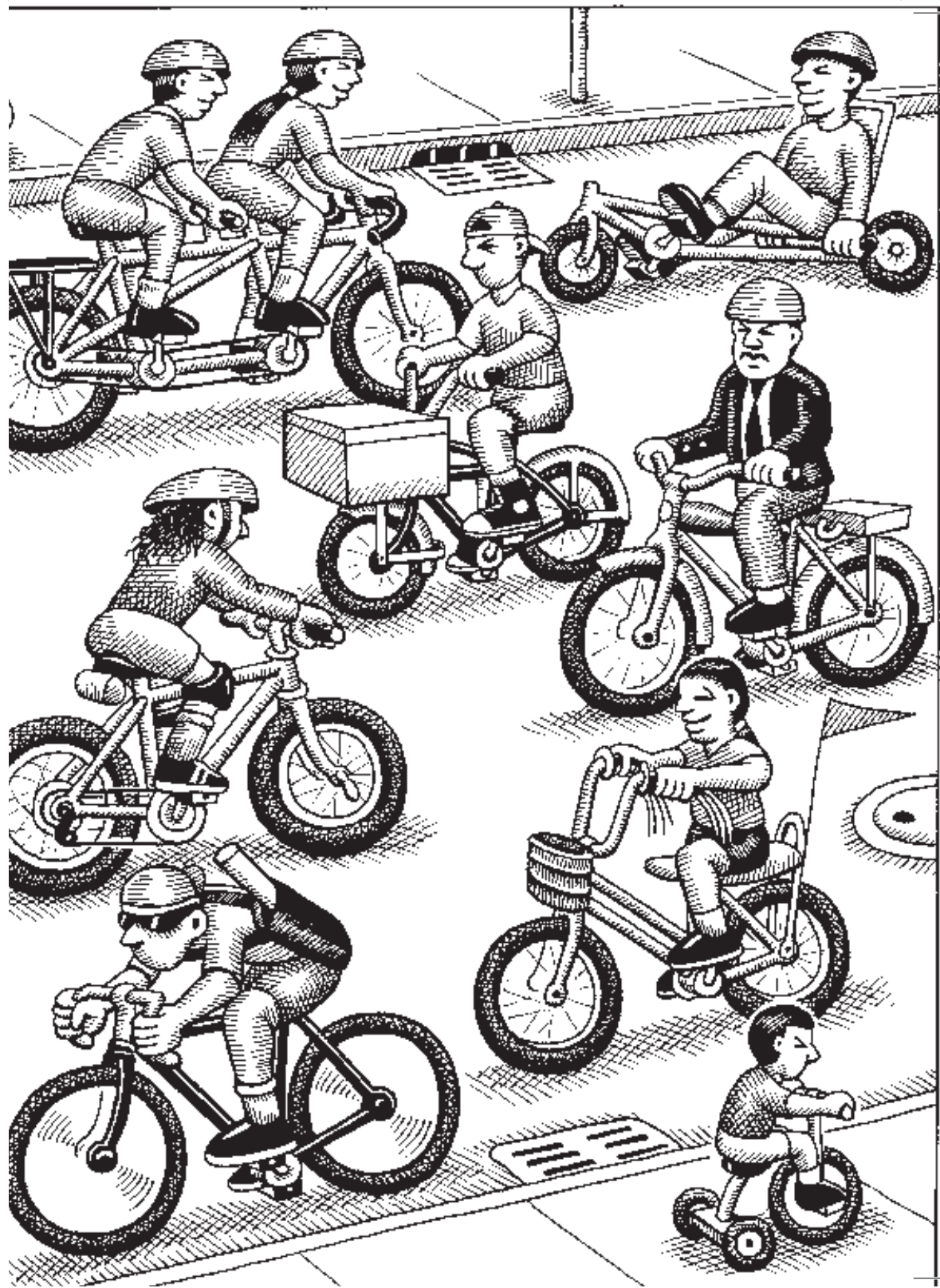


"Nada que possamos fazer a respeito do transporte de massa pode igualar o efeito que teremos se diminuirmos a necessidade de as pessoas se locomoverem."

- Sam Smith, "Saving Our Cities from the Experts," em "City Kids/City Teachers,"

