



Universidade de Brasília
Instituto de Ciência Política

Isadora Cardoso Vasconcelos

**Movimentos de *okupação* urbana e a vida nas cidades:
o caso da Bicicletaria em Brasília**

Brasília
Junho 2014

Isadora Cardoso Vasconcelos

**Movimentos de *okupação* urbana e a vida nas cidades:
o caso da Bicicletaria em Brasília**

Monografia elaborada pela aluna Isadora Cardoso Vasconcelos, matrícula 09/0117263, como exigência do curso de graduação em Ciência Política da Universidade de Brasília, sob a orientação da Professora Rebecca Neaera Abers.

Brasília

Junho 2014

Folha de Aprovação

Trabalho apresentado ao Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília (IPOL/UnB), sob a orientação da Professora Rebecca Neaera Abers e aprovado por:

Professora Rebecca Neaera Abers (IPOL/UnB)

Professora Cristina Patriota de Moura (DAN/UnB)

Sumário

Resumo.....	1
Introdução.....	3
Capítulo 1. A vida nas cidades a partir da ótica das ocupações: críticas e alternativas.....	6
1.1. O surgimento das ocupações.....	6
1.2. Os diferentes tipos de ocupações urbanas.....	8
1.3. As <i>okupas</i> : múltiplas dimensões e influências sobre o fenômeno.....	10
1.3.1. Algumas considerações sobre aspectos jurídicos e econômicos das ocupações urbanas.....	15
1.4. Significados políticos e culturais das okupações sobre a vida nas cidades.....	17
Capítulo 2. O grupo da Bicletaria e a okupação.....	22
2.1. Conhecendo o grupo.....	22
2.2. A Bicletaria: lutas políticas num mundo motorizado.....	23
2.3. A construção do grupo e seus aspectos formadores.....	27
2.4. A okupação e a resistência: 30 dias de utopia.....	31
2.5. O processo da (des)okupação.....	36
2.6. A Bicletaria pós okupação: reconfigurações e perspectivas.....	40
Capítulo 3. Conclusões.....	43
ANEXO I.....	46
ANEXO II.....	48
ANEXO III.....	49
ANEXO IV.....	50
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	51

Resumo

O presente trabalho exploratório apresenta o estudo de caso de uma organização comunitária de Brasília, chamada Bicicletaria, a qual luta por promover a bicicleta como meio de transporte que confere autonomia às pessoas que pedalam na cidade. Nesse sentido, o foco do trabalho recai sobre a ocupação realizada pelo grupo a um imóvel público abandonado. Foram feitas análises que perpassam temas como o direito à cidade visto a partir de críticas marxistas, os novos movimentos sociais, dentre eles os movimentos de ocupação, a mobilidade urbana, e aspectos que caracterizam e contextualizam a atuação do grupo na cidade. Foram coletados dados a partir de entrevistas com participantes da Bicicletaria, e também de fontes que publicaram informações sobre a ocupação, como jornais, vídeos e páginas em redes sociais. Ao se concentrar na ocupação do antigo espaço abandonado, a intenção é compreender a estrutura do grupo, tanto em termos organizacionais como políticos e, sobretudo, compreender como tal evento representa alternativas à atual configuração da sociedade capitalista, numa perspectiva ampliada acerca dos ideais políticos do próprio grupo.

Palavras-chave: autonomia; bicicleta; direito à cidade; mobilidade urbana; movimento contracultural; movimento *okupa*; movimento social; ocupação urbana, *okupação*.

Para que serve a utopia? Para que não deixemos de pedalar.

Frase escrita pela Bicicletaria
na fachada do edifício ocupado,
parafraseando Eduardo Galeano.

INTRODUÇÃO

As lutas cotidianas por mais acesso ao ambiente urbano são conhecidas desde o aparecimento das primeiras cidades. A urbanização, atrelada a outros processos, como o desenvolvimento do capitalismo e a industrialização, tem construído e controlado grande parte dos espaços sociais da cidade. Nesse sentido, a divisão do trabalho tem grande relação com a divisão social da cidade dentro da sociedade capitalista, na qual nos enquadrados. Dessa divisão controlada pelos interesses do capital, surgem fenômenos como a segregação sócio-espacial, ligada também, no caso do Brasil, à segregação racial, ou ainda, a outro fenômeno como a falta ou o não-acesso à cidade, causa da ineficiência ou inexistência de serviços públicos, entre outros problemas.

