

Elogio da bicicleta*

Tive a minha, mesmo minha, primeira bicicleta com 8 anos. A custo de muitas quedas, esfoladelas e outras dores, aprendi a equilibrar-me numa velha pasteleira, roda 24, grande demais para o meu tamanho, pertença de um rapaz da vizinhança que, a troco de dar trambolhões no meu par de patins, me deixava, de bom grado, experimentar a sua bicicleta.

“A primeira pedalada é a aquisição de uma nova autonomia, é a bela escapadela, a liberdade palpável, o movimento na ponta do pé, quando a máquina responde ao desejo do corpo e quase o antecipa”, escreve Marc Augé evocando a sua infância, na Bretanha, nos anos 50. Tive a minha, mesmo minha, primeira bicicleta com 8 anos. A custo de muitas quedas, esfoladelas e outras dores, aprendi a equilibrar-me numa velha pasteleira, roda 24, grande demais para o meu tamanho, pertença de um rapaz da vizinhança que, a troco de dar trambolhões no meu par de patins, me deixava, de bom grado, experimentar a sua bicicleta. Isto foi no tempo em que capacetes, joelheiras, cotoveleiras e demais parafernália não existiam, como não havia cintos nos carros ou cadeiras para crianças. Ainda assim, é provável que os meus pais tenham achado demasiado arriscada a situação: o miúdo vizinho de patins, eu de bicicleta, ambos em equilíbrio periclitante, tentando ensinar um ao outro as respectivas habilidades. Não sei bem se foi por causa disso, mas gosto de pensar que sim, que um belo dia chegou a casa uma bicicleta novinha em folha. Não era uma pasteleira, nem tão pouco o tipo de bicicletas então na moda, com um ridículo assento de encosto e volante generoso, conhecidas como *chopper*, por imitarem as motos do Easy Rider. Antes, uma bicicleta verde, com a forma de um Vê, daquelas que se podem dobrar ao meio e transportar, o assento e volante reguláveis, roda 20, pneus largos, sem mudanças. Depois do treino com a pasteleira em que sentado no selim não chegava com os pés ao chão, aprendi a ciclar num ápice e sentia-me confiante para me aventurar por estradas e caminhos. Com esta autonomia velocipédica o meu mundo alargou-se e comprimiu-se; quando os meus melhores amigos se mudaram com os pais para uma vivenda longe do centro da vila, o tempo para percorrer esse caminho diminuiu tornando-se pretexto para desvios e incursões noutras paragens. Num tempo em não havia telemóveis e internet, a bicicleta trouxe-me mais autonomia, mais liberdade e mais amigos, como o Lídio a quem a emprestava para que ele me ensinasse a montar uma égua albardada que o pai lhe confiava, aos sábados, com o rebanho. Depois de uma aventura equestre que podia ter acabado mal, deixei de tentar montar a égua sem freio e que, para mais, como então disse o pai do Lídio, “anda folgada”. Passei a dedicar-me por inteiro à minha bicicleta, apesar de tudo mais fácil de controlar e menos dada a humores. Durante os cinco ou seis anos em que usei essa bicicleta ela foi ficando cada vez mais depurada, primeiro suprimi o guarda-correntes, depois os guarda-lamas, travão dianteiro... Ao longo da vida tive outras bicicletas, mas nenhuma me marcou e me deu mais, e eu a ela, do que essa primeira bicicleta verde, em forma de Vê.

Recentemente, há pouco mais de um ano, voltei à bicicleta, não, bem entendido, à bicicleta verde em forma de Vê articulada (vendem-se hoje modelos bem mais sofisticados desse conceito) mas à bicicleta enquanto opção de mobilidade urbana. Tenho sorte. É isto que costumo dizer aos meus amigos e conhecidos. Tenho a sorte de poder ir de bicicleta para o trabalho e de viver num recanto da cidade onde pedalar é fácil, o que me torna a vida mais fácil, por exemplo, no que diz respeito ao estacionamento: qualquer poste de iluminação pública ou sinal de trânsito proibido serve para deixar a minha nova pasteleira urbana com mudanças. Mas, por mais que esforço por explicar isto, penso que a maioria das pessoas que me rodeiam me toma como uma espécie de herói ou, então, como um excêntrico. O lado heróico vem em grande medida da convicção arreigada de que Lisboa não é sítio que se recomende para ciclar, que há muitas subidas, e, mais grave, é muito perigoso devido aos automobilistas que temos por cá, os apressados, os aselhas, os “fanjos”, etc.. Tudo isto é em grande parte verdade, e acresce ainda que a cidade não está, de todo, pensada para os ciclistas, apesar de umas ciclovias que são sobretudo projectadas para contemplar o uso recreativo da bicicleta, ao fim-de-semana, com equipamento a preceito e modelos caros. O planeamento urbano (e rodoviário) que contemple soluções de mobilidade urbana tendo em conta o uso instrumental da bicicleta está, de resto, muito pouco desenvolvido entre nós; apesar de algumas experiências (bugas em Aveiro, as bicas em Cascais, li também sobre um outro sistema de uso colectivo de bicicletas na Universidade do Minho) estamos a anos-luz de inúmeras cidades do centro e norte da Europa cujo planeamento rodoviário prevê corredores, semáforos, zonas de estacionamento, e por aí adiante, para ciclistas. Existe nesses sítios uma cultura do uso instrumental da bicicleta que leva estudantes a ir de bicicletas para o *campus*, pais e mães que levam e trazem os filhos dos infantários, donas de casa que transportam as compras do dia no cesto da frente, que, nosso caso, praticamente desapareceu no processo de motorização da pasteleira para a mota casal ou zundap e para o carro, processo esse acelerou vertiginosamente nas últimas três décadas. Passámos todos a andar de carro para todo o lado e logo após os 18 anos, recém-encartados. É verdade que, mesmo entre nós, a bicicleta tem reaparecido, mas sobretudo sob a forma de lazer, recreio ou de desporto (radical). Nada tenho contra estas manifestações velocipédicas, bem pelo contrário, e gostei muito de ver, aqui há uns anos, um ex-candidato à Câmara da cidade onde vivo a dar um monumental e muito mediatizado trambolhão numa alucinante descida pelas escadarias de Alfama. Lembrei-me dos meus, quando tinha a minha bicicleta verde. Mas sem ironia digo que se as costas me deixassem, de bom grado me juntaria aos “gloriosos malucos das bicicletas voadoras”, expressão que

um jornalista recentemente usou para designar os praticantes de *downtown* que se juntam às quartas-feiras por Lisboa. Esses sim, são para mim heróis. Enquanto que eu próprio não vejo nada de heróico no facto de todos os dias percorrer entre cinco a dez km de bicicleta, ao meu ritmo, avisando com a campainha as velhinhas do meu bairro de que vou passar, evitando os cães, respectivos donos e a caca que eles deixam a decorar os passeios e, o mais possível, os automobilistas. Estará entre nós a bicicleta ainda demasiado associada à imagem do operário, ou do camponês, ou do amolador, para que possamos pensá-la como uma alternativa de mobilidade? Num ano de eleições autárquicas talvez fosse interessante discutir isto e olhar com atenção para as experiências que vão para além do estímulo ao uso recreativo da bicicleta – sem dúvida um passo importante – e que criam as condições para os que gostam e podem ciclar o possam fazer em segurança. (este texto terá continuação)

*O título é a tradução de *Éloge de la bicyclette* (Éditions Payot & Rivages, 2008) de Marc Augé cuja leitura inspirou este texto e do qual retirei a citação que o abre.

Filipe Reis