1996





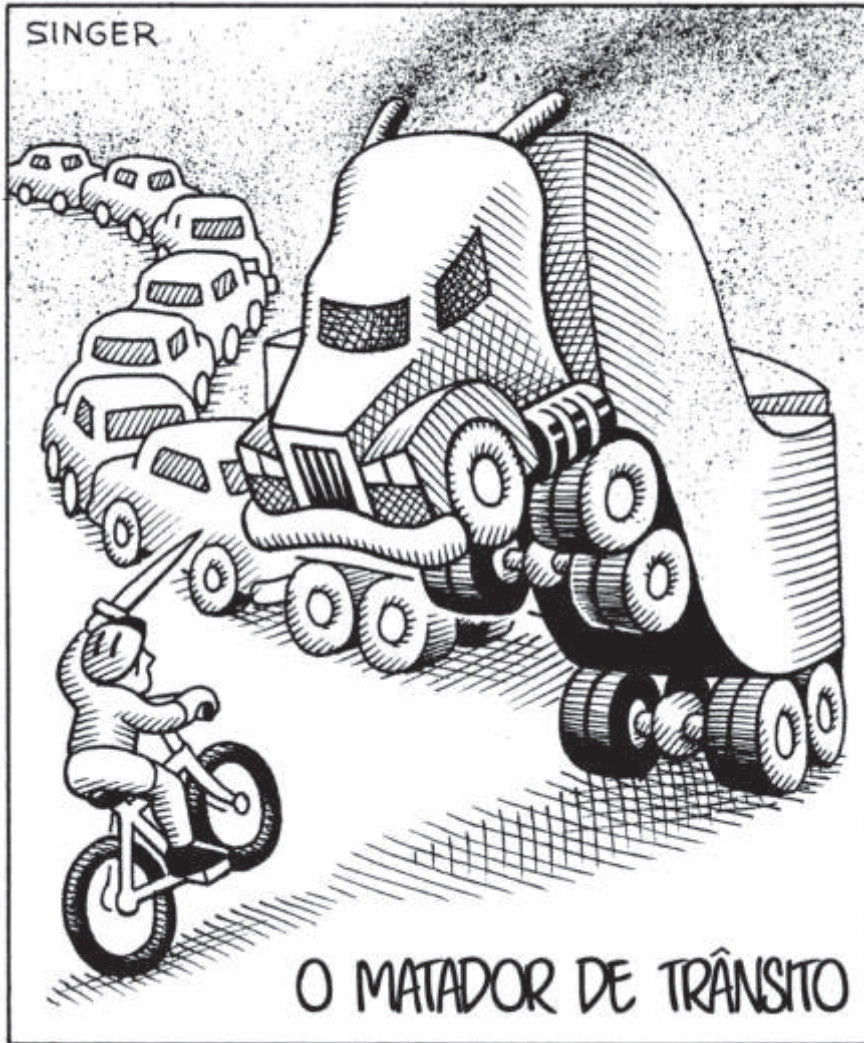
O PODER DA BIKE MONSTRO

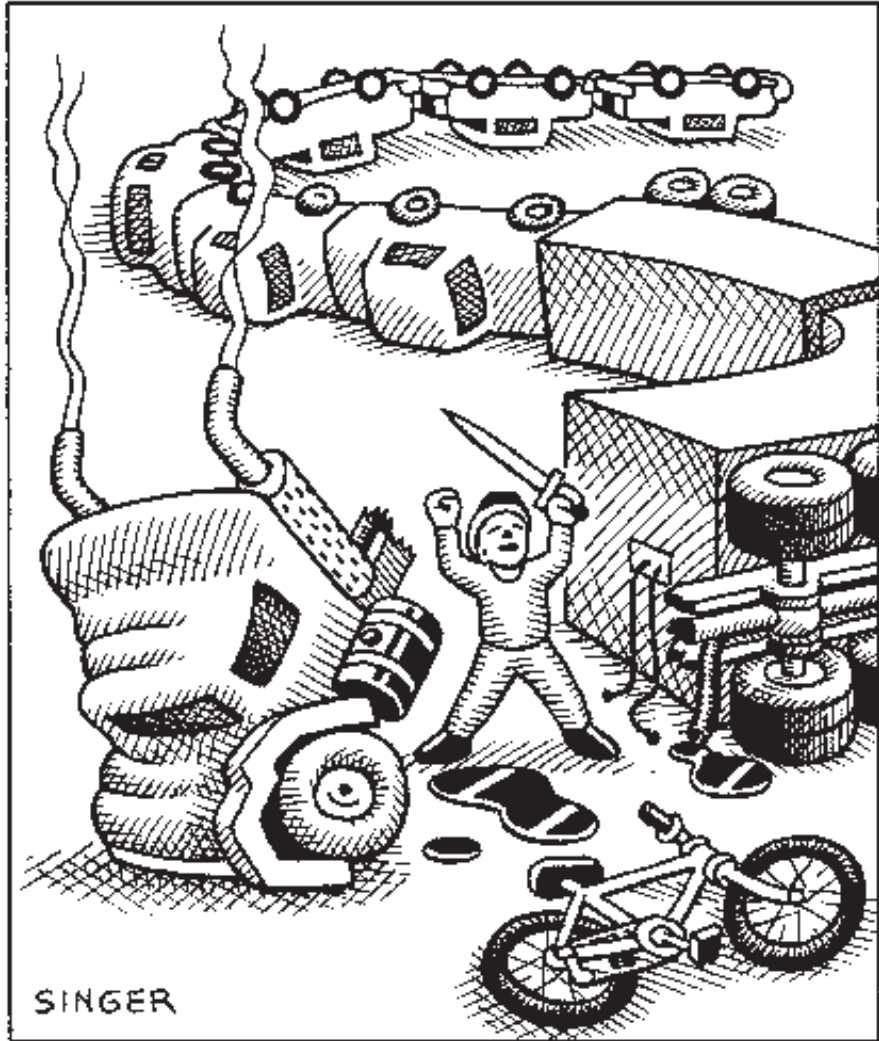


CANSADO DE ALARMES DISPARANDO DE MADRUGADA?... COMPRE

O MÍSSIL TELEGUIADO ANTI-ALARME







SINGER



CAR WARS

OS EMPODERADOS CONTRA-ATACAM
POR RANDY GHENT



“Duas frentes se formaram no calor da batalha: a vontade do povo e a vontade do governo. As pessoas não querem mais o automóvel; já o governo, ou parte dele, quer conservá-lo a todo custo.”

- Felici Maissen, “Der Kampf um das Automobil in Graubünden 1900-1925,” 1968

Está cada vez mais claro. Um movimento crescente vem se formando para libertar as cidades ao redor do mundo do jugo dos carros, um movimento que se faz ouvir cada vez mais alto através de fronteiras políticas e linguísticas.

E não é tarde demais para você também participar. Felizmente, há tarefas sob medida para cada tipo de personalidade, seja você daqueles que se sentem mais à vontade educando crianças, encontrando-se com os responsáveis pelo planejamento urbano, conduzindo pesquisas, redigindo comunicados de imprensa ou passando dias do seu verão em manifestações e ocupações. Todo trabalho é importante. Existem também muitas idéias de ação criativa que podem ser realizadas por um pequeno grupo de pessoas (ou mesmo por

um único indivíduo). O presente capítulo extra (isso mesmo, você obteve sete capítulos pelo preço de apenas seis!) oferece uma pequena amostra para manter o seu cérebro estimulado e seu coração palpitando:

- Na cidade de Nova York, um grupo chamado “Right of Way” (Direito de Passagem) chamou a atenção para o que eles chamaram de “a violência do carro”, pintando memoriais dedicados às vítimas dos carros. Cada memorial consiste no esboço de um corpo em tamanho natural, com o nome da vítima e a data na qual ele ou ela foi “MORTO POR UM AUTOMÓVEL”, pintado sobre uma faixa de pedestres ou sobre a calçada.

- Quando o prefeito de Madrid propôs a construção de uma rede de 140 quilômetros de rodovias subterrâneas, o grupo “Ecologistas en Acción” apresentou aos líderes da cidade uma “criatura geneticamente modificada”, metade-humano e metade toupeira, projetada para sobreviver no novo habitat urbano. O Homo Madritensis Futuribilis apareceu frequentemente em inaugurações de túneis e salpicou a campanha de reeleição do prefeito com demonstrações de “gratidão” por tamanho entusiasmo nas atividades de escavação.

- Em São Francisco, vários arremessadores de torta da misteriosa “Biotic Baking Brigade” (algo como a Brigada Assadora de Bióticos) acertaram três tortas na cara do presidente da empresa de petróleo Chevron, Kenneth Derr, antes de desaparecer de cena com suas bicicletas, sem deixar vestígios. O agente 3.14 da Brigada desferiu a primeira tortada logo após perguntar ao presidente: “As pessoas realmente matam nigerianos pelo petróleo?” e responder à própria pergunta com um “Sim, as pessoas fazem”, em referência a campanha publicitária da Chevron, “As pessoas fazem”¹.

- Muitos grupos já organizaram refeições nas quais os convidados se prontificam a trazer comes e bebes (potluck), com o objetivo de reforçar seus laços comunitários, mas muito poucos realizaram tais encontros no meio da rua. O grupo “Mobil Ohne Auto” (Móveis sem Automóveis) em Münster,

1 “People Do” no original.

Alemanha, organizou diversas “ações de café da manhã” isolando vagas de estacionamento nas laterais das ruas para um café da manhã comunitário. “Nós estamos tomando de volta os nossos espaços de convivência”, disse um dos participantes. “Há espaço mais do que o suficiente dedicado aos carros nessa cidade, mas muito pouco espaço para as pessoas.”

O ÚLTIMO EMBATE DA G.M.



- Tooker Gomberg e Angela Bischoff perambulavam pela rua St. Denis, uma das longas ruas que dão a volta em Montreal, quando avistaram um sofá esperando ser coletado pelo caminhão de lixo. Eles se acomodaram no

sofá e começaram a ler tranquilamente o seu jornal, enquanto aproveitavam para se bronzear um pouco. Foi assim que o sofá abandonado tornou-se inesperadamente um instrumento para a liberação de um pequeno pedaço de asfalto antes reservado aos carros. Milhares de pessoas que passavam por lá não conseguiram conter o sorriso; muitos caíram na gargalhada. Fotógrafos disparavam suas câmeras. Pais riam e cutucavam suas crianças para que olhassem a cena. Uma mulher juntou-se ao casal e convocou a multidão: “Tragam os seus móveis. Estamos precisando de uma mesa de cozinha!”. A ação espontânea durou cerca de duas horas, até ser interrompida por uma dupla azeda de policiais que puniram Gomberg e Bischoff com duas multas pelo delito de “sofá na rua”.

- Há rumores de que tenha sido um grupo de mulheres inglesas por volta de seus 80 anos, membros de uma associação local de pedestres, que começou o que hoje chamamos de “car bouncing.” Quando se depararam com um carro estacionado na calçada, bloqueando seu caminho, elas simplesmente cercaram o carro e “quicaram-no” de volta para a rua.