Busca-se, nesse sentido, não negligenciar os demais aspectos que interferem na formação da cidade e no uso de seu espaço, mas toma-se a como fator central neste processo o desenvolvimento do capitalismo sobre as condições de vida, enfatizando a apropriação do capital sobre a configuração espacial do ambiente urbano. Nas palavras de David Harvey (2008, p. 24):

Urbanization has always been [...] a class phenomenon, since surpluses are extracted from somewhere and from somebody, while the control over their disbursement typically lies in a few hands. This general situation persists under capitalism, of course; but since urbanization depends on the mobilization of a surplus product, an intimate connection emerges between the development of capitalism and urbanization.

Nesse sentido, a influência do capital na formação do espaço das cidades é enfatizada no caso de Brasília, desde o processo de sua construção. A divisão do espaço da capital ficou à mercê dos interesses das elites políticas para as quais a cidade estava sendo construída; afinal, Brasília seria a sede do poder do país, concentrando muitos burocratas e políticos na região. Por outro lado, desde o princípio, os candangos, responsáveis por levantar cada uma das estruturas modernistas da capital, foram impelidos a viver longe do centro da cidade, nas chamadas *cidades-satélites*. Nesse sentido, “as forças que agem no sentido de periferizar, com excessivas ‘limpezas’ de acampamentos de obras e de favelas do Plano Piloto, são as mesmas que atuam no sentido de concentrar, elitizando o centro” (PAVIANI, 1991 [2010], p. 140).

É nesse contexto de segregação, ou em outros termos, de “seletividade espacial” (PAVIANI, 1991 [2010], p. 142), que localizamos no tempo e no espaço o presente objeto de pesquisa: o grupo da Bicletaria, formado em Brasília no início de 2013, e a ulterior ocupação promovida pelo coletivo em abril do mesmo ano. O local ocupado

tratava-se de um edifício abandonado na zona central da cidade¹, fator que levantará questionamentos a respeito da provável influência de sua localização privilegiada sobre as decorrências da ocupação. Vê-se como essencial a contextualização do evento estudado, uma vez que se pretende entender as particularidades que levaram à ocupação e aquelas desencadeadas por ela. Observa-se, contudo, que o grupo em questão possui conexões e inspirações que sobrepõem fronteiras e não se prendem a momentos específicos da vida presente de seus participantes.

Para que se compreendam as práticas, princípios, discursos motivadores do grupo que promoveu a emblemática ocupação do espaço referenciado, foram realizadas entrevistas exploratórias com os/as participantes da Bicletaria. Buscou-se também analisar outros aspectos essenciais da ação organizada pelo grupo, como as múltiplas identidades de seus/suas participantes e do coletivo em si (DELLA PORTA; DIANI, 2006 [1999], p. 93), além do envolvimento dessas pessoas em outros grupos ou movimentos sociais, entre outros fatores.

Os desdobramentos de tais análises almejam referenciar a ocupação realizada pela Bicletaria no ambiente de lutas políticas contestatárias fora de esferas institucionais do poder. É claro que não se pode ignorar toda a crítica existente em seu repertório de contenção (TARROW, 2011 [1998], p. 29) em relação às políticas e às instituições do Estado, entretanto, nota-se uma ideia predominante de construção e reforço da *autonomia* no mundo da vida, livre de qualquer controle social do ou negociação com o Estado.

Dessa forma, encara-se a atuação e os princípios de tais movimentos em termos de uma *política de autonomia*. Almeja-se identificar a força e as dimensões dessa política na atuação do grupo, como observado por Katsiaficas (2006, p. 277):

The goal of autonomous movements is to transcend nation-states, not capture them. Since autonomists are singularly uninterested in what is normally regarded as politics (campaigns, votes, fundraising, party formation, etc.), is it possible to speak of the politics of autonomy?

Essas críticas contextualizam num nível mais amplo o grupo estudado, assim como suas insatisfações em relação a várias esferas da vida social e política na cidade e, especificamente, a característica anticapitalista² do grupo traz consigo outros posicionamentos bem definidos dentro da luta política – da autonomia – que se

¹ O edifício ocupado fica localizado na Entrequadra Sul 204/404 no Plano Piloto.

² Podem-se usar termos semelhantes que contêm basicamente a mesma ideia: antissistema, antiglobalização, altermundista, contracultural, entre outros termos, que serão mais trabalhados posteriormente.

propõem. Há, portanto, um descrédito o qual a maioria do grupo tem em relação às vias institucionais de pressão política para a construção da cidade pela qual lutam: uma cidade amigável a quem quer andar de bicicleta para onde for e com (mais) espaços bem aproveitados e livres para usufruto do bem público.