- Em um acampamento organizado em reação a construção de uma autoestrada na Alemanha (A17), ativistas ergueram imensas molduras nas laterais da pista, molduras que se assemelhavam aos típicos outdoors de beira de estrada. A diferença é que as molduras tinham, por sua vez, o centro vazio, deixando assim entrever a paisagem subjacente, e com isso sugeriram o “enquadramento” da paisagem ameaçada, enquanto citavam Goethe: “Por que vaguear na vastidão; veja que o Bem se encontra tão perto”.

- A ingloria “manif spaciale” (manifestação espacial) desenvolvida pelo grupo “Le Monde à Bicyclette”, de Montreal, é simplesmente uma turma de ciclistas que pedala por aí com imensas “gaiolas espaciais” acopladas às suas bicicletas, o que as faz ocupar a mesma quantidade de espaço ocupada por um carro. Em primeiro lugar, a ação é indiscutivelmente bem humorada - uma bicicleta ocupando tanto espaço é algo um tanto ridículo de se ver. E esse é precisamente o ponto: por que ocupar tanto espaço para

locomover apenas uma pessoa pra cima e pra baixo? Que desperdício! Além disso, ter sua bicicleta envolta em uma gaiola permite que você pedale no seu próprio ritmo de passeio, sem ter de se equilibrar no limitado espaço entre os carros e o meio-fio, ou se preocupar com carros tirando uma fina (apesar de os motoristas terem pavor de arranhar a pintura de suas latarias).



Michael Hartmann, cidadão de Munique, ganhou status de semi-celebridade em toda a Alemanha depois de caminhar por cima de carros que bloqueavam a calçada e conseguir uma decisão da Suprema Corte permitindo que pedestres assim o fizessem daqui pra frente. Desde então, Hartmann adotou uma nova tática: “Street walking” (ou “caminhar na rua”) que consiste em caminhar em linha reta, tranquilamente e com confiança, em direção

ao seu destino - muitas vezes atravessando uma rua pela diagonal - sem se preocupar com a existência de um cruzamento, passagem de pedestres, farol vermelho ou caminhão avançando na sua direção. Hartmann afirma que, de qualquer forma, os semáforos, em sua origem, foram concebidos apenas para os carros - de 1923 a 1927 em Paris - e que os pedestres podiam atravessar em qualquer lugar.

LA CARRADA!



Passeios de bicicleta de Massa Crítica (“Critical Mass”) já ocorreram em mais de 230 cidades ao redor do mundo, reunindo por vezes vários milhares de ciclistas à noite, durante a hora do rush. Nesse tipo de iniciativa não há lideranças; as pessoas simplesmente se reúnem a cada mês e decidem organicamente quando o passeio deve começar. Os participantes afirmam: “Não estamos bloqueando o tráfego, nós somos o tráfego”, já que os

ciclistas - todos os outros dias do mês - não recebem sua justa parcela das vias públicas. Os maiores passeios desse tipo ocorrem em Londres, Sydney, Melbourne e São Francisco.

Ativistas do grupo Maloka, em Dijon, França, tiveram a ideia de construir carros de papelão desenhados com caretas, feitos com armação de madeira, e rodas de carrinho de supermercado. Os ativistas então pintam esses carros com slogans como “Eu poluo, torno meu dono agressivo e nunca o deixarei viver até a velhice!” Em seguida eles dão umas voltas pra lá e pra cá no estilo Fred Flintstone, para animar as manifestações, o que sempre funciona, pelo menos até o momento em que personagens cuspidos de fogo entram em cena para queimar os carrinhos em um ritual de sacrifício ao “deus do espaço público”.

Entusiastas da bicicleta em São Francisco combinaram as duas ideias acima ao organizar a contra-manifestação de uma contra-manifestação. Quando 15 defensores de carros organizaram uma “Car Critical Mass” para protestar contra o que eles viam como preconceito da prefeitura contra os motoristas, os manifestantes viram-se superados em número por um grupo benevolente que veio engrossar a manifestação dirigindo “bicicletas utilitárias esportivas”.

Depois que a prefeitura da cidade de Varsóvia, na Polônia, paralisou a construção de uma ciclovia por dois anos, ativistas ligados à “Federação Verde” pintaram por conta própria uma faixa de bicicleta de 550 metros, sem permissão, com a participação de 150 ciclistas de uma demonstração do tipo “Massa Crítica”. Eles exigiram que a cidade construísse mais ciclovias, caso contrário tais ações se repetiriam todos os meses.

City Repair, em Portland, Oregon, especializou-se em transformar cruzamentos em animadas praças públicas. Um deles recebeu o nome de “Share-It Square”, e apresenta um quadro de avisos relativos à comunidade, bancos públicos, uma estação de produção (onde qualquer um pode pegar, dar ou trocar comida livremente), uma estação de artes e artesanato (onde

as pessoas podem pegar ou doar artigos feitos à mão), e o que um jornal descreveu como “uma coleção suspensa de canecas e garrafas térmicas apelidada T-station,” que fornece gratuitamente chá quente 24 horas por dia. Hortas orgânicas são cultivadas nos canteiros das calçadas, e uma linda pintura de mandala gigante preenche toda a superfície do cruzamento, simbolizando o novo espírito de comunidade.



Desde 1995, festas de rua do tipo “Reivindique a Rua” (“Reclaim the Streets”) espalharam-se pelo mundo inteiro. Todos estão convidados a participar, mas apenas alguns conhecem o local de antemão. Dois carros velhos chocam-se, e seus motoristas de mentirinha fingem estar irados, enquanto continuam a escangalhar o carro um do outro no meio de um cruzamento movimentado. Enquanto isso, festeiros de plantão entram em cena, vindo de um ponto de encontro previamente designado. A festa começa. Uns trazem uma piscininha de areia, outros formam uma banda e outros ainda montam um palco. De todo lado aparecem bolas de malabarismo, pinturas de rosto, móveis de sala de estar - qualquer coisa para recriar o espaço público que foi perdido para o espaço privado dos caixotes de metal ambulantes (carros). A maior festa do ano de 1996 viu 8.000 pessoas reivindicar, redecorar e plantar árvores em uma rua de Londres.

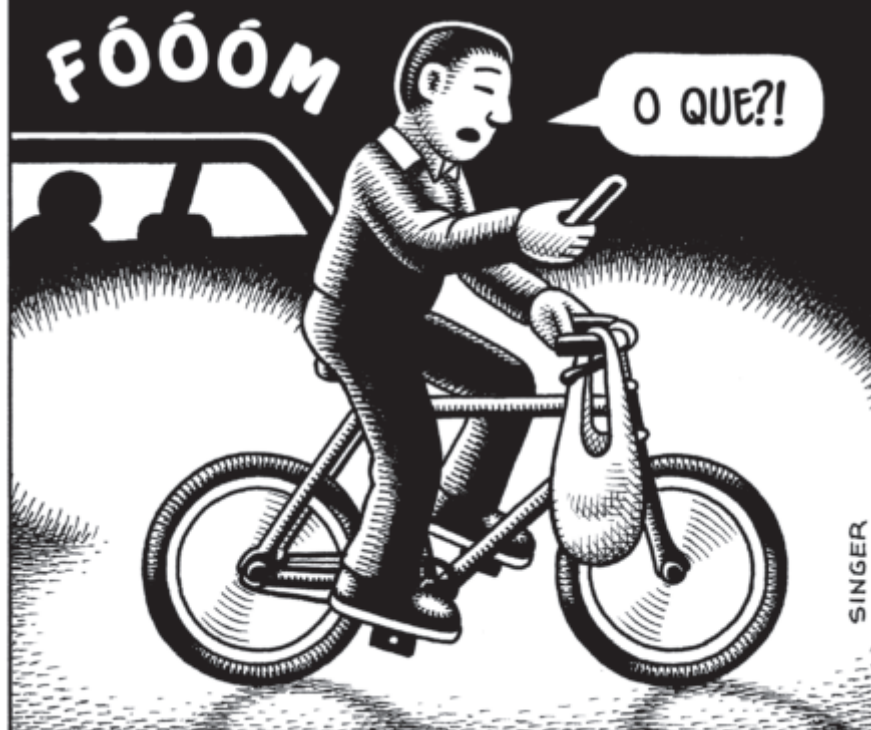
Prevedo que o conselho municipal de sua cidade jamais apoiaria o Dia Mundial sem Carro (“World Carfree Day”), ativistas em Adelaide, Austrália, decidiram promover o evento por conta própria. Para isso imprimiram 1.000 pôsteres e 5.000 panfletos anunciando que o centro de Adelaide ficaria fechado aos carros, adicionando até mesmo uma falsificação do carimbo oficial do governo. O Ministro dos Transportes “enlouqueceu” quando descobriu os panfletos. O governo e o Conselho da Cidade de Adelaide sentiram-se na obrigação de emitir um comunicado de imprensa alertando quanto ao trote. Com isso a ação ganhou dois dias de cobertura na televisão, rádio e jornais, logo antes da data do “evento”. Um dos ativistas escreveu: “Será que foi a minha imaginação ou realmente havia menos carros na cidade naquele dia? Eu sei de pelo menos cinco pessoas que não foram de carro para o centro da cidade porque acreditaram nos cartazes e não viram a mídia anunciando o embuste”.

Como demonstram esses exemplos, a imaginação pode ser o antídoto para a monotonia da previsibilidade. Ela pode inspirar os participantes, bem como o público, e servir a azucrinar os nossos oponentes. É claro que o ponto aqui não é convencê-lo a imitar as ações dos outros, mas a usá-las como inspiração para algo novo, que se encaixe no contexto e circunstâncias próprias à sua cidade ou bairro. Então galera, vamos nessa! O que vocês estão esperando?

Randy Ghent, americano que mora em Praga, é co-diretor do World Cafre Network. Divide seu tempo entre um apartamento moderno e uma van cigana sem eletricidade nem água corrente. As macieiras e nogueiras permitem que ele tome café da manhã sem sair da cama. Ocasionalmente, viaja por aí, mas evita países onde seu nome significa “Cavaleiro Excitado”.

SUICÍDIO ASSISTIDO EM DUAS RODAS:

PEDALAR ENQUANTO ESCREVE NO CELULAR, À NOITE,
VESTINDO PRETO, SEM LANTERNA, SEM CAPACETE E COM
UMA SACOLA DE COMPRAS PENDURADA NO GUIDÃO!



SINGER

CARRO OU BIKE

QUAL É MELHOR?




<ul style="list-style-type: none"> • NEM SEMPRE DÁ PARTIDA. PROPENSO A COMPLEXOS PROBLEMAS MECÂNICOS • O USO EXCESSIVO TE DEIXA FLÁCIDO E FORA DE FORMA • POLUI O AR E A ÁGUA, FAZ BARULHO, CAUSA GUERRAS E MUDANÇAS CLIMÁTICAS • PROMOVE UMA EXPANSÃO URBANA INEFICIENTE • TRANSPORTA PESSOAS E OBJETOS GRANDES • CUSTA MAIS DE R\$ 20 MIL EM SEGURO, COMBUSTÍVEL, ÓLEO, DEPRECIÇÃO, CONSERTOS E ESTACIONAMENTO • O PREÇO DE UM USADO, MAS DECENTE, É UNS R\$ 15 MIL 	<ul style="list-style-type: none"> • SEMPRE DÁ PARTIDA! É TÃO SIMPLES QUE VOCÊ MESMO PODE CONSERTAR! • VOCÊ FICA SEMPRE SUPER EM FORMA • SILENCIOSA, NÃO POLUI, É PRODUZIDA COM BEM MENOS MATERIAIS • PROPICIA CIDADES MAIS DENSAS, NAS QUAIS SE PODE CAMINHAR • TRANSPORTA PESSOAS E OBJETOS GRANDES, COM AJUDA DE UM REBOQUE • CUSTA UNS R\$ 150 REAIS OU MENOS DE MANUTENÇÃO POR ANO • O PREÇO DE UMA USADA, MAS DECENTE, É UNS R\$ 500
---	---

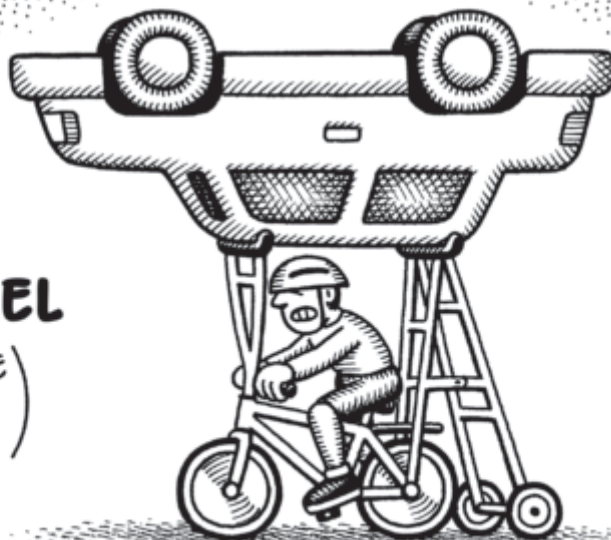
FRACOTE

(SUPORTE
PARA
BIKE)



NOTÁVEL

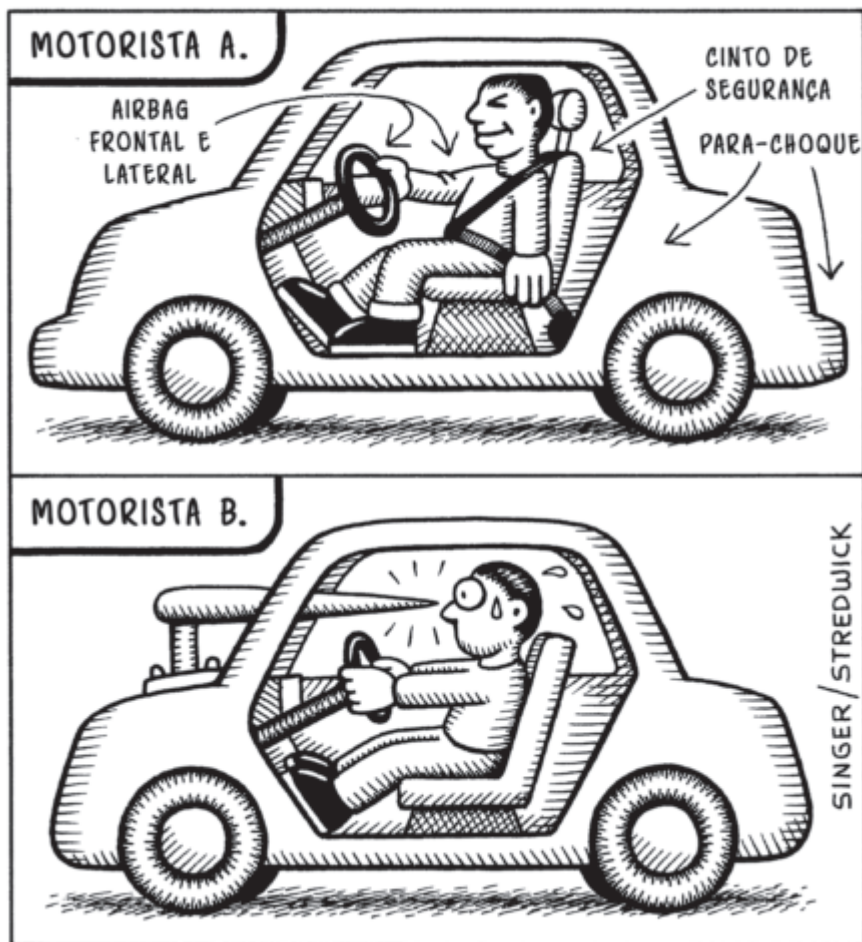
(SUPORTE
PARA
CARRO)