Nesse sentido, a Bicletaria busca inverter a lógica corrente de apropriação do espaço urbano utilizando-se dele como o meio para a construção e realização da política da autonomia, no sentido de promover formas alternativas de relações sociais, seja entre pessoas ou entre pessoas e o espaço urbano, sempre de maneira a colocar em prática seus ideais de mundo. A ocupação que o grupo encabeçou, nessa perspectiva, é a solidificação desses ideais, sendo ela o fator aglutinador e mobilizador do grupo, como será apresentado com mais detalhe posteriormente.

Ainda a esse respeito, a abordagem anticapitalista do grupo provém do caráter formador de movimentos contraculturais, como o próprio movimento *okupa* – o qual será apresentado mais adiante –, dentro do qual se enquadra a ação promovida pela Bicletaria àquele espaço abandonado de Brasília. Será feita uma descrição e análise desses movimentos, buscando similaridades e distinções entre diversos casos de ocupações urbanas, a fim de compreender os fatores que compõem e definem o tipo movimento que mais interessa aqui.

A partir dessas considerações iniciais, partir-se-á a um breve histórico dos movimentos de ocupação, além de uma abordagem abrangente sobre movimentos antiglobalização e contraculturais ao redor do mundo. Posteriormente, será feita uma contextualização mais específica do grupo da Bicletaria e da ocupação, onde se desenvolverá a análise do caso estudado.

Serão expostas algumas das falas dos/das entrevistados/as e outros dados sobre a ocupação do local, tendo como foco compreender por que ocorreu a ocupação, quais os prováveis impactos dela e como a organização e atuação do grupo estruturam novas possibilidades em relação ao modo de vida nas cidades. As entrevistas realizadas com as/os participantes do grupo ocorreram tempo depois da ocupação ter acabado (mais especificamente, em maio e junho de 2014), não havendo, dessa forma, contato com o grupo nem com o local por ele ocupado na época da ocupação. Ainda sobre a coleta de dados, além das entrevistas, diversas informações foram tiradas da página na rede social *facebook* da Bicletaria, e também em reportagens veiculadas em blogs e jornais da cidade de Brasília sobre a ocupação.

Capítulo 1. A vida nas cidades a partir da ótica das ocupações: críticas e alternativas

1.1. O surgimento das ocupações

A terra começou a ser alvo de conflito social no longo processo de transição da era medieval para a industrial, de quando datam documentos das primeiras movimentações organizadas para ocupar terras que não tinham finalidade alguma e usá-las para o bem comum. Naquela época, marcada pelos primeiros sinais da Revolução Industrial, os cercamentos (*enclosure*) destituíram o direito comum do usufruto da terra para então transferi-la a donos particulares.

No início de 1649, na região de Walton-on-Thames, em Surrey (Inglaterra), um grupo de pessoas autodenominado *Diggers* e encabeçado por Gerrard Winstanley lançou o seguinte manifesto, chamado “*The New Law of Righteousness*” (WINSTANLEY in WATES, 2005 [1980], p. 106):

And this is the beginning of particular interest, buying and selling the Earth, from one particular hand to another, saying “This is mine”, upholding this particular propriety by a law of government of his own making, and thereby restraining other fellow-creatures from seeking nourishment from their Mother Earth. So that though a man was bred up in a Land, yet he must not work it for himself where he would, but for him who had bought part of the Land, or had come to it by inheritance of his deceased parents, and called it his own Land. So that he who had no Land was to work for small wages for those who called the Land heirs. Thereby some are lifted up in the chair of tyranny, and others trod under the footstool of misery, as if the Earth were made for a few, and not for all men.

Tais palavras manifestavam insatisfações que reverberariam na atuação de movimentos posteriores na luta pelo direito à terra, seja no campo ou na cidade.

Segundo Colin Ward³ (2004), é desse contexto em que se tem relato da primeira ocupação, promovida pelos *Diggers* em abril de 1649 a um pedaço de terra privado e inutilizado, no qual o grupo começou a plantar vegetais para todos que a estavam ocupando, no intuito de restaurar o espírito comunitário de usufruto da terra. Como consequência, os *Diggers* foram expulsos do espaço e seus pertences foram destruídos devido a denúncias de donos de terras. Deixaram, contudo, um legado a ações que, a partir de então, passaram a se alastrar pelo território inglês no mesmo sentido da

³Colin Ward (1924-2010) foi um pensador anarquista britânico muito conhecido por seu trabalho sobre planejamento urbano autônomo. Para saber mais, ver seu livro “*Cotters and Squatters: the hidden history of housing*” (2002).

ocupação do grupo⁴, ou em outros termos, promoveram uma ação coletiva modular⁵ (TARROW, 2011 [1994]) que se repetiu nas décadas seguintes até o advento da Revolução Industrial e da urbanização decorrente dela.