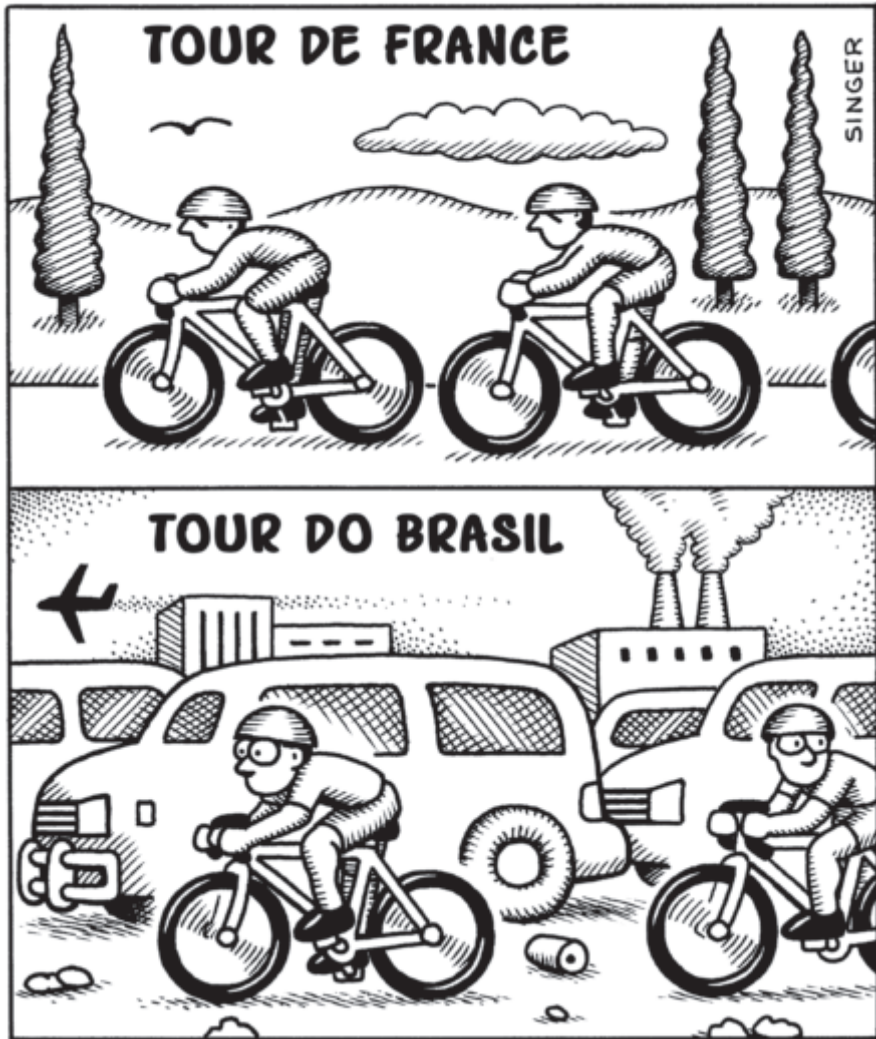


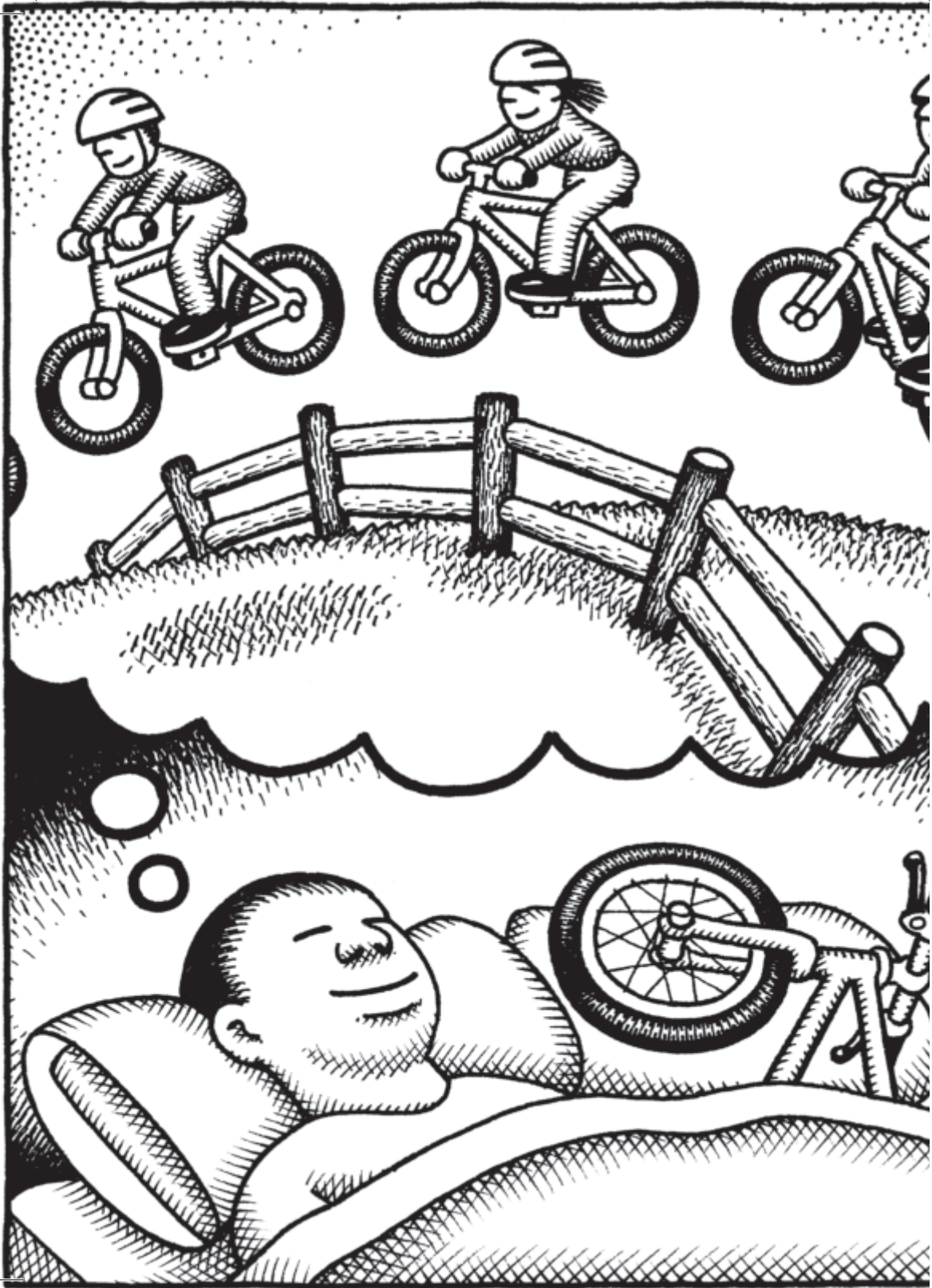
SINGER



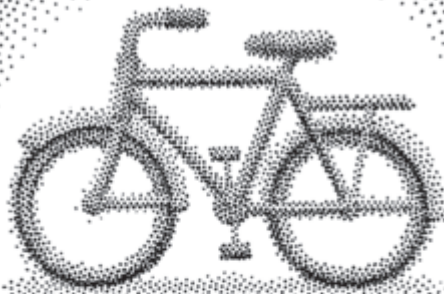
QUEM IRÁ CONDUZIR COM MAIS ATENÇÃO?