As ocupações são, de toda forma, um fenômeno estritamente ligado ao advento da propriedade privada afinal, como escreve Estanya (2004, p. 178), *“la ocupación de viviendas se incardina con la misma existencia de la propiedad privada y de las desigualdades que esta conlleva de oportunidades y de uso desigual del territorio”*.

A ocupação dos *Diggers* foi realizada em um contexto rural, sendo, portanto, muito distante temporal e espacialmente das ocupações realizadas nas cidades. Nesse sentido, Lefèbvre (2003 [1970]) diz que a urbanização é um processo que transforma socialmente o espaço e as relações presentes nele, constituindo a “sociedade urbana”, a qual é resultado da industrialização, processo esse que dominou e se sobrepôs às atividades do campo⁶.

Em relação às diferenças entre ocupações urbanas e rurais, pode-se dizer que a congruência entre as novas relações emergentes da “sociedade urbana” e o espaço das cidades deu novas características às disputas quanto ao uso desses espaços. A configuração da cidade aos moldes dos interesses capitalistas afastou, tanto geográfica como socialmente, as áreas tidas como mais importantes e valorizadas da classe trabalhadora. Nessa nova configuração da “sociedade urbana”, as disputas pelo espaço diferem em certa medida das dificuldades do campo, como o isolamento, a carência de infraestrutura, mas, por outro lado, encaram novos desafios, como a sobrecarga de estímulos que há nas cidades⁷ (SIMMEL, 2003 [1905]), a divisão social do trabalho, entre outros.

⁴ “By the beginning of 1650, other Digger colonies were beginning to appear, at Wellingborough in Northamptonshire, Cox Hall in Kent, Iver in Buckinghamshire, Barnet in Hertfordshire, Enfield in Middlesex, Dunstable in Bedfordshire, Bosworth in Leicestershire, and at unknown places in Gloucestershire and Nottinghamshire. But by the end of that year the movement had collapsed” (Ibidem).

⁵ Ação coletiva modular é aquela que, segundo Sidney Tarrow (2011 [1996], p. 41), em termos de repertórios de contenção, é facilmente transferida de uma configuração, circunstância ou situação para outra.

⁶ No Brasil, no entanto, o processo de urbanização foi tardio, havendo, até o presente, prioridade nas atividades agrícolas em muitas de suas políticas econômicas. A urbanização tem sido um pouco distinta dos casos europeus (segundo os autores citados). Será desenvolvida uma melhor contextualização desse processo no Brasil.

⁷ Essa sobrecarga de estímulos diz respeito à teoria fundada por Simmel que discorre sobre o caráter *blasé* da vida nas cidades. O autor explica que devido à grande quantidade de informações visuais, sonoras e de outras naturezas, os cidadãos desenvolvem uma espécie de mecanismo que os protege a fim de não se exporem e não ficarem reféns das consequências de todos esses estímulos.

1.2. Os diferentes tipos de ocupações urbanas

Para melhor visualizar o fenômeno das ocupações urbanas, é importante recortá-lo de acordo com a maneira de agir de quem o provoca, suas influências e ideologias políticas e sua organização. Mas, afinal, o que se entende por ocupar um espaço? Que tipo de ocupação interessa a este trabalho? As respostas a essas perguntas podem ser diversas, mas para os fins deste estudo, ocupar significa dar uma função a espaços nada ou pouco utilizados, transformando-os. As ocupações quase nunca contam com a aprovação dos donos dos espaços, sejam privados ou públicos. As pessoas ocupam com o intuito de morar ou com outros fins, – que podem inclusive acontecer simultaneamente – como artísticos, políticos, de protesto, ou mesmo por falta de opção – no caso de moradores de rua que ocupam lugares abandonados para se proteger do frio, por exemplo.