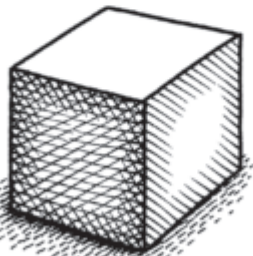
BICICLETAS DE ARTISTAS FAMOSOS



SEURAT



PICASSO



DUCHAMP

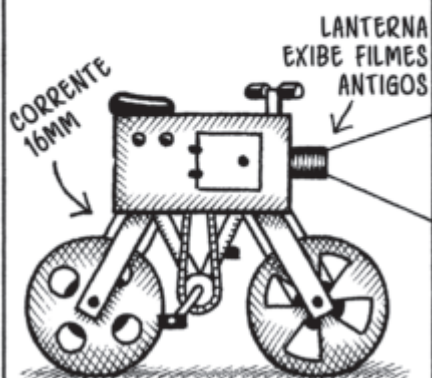


DALI

SINGER

BICICLETAS-CONCEITO

BIKE PROJETOR



BIKE MICKEY MOUSE (RECLINADA)



SINGER

BIKE SKATE

PARTE DIANTEIRA SOLDADA À FORQUILHA. PARA GUIAR, INCLINE-SE OU PULE



BIKE BOLA DE PRAIA

...ELA QUICA DE MONTÃO!



O QUE AS PERNAS DA SUA CALÇA DIZEM SOBRE VOCÊ





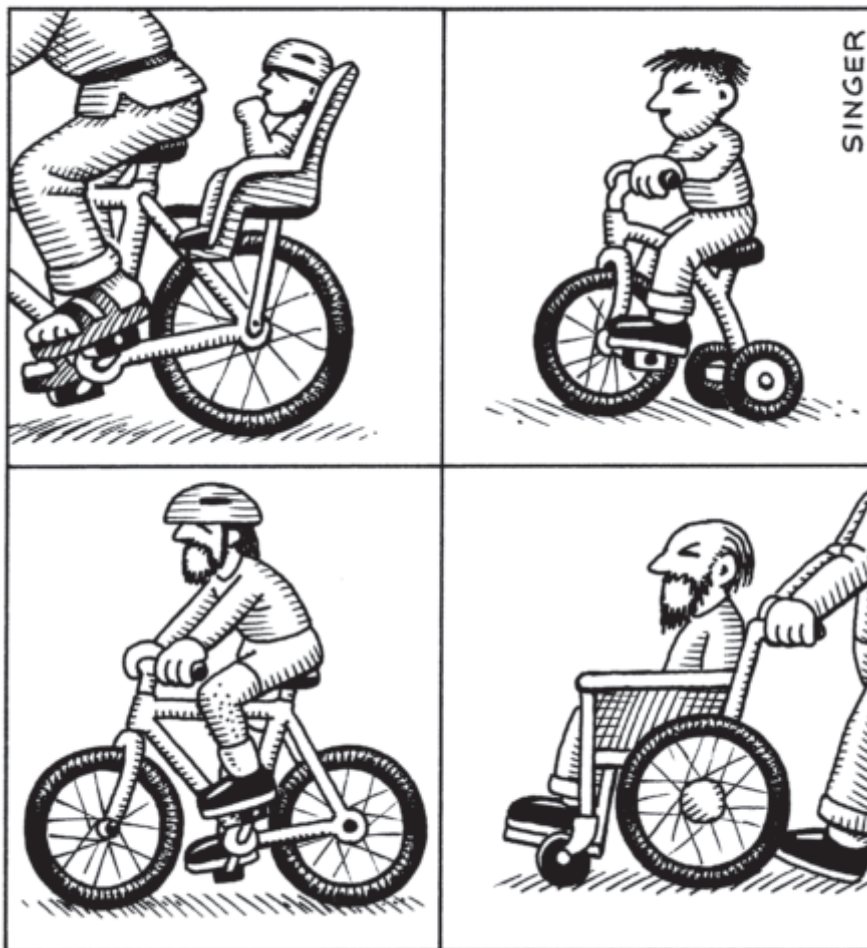


CABEÇA ENGRENADA

SINGER



O CICLO DA VIDA



BIKE CARRINHO DE BEBÊ

REMOVA A RODA
DA FRENTE DA
BICICLETA.
ENCAIXE
O GUIDÃO E
A FORQUILHA
DIANTEIRA NO
CARRINHO

GULOSEIMAS
E
SUPRIMENTOS

RODAS DE
URETANO DE
ALTA
VELOCIDADE

SINGER

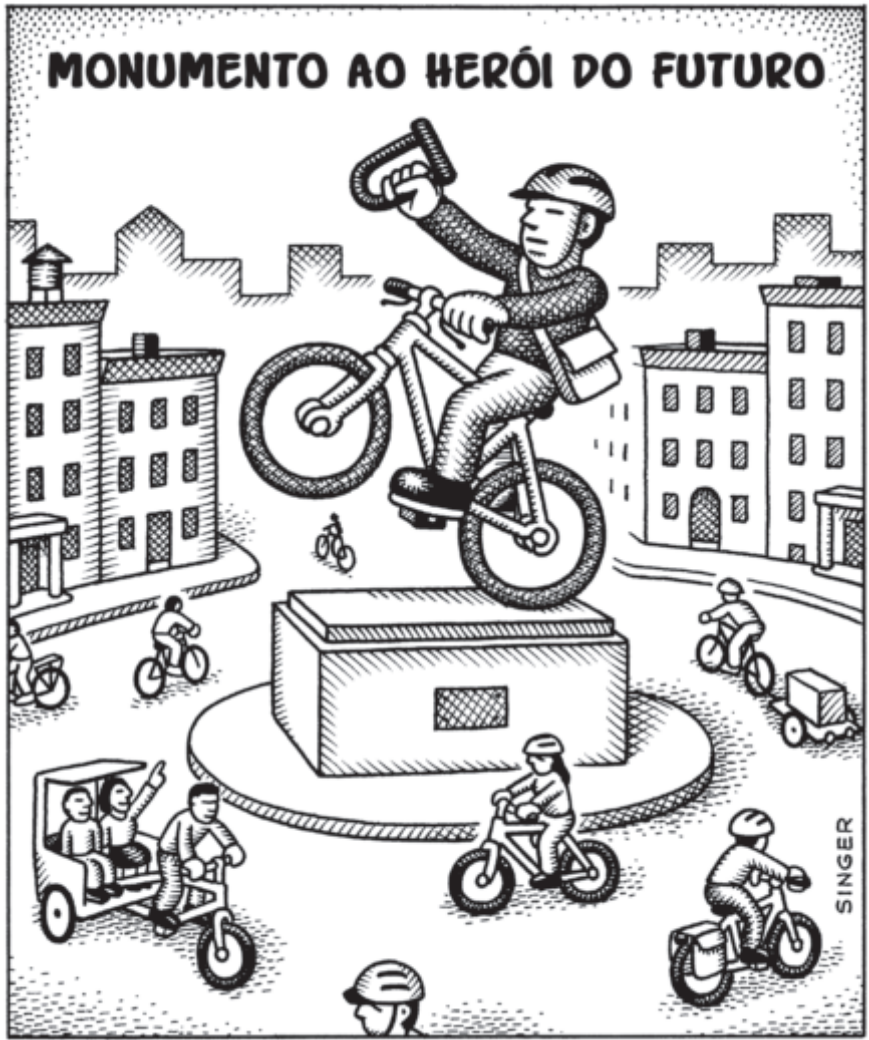


PELO AMOR
DE DEUS...