Pode-se diferenciar os tipos de ocupação existentes a partir de aspectos analíticos, como a classe social de quem ocupa, os laços políticos entre os/as ocupantes – se é que existem –, o valor urbano do imóvel ocupado, os mecanismos catalisadores à consolidação do movimento (desemprego, situações de risco, crises econômicas, etc.), as continuidades e as novas configurações de ocupação para ocupação, entre outros fatores (MARTÍNEZ e CATTANEO, 2012; MARTÍNEZ, 2007).

O primeiro tipo são as ocupações de moradia. No Brasil, este tipo de ocupação – de acordo com a grande quantidade de escritos sobre movimentos de moradia – pode ser considerada como a mais frequente. Em geral, elas são coordenadas coletivamente por movimentos sociais que contam com fortes redes de articulação e que investem em formação política contínua para seus/suas participantes. Os movimentos de moradia são conceituados simplificadaamente como

organizações populares que assumem, dentre outras funções, o papel de organizar a demanda por unidades habitacionais para famílias pobres; mas não qualquer tipo de casa. Existe um projeto político que dá um sentido para as ações, conduzindo o movimento na busca por moradia digna (Blikstad, 2012, p. 57).

Ou seja, essas organizações são as articuladoras das ocupações urbanas que têm como fim pressionar governos na concretização de suas demandas habitacionais, lutando, quase sempre, dentro das esferas institucionais da política para alcançarem tais reivindicações.

O segundo tipo de ocupação existente seriam aquelas promovidas para a satisfação de necessidades imediatas, seja em relação a não ter onde dormir ou morar, seja para se proteger do frio ou da chuva. Moradores de rua e outras populações em situação de risco fazem esse tipo de ocupação nas cidades, uma vez que tomam conhecimento de lugares sem uso aparente.

Há também ocupações temporárias que são consequências de protestos e que se manifestam na forma de acampamentos a lugares públicos de visibilidade, como o centro da cidade, grandes praças públicas, próximo a locais estratégicos, etc. Dentro desse terceiro tipo, há os exemplos recentes do Occupy Wall Street e, no caso de Brasília, os constantes acampamentos na Esplanada dos Ministérios – área de concentração espacial do poder na capital – promovidos por diversas causas.

O quarto tipo de ocupação são as ocupações urbanas realizadas coletivamente, onde, no local ocupado, são promovidas atividades e relações alternativas àquelas predominantes na “sociedade urbana” capitalista, sem fins de moradia ou de comércio. Tais ocupações têm fins permanentes no local da ocupação, e elas são o tipo que mais interessa a este trabalho. Ademais, essas ocupações são encabeçadas por movimentos contraculturais, sendo costumeiramente referenciadas com a substituição, na palavra *ocupar* e em todas as que dela derivam, da letra *c* pela *k*⁸. Serão utilizados, doravante, os termos *okupar*, *okupa(s)*, *okupação(ões)* para designar tanto a okupação da Bicletaria quanto outras enquadradas neste quarto tipo.



Imagem 1: símbolo do movimento okupa
Fonte: internet

Um problema apresentado para a presente investigação é que muito pouco se tem escrito sobre esse último tipo de ocupação no Brasil, predominando a literatura europeia. Isso não significa que essas ocupações não existam ou que sejam poucas,

⁸ O uso da letra *k* no lugar do *c* é simbólico e remete a ideais da contracultura que estão no cerne do movimento okupa, como o anarquismo, os ideais libertários, entre outros. A substituição das letras é uma contravenção e contestação na própria maneira de conceber as ocupações que promovem.

contudo, torna-se uma dificuldade analisar suas ocorrências. Observa-se, entretanto, a existência de páginas na internet dos próprios grupos que promovem as ocupações, mas poucos escritos a respeito delas por parte de pessoas não envolvidas.

1.3. As *okupas*: múltiplas dimensões e influências sobre o fenômeno

A partir de uma breve revisão da literatura, serão apresentadas a seguir possíveis influências e referenciais de outros grupos e movimentos sociais. Também serão abordados eventos que marcaram a história recente, sobre o tipo de fenômeno aqui investigado, com a intenção de compreender como e por que as ocupações acontecem. Ao mesmo tempo, serão trazidas discussões teóricas sobre cada uma dessas influências no repertório atual dos movimentos de ocupação e, conseqüentemente, sobre a Bicitetaria, de forma a deixar o claro quanto cada um dos fatores mencionados influencia a constituição das ocupações urbanas.

Assim sendo, a começar pelos movimentos populares do país, sabe-se que suas lutas são por demandas específicas desde a época da redemocratização – seja por moradia, por um pedaço de terra, por saúde, etc. – e, nesse sentido, estes movimentos possuem ideais e atuações muito semelhantes àquelas dos movimentos *okupas*, em relação à organização interna e entre os grupos estruturados em cada um dos movimentos.

Os recentes protestos que tomaram praças públicas desde a Espanha (15M) e os Estados Unidos (*Occupy Wall Street*) em 2011⁹ até o Brasil, em junho de 2013¹⁰ também podem ser vistos como semelhantes quanto a ideais, demandas e repertórios do movimento *okupa* – afinal, muitos/muitas integrantes deste movimento estiveram presentes nessas manifestações e ocupações ao redor do mundo. Entretanto, as semelhanças não se esgotam aí. Estas recentes manifestações populares apresentam algumas características em comum que também fazem eco a especificidades do movimento *okupa*, como exposto a seguir.

⁹ Para uma cronologia da Revolução Egípcia, da Primavera Árabe, do Movimento das Indignadas e do *Occupy Wall Street*, ver CASTELLS (2012: 237-274).

¹⁰ Não se quer interpretar sob um mesmo escopo todas estas manifestações de indignação popular que tomaram praças e ruas de vários países do mundo e, sobretudo, não se quer compará-los de forma amorfa às ocupações.

Em primeiro lugar, o caráter pacífico predomina em todos estes movimentos, e todos têm grande preocupação em não se verem criminalizados. Também se pode dizer que todos eles demandam uma democracia radical – ou democracia de fato –, ao mesmo tempo em que são movimentos que surgiram em meio a contextos democráticos. Isso não é paradoxal, uma vez que veem uma atual crise no sistema representativo de cada um dos países referenciados (ALVES, 2011). A respeito dos protestos em questão (sobre o qual podem se inferir muitos pontos em comum com o movimento okupa), Giovanni Alves (2011, pp. 36-37) afirma que:

Há o fervor em reconquistar de maneira coletiva e pacífica territórios urbanos, praças e largos, verdadeiros espaços públicos marginalizados pela lógica neoliberal privatista que privilegiou não espaços de manifestação social, mas espaços de consumo e fruição intimista. O que assistimos hoje nos EUA e na Europa é quase uma catarse coletiva. Trata-se de individualidades pulsantes de indignação e rebeldia criativa, cada uma com suas preocupações e dramas humanos singulares de homens e mulheres proletários; com seus sonhos e pequenas utopias pessoais capazes de dar um sentido à vida por meio da resignificação do cotidiano como espaço de reivindicação coletiva de direitos usurpados.

Contudo, não se pode equiparar o movimento okupa com essas recentes manifestações de indignação, mesmo aquelas que se passaram no Brasil – afinal, suas demandas eram muito abrangentes, sua atuação era muito difusa, de forma que pessoas e grupos de diversos setores e que carregavam distintas bandeiras convergiam nas manifestações e ocupações, cada um/a clamando por suas demandas específicas.

Ainda nesse sentido, mas muito tempo antes do Occupy Wall Street ou do movimento dos Indignados na Espanha, surgiram os movimentos transnacionais antiglobalização, os quais foram responsáveis por criar, de certa forma, repertórios de contestação voltados para uma crítica ao neoliberalismo e às desigualdades econômicas em cada uma das sociedades onde se manifestaram – desde os protestos de Seattle em 1999, até o Fórum Social Mundial e suas várias edições no Brasil¹¹, na Ásia e na África (AYRES, 2004). Em termos mais gerais, o movimento alterglobalização propõe uma globalização alternativa – como o próprio nome diz –, “baseada no respeito às diferentes culturas locais. Com isso ele [o movimento] contribui para construir uma outra rede de globalização, a da solidariedade” (GOHN, 2010, p. 157).

Estes movimentos tiveram uma repercussão essencial em várias dimensões dos novos movimentos sociais, bem como nos movimentos de okupação. Um aspecto

¹¹ Além do Fórum Social Mundial, no Brasil, o movimento alterglobalização já promoveu inúmeras mobilizações, como o plebiscito sobre a dívida externa em 2000, a campanha e os protestos contra a implementação da ALCA (Área de Livre Comércio das Américas) (GOHN, 2010).

importante que explica essa repercussão é o advento e a crescente facilidade de acesso à internet sem fio, com a qual tais grupos expandiram-se de forma a consolidar e participar ativamente no processo de formação política de inúmeros outros movimentos e coletivos políticos ao redor do mundo.