PEDALE LÁ FORA!





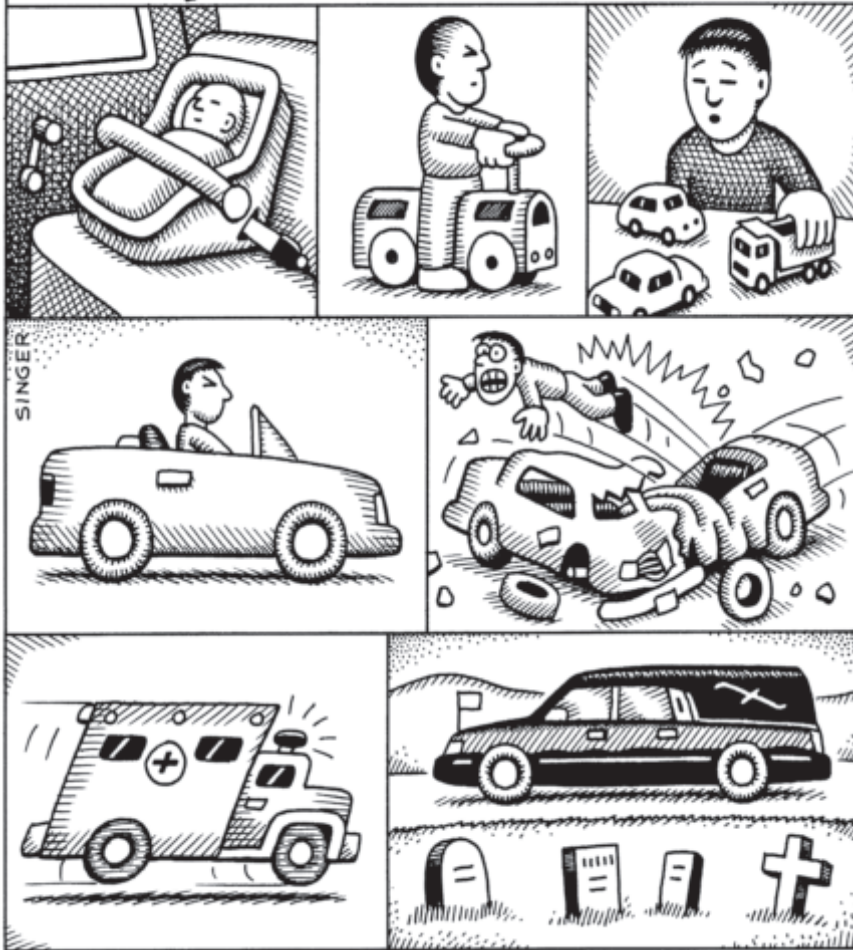


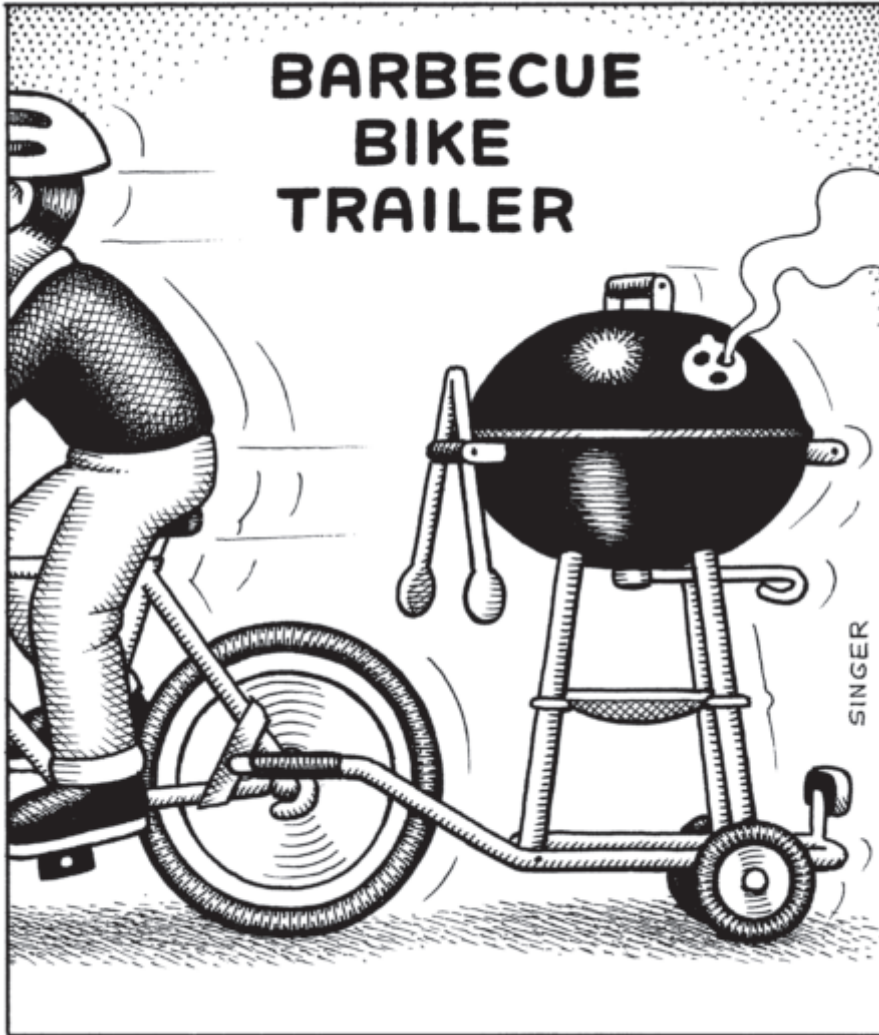
TRANSPORTE RETRÔ

SINGER



DO BERÇO À COVA DENTRO DE UM CARRO







APOIE O DIA
DE BIKE
AO TRABALHO

SINGER



O REMO RECLINADO

ARRRRGG!!

REMO DIRECIONAM AS
RODAS POR MEIO DE
ENGENHAGENS E CORREIAS

↑
BANDEIRA, PARA
MELHOR
VISIBILIDADE

ANDY SINGER

↑
PEQUENAS PÁS NAS
RODAS TRASEIRAS TORNAM
O VEÍCULO ANFÍBIO





SINGER

CARDERNETA DE ENDEREÇOS



Felizmente, o número de organizações, instituições e espaços abertos para o debate sobre bicicletas, mobilidade justa e transporte público se multiplicou nos últimos anos no Brasil. Abaixo relacionamos* algumas das principais organizações, uma lista que está longe de ser completa e serve apenas como referência. Se não encontrar nenhuma iniciativa em sua cidade, (o site da União de Ciclistas do Brasil pode ajudar na procura: <http://www.uniaodeciclistas.org.br/sobre-a-ucb/associados/>) junte mais gente e organize uma!

Ameciclo

A Ameciclo atua no Recife e tem como prioridade declarada "a conscientização do caráter público do tecido urbano e a necessidade de humanizá-lo por meio da convivência pacífica entre as diferentes modalidades de transporte".

<http://www.ameciclo.org/a-ameciclo/quem-somos>

ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos)

Entidade civil sem fins lucrativos voltada para discussão sobre transporte público. Participa em debates sobre mobilidade e apresenta levantamento detalhado sobre o custo da tarifa de ônibus nas principais cidades brasileiras.

<http://www.antp.org.br/sistema-de-informacoes-da-mobilidade/tarifas.html>

Associação Ciclourbano Aracaju

Organização sergipana voltada para promover “a utilização da bicicleta, como também o uso de outras formas de locomoção e transporte à propulsão humana, com integração ao transporte público motorizado”.