Canais de comunicação em rede contribuíram também para o advento de um novo tipo de mídia, chamada *Indymedia*¹², a qual conta com centrais em vários países do mundo, tendo uma rede global que congrega todas elas. A mídia independente tem sua trajetória ligada aos movimentos sociais, uma vez que seu advento deu-se em contraposição à cobertura feita pela grande mídia da reunião do G8 em Seattle, em 1999. No Brasil, por exemplo, existe uma CMI (Central de Mídia Independente), a qual define seus objetivos e modos de atuação assim:

A ênfase da cobertura é sobre movimentos sociais, particularmente, sobre os movimentos de ação direta (os “novos movimentos”) e sobre as políticas às quais se opõem. A estrutura do site na internet permite que qualquer pessoa disponibilize textos, vídeos, sons e imagens tornando-se um meio democrático e descentralizado de difusão de informações. Odeia a mídia? Seja a mídia! (Sobre o CMI Brasil, no site do grupo. Acesso em 23 de maio de 2014).

Esse novo tipo de cobertura dos fatos, engajado nas lutas políticas de coletivos e movimentos sociais de países como o Brasil, estão também presentes em várias okupações, seja em relação a pessoas que fazem parte, simultaneamente, de coletivos de mídia independente e de okupações (muitas vezes, esses coletivos são instalados dentro das okupas), seja em relação a pessoas que relatam notícias sobre as okupações, ou mesmo constroem ou ajudam a construir *websites* para elas.

Um fator a ressaltar sobre os meios de comunicação em rede é o seu papel mobilizador na contemporaneidade. Segundo Castells (2012), a tecnologia e a morfologia das redes de comunicação, as quais são o suporte da ação comunicativa, são responsáveis por formatar o processo de mobilização que, por seguinte, provoca mudanças sociais como processo e resultado.

Nesse sentido, os movimentos de okupação urbana articulam-se em grande parte nos espaços virtuais, apesar de terem sua ação visível no espaço concreto da cidade. Castells (Idem, pp. 212-213) chama essa interação entre ciberespaço e espaço urbano de “espaço da autonomia”, sobre o qual comenta o autor:

¹² “*The Independent Media Center is a network of collective run media outlets for the creation of radical, accurate, and passionate tellings of the truth. We work out of a love and inspiration for people who continue to work for a better world, despite corporate media’s distortions and unwillingness to cover the efforts to free humanity*”. (sobre a *Indymedia*, no site global do grupo. Acesso em 23 de maio de 2014).

El motivo es que la autonomía sólo se puede garantizar mediante la capacidad de organización en el espacio de libertad de las redes de comunicación, pero al mismo tiempo únicamente se puede ejercer como fuerza transformadora si se desafía el orden institucional disciplinario recuperando el espacio de la ciudad para sus ciudadanos. La autonomía sin desafío se convierte en retirada. El desafío sin una base permanente de autonomía en el espacio de los flujos equivale a un activismo discontinuo. El espacio de autonomía es la nueva forma espacial de los movimientos sociales en red.

Certamente, os meios de comunicação modernos, principalmente as redes sociais da internet, impactaram a atuação desses grupos de okupação, permitindo-lhes outras formas de interação, troca de experiências e aprendizado de novas estratégias de ação. Estas comunicações são fluidas e raramente sofrem restrições¹³, de modo que os/as participantes dos grupos comunicam-se livremente, reforçando seu caráter horizontal. Consequentemente, a relação entre os movimentos sociais que se comunicam em rede e a própria internet é profunda, pois ambos compartilham a cultura da autonomia, definida pelo autor como “a matriz fundamental das sociedades contemporâneas” (Castells, 2012, p. 219).

A autonomia é uma ideia central e motivadora de movimentos de okupação urbana, como também o é para a Bicletaria. Nesse sentido, notou-se uma predominância nos discursos de todos/as os/as entrevistados/as a respeito de ideais autonomistas em relação às características fundamentais do grupo, corroborando, segundo o livro “*We Are Everywhere – The Irresistible Rise Of Global Anticapitalism*” (2003, p. 110), que a autonomia é necessariamente ligada ao agir coletivo:

To be autonomous is not to be alone or to act in any way one chooses – a law unto oneself – but to act with regard for others, to feel responsibility for others. This is the crux of autonomy, an ethic of responsibility and reciprocity that comes through recognition that others both desire and are capable of autonomy too.