<http://www.ciclourbano.org.br/>

BH em Ciclo

Associação mineira que surgiu para facilitar o diálogo de ciclistas com o poder público e promover a bicicleta como transporte, “assim como incentivar o seu uso como modal capaz de mitigar o uso do transporte motorizado privado em Belo Horizonte”.

<http://bhemciclo.org/>

Bicicletada

Movimento sem líderes inspirado na Massa Crítica, ou Critical Mass, uma “coincidência organizada” que começou a tomar as ruas de São Francisco nos EUA no início dos anos 90. A página, criação coletiva dos participantes, reúne informações e links sobre as bicicletadas brasileiras.

<http://bicicletada.org/>

Bike Anjo

Rede de ciclistas que promove, mobiliza e ajuda pessoas a começarem a utilizar a bicicleta para transformarem suas cidades.

<http://bikeanjo.org/>

Ciclanas

Coletivo feminista de Fortaleza que promove debates e atividades sobre a mulher no trânsito. <https://www.facebook.com/ciclanas/>

Ciclocidade

A Ciclocidade é a principal organização de ciclistas de São Paulo e pretende “contribuir para a construção de uma cidade baseada na igualdade de acesso a direitos, promovendo a mobilidade e o uso da bicicleta como instrumento de transformação”.

<https://www.ciclocidade.org.br/>

Ciclo Iguazu

Associação de Curitiba criada com o objetivo de forçar o poder público a dialogar e ver o ciclista em Curitiba. “É isso mesmo – forçar – porque foi assim que agimos desde sempre. Se o interlocutor te ignora, você faz algo para chamar sua atenção. Junta um monte de gente na rua. Sai gritando. Cria

fantasias. Cria fatos. Pinta ciclofaixas. Re-organiza o espaço urbano. Re-significa as coisas.”
<http://www.cicloiguacu.org.br/>

CicloMobi

A CicloMobi de Maceió trabalha com a promoção da “bicicleta, e outros veículos de propulsão humana, como um meio de transporte, visando construir uma cidade mais humana, eficiente e menos poluente”.
<http://www.ciclomobilidade.org/>

Ciclo Noroeste

A Ciclo Noroeste do Paraná vem para “democratizar o espaço público e disseminar a cultura do convívio e da harmonia entre as pessoas na via pública, em busca da promoção de políticas públicas de mobilidade em especial da mobilidade suave”.
<http://www.ciclonoroeste.org.br/>
www/index.php

Ciclovida

A Ciclovida, também de Fortaleza, trata de “humanização do trânsito, democratização do acesso ao espaço público, a bicicleta como ferramenta de luta feminista, dentre outros.”
<http://www.ciclovida.org.br/>

Cidadeapé

A Cidadeapé foi criada para defender as condições dos espaços da cidade para quem se desloca a pé. É uma organização de voluntários trabalhando por uma cidade acessível, amigável e, sobretudo, caminhável.
<https://cidadeape.org/>

Cidade Ativa

Organização formada por pessoas que acreditam em cidades e estilos de vida mais saudáveis. “Para nós, cada edifício, praça, escada ou calçada esconde uma oportunidade de redescobrir a cidade e promover hábitos mais ativos”. Integrantes do grupo já desenvolveram projetos para cidades mais ativas.
<https://www.cidadeativa.org.br/>

Corrida Amiga

Rede de voluntários que inspira pessoas a trocarem o carro pelo tênis. “Encantados pela liberdade e autonomia que o transporte a pé proporciona acreditamos que isso transforma a relação com você mesmo, com as pessoas e com a cidade”. <http://corridaamiga.org/>

Instituto Aromeiazero

Organização que promove “atividades transformadoras” de empreendedorismo, educação e cultura, desenvolvimento social e esportes. Baseado em São Paulo, o grupo articulou iniciativas recentes importantes como o Pedala na Luz/Cracolândia, Bike Arte, Pedala Zezinho, entre outros. <https://www.aromeiazero.org.br/>

Instituto CicloBr

Também de São Paulo, o CicloBR foi uma das organizações que mais trabalhou pelo reconhecimento da Rota Márcia Prado, que liga São Paulo até Santos, além de organizar outras atividades importantes como o Desafio intermodal. <http://ciclobr.org.br/>

Mão na Roda

A Oficina Mão Na Roda é uma oficina mecânica coletiva e autogestionada, que funciona como um espaço inclusivo e colaborativo para aprendizado sobre manutenção e mecânica básica de bicicletas. Hoje os encontros acontecem no Centro Cultural São Paulo, em São Paulo, e são geridos por um coletivo horizontal independente. <https://www.ciclocidade.org.br/maonaroda>

Mobicidade Salvador

Coletivo que “tenta ajudar a construir cidade mais humana, segura, saudável e justa, onde todos possam escolher o seu meio de locomoção dignamente”. <https://mobicidadessa.wordpress.com/>

Mobicidade Porto Alegre

Associação que defende “políticas públicas que beneficiem não apenas o trânsito de bicicletas, mas todos os modais não motorizados”. <https://www.mobicidade.org/>

MobiRio

Associação que trabalha em prol da mobilidade ativa criada com o objetivo de ajudar no diálogo com o poder público. É composta por um “conjunto de pessoas que voluntariamente se dedica à luta por uma cidade mais humana, que respeite, promova e valorize a mobilidade ativa”. <https://mobirio.org/>

Nossa São Paulo

Rede de organizações que procura monitorar e incidir sobre políticas públicas na cidade de São Paulo. Tem acompanhado de maneira ativa debates sobre mobilidade e ocorrências no trânsito. <http://www.nossasaopaulo.org.br/>

Pedala Manaus

Movimento de Manaus, no Amazonas formado por pessoas que acreditam na “capacidade de transformação social, ambiental e econômica que a bicicleta pode trazer para os cidadãos e o ambiente urbano da cidade”. <http://www.pedala-manaus.org/>

Rodas da Paz

A ONG foi criada em 2003 com o objetivo declarado de “reagir à violência e ao crescente número de acidentes e mortes no trânsito do Distrito Federal”. A organização trabalha com “promoção da mobilidade sustentável, plural e pacífica, como direito de todo cidadão” e tem realizado importante trabalho em defesa da redução da velocidade e valorização da vida. <http://www.rodasdapaz.org.br/>

Transporte Ativo

Organização que nasceu no Rio de Janeiro com o objetivo de valorizar meios de transporte à propulsão humana nos sistemas de trânsito como uma forma de mobilidade sustentável e da qualidade de vida. Grupo dedicado que defende cidades com melhor saúde, maior inclusão social, menor poluição, mais felizes e seguras. Tem atuação local, nacional e internacional. <http://transporteativo.org.br/>

UCB - União de Ciclistas do Brasil

União das principais associações de ciclistas do Brasil. No site, é possível encontrar organizações de todo o país, incluindo as que, infelizmente, não couberam nesta relação por falta de espaço, mas que também tem papel importante nas construção de mudanças em rumo a uma sociedade menos carrodependente. <http://www.uniaodeciclistas.org.br/>

* Valeu Aline Calvacante, Daniel Santini, Flávio Soares, João Lacerda e JP Amaral, que gentilmente ajudaram a organizar essa relação.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)

S617c

Singer, Andy.

Cartoons: atropelando a ditadura do automóvel / Andy Singer;
com Randy Ghent; tradução Daniel Bezerra Corral; [ilustrações do
autor]. – São Paulo (SP): Autonomia Literária, 2017.

Título original: Cartoons
ISBN 978-85-69536-17-8

1. Histórias em quadrinhos. I. Ghent, Randy. II. Corral, Daniel
Bezerra. III. Título.

CDD-741.5

FONTES Marcatti Balões, SF Slapstick Comic e Fairfield LT Std
PAPEL Avena
IMPRESSÃO Graphium
TIRAGEM 1.500 exemplares