Tais ideais autonomistas têm sua prevalência no grupo devido à influência do movimento anarquista sobre o movimento okupa – aliás, como já apontado, o próprio termo okupa, cunhado com a letra *k*¹⁴, remete a ideais libertários. Ainda assim, há bastantes divisões dentro da própria concepção de anarquismo, sendo útil identificar aquela de que melhor trata o sujeito abordado.

¹³ Há países que proíbem/proibiram o uso do *facebook* e do *twitter* em períodos de grandes insatisfações e manifestações populares, afim de conterem a mobilização da população. Para saber mais, ver Castells (2012).

¹⁴ A letra *k*, nesse sentido, é vista como “um ato de rebeldia gramatical, uma advertência, uma bandeira despregada ao vento da resistência pacífica, quase um manifesto” (FERNÁNDEZ-CUESTA, 1997 in MARTÍNEZ, 2002, p. 212) (t.d.a.).

Seria, portanto, o que Heather Gautney (2010) chama de anarquismo social (“*social anarchism*”) ¹⁵, visto como uma maneira de agir, pensar e resistir coletiva, engajada na construção conjunta do próprio movimento e preocupada em ações sensibilizadoras em relação à comunidade, ainda que as pessoas do movimento vivam/façam parte ou não de lugares okupados. Ademais, o anarquismo social estrutura-se a partir dos princípios da prefiguração¹⁶, do antiautoritarismo e do anticapitalismo.

Assim sendo, o anarquismo social embasa o ato de okupar, o qual consiste em tomar espaços e fazer deles e neles atividades que não sejam dependentes da vida das cidades – em geral submissa a padrões capitalistas –, em vez de reivindicar e esperar que sejam atendidas tais demandas. Como aponta Gautney (2010, p. 3):

Many autonomists and anarchists believe that radical change, and ultimately, freedom and the good life, can be discovered through direct action (protests, but also various forms of “squatting”) and the development of cooperative projects and countercultural communities, and not through the realization of a predetermined revolutionary moment or participation in electoral processes abstracted from the conditions of daily life.

O caráter alternativo da vida nas okupas é reflexo da ação e das ideias de seus/suas okupantes, e estes/estas têm uma trajetória muitas vezes involucrada simultaneamente em outros movimentos sociais ou grupos militantes, grupos anarquistas ou autonomistas, ou ainda, em termos mais amplos, no sistema fluido de contestação global/ local – ou *glocal* – anticapitalista, dentro do qual podem ser enquadradas várias lutas recentes.

Nesse sentido, Martínez (2006) considera que os movimentos sociais urbanos agem e pressionam localmente, ainda que reconheçam condicionantes e posicionem-se em relação a aspectos globais. Enquadrar, dessa forma, os movimentos de okupação em uma perspectiva mais global, como, por exemplo, em relação ao movimento alterglobalização, é considerar que aqueles – os movimentos de okupação – se comportam dentro de repertórios globais, contestando, além de questões ligadas às

¹⁵ Esse anarquismo social é fundado nas ideias de Michael Bakunin e Peter Kropotkin. Essa concepção, por exemplo, é muito diferente de outras correntes anarquistas, sejam elas anarquismo como estilo de vida (*lifestyle anarchism*), ou mesmo o anarco-primitivismo.

¹⁶ A prefiguração, nesse sentido, consiste na forma como os/as anarquistas prefiguram as relações políticas e sociais que querem estabelecer, sem hierarquias, dependências, autoridade e exploração. (Bookchin in Gautney, 2010)

idades onde se localizam, outros aspectos, como políticas neoliberais ou políticas de privacidade na era da comunicação em rede.

De certa forma, questões locais são sempre conectadas a questões globais, principalmente acerca da vida nas cidades. Isso quer dizer que os movimentos de ocupação, ainda que não abranjam atividades para além do território onde estejam localizados, podem ser vistos numa perspectiva de contestação global uma vez que suas ações sejam consistentes e referenciadas em outros grupos não locais e também quando a rede de quem/o quê os suporta e os referencia vai muito além de fronteiras geográficas e temporais (MARTÍNEZ, 2006).

1.3.1. Algumas considerações sobre aspectos jurídicos e econômicos das ocupações urbanas

Okupar é um ato tanto contestatório quanto estratégico. É necessário, para compreendê-lo, esboçar as críticas, os significados sociais e culturais, as prováveis origens e consequências, entre outros aspectos intrínsecos das ocupações urbanas. Não se pretende generalizar os questionamentos que serão levantados aqui, pois, como já colocado, além dos vários tipos de ocupações existentes, cada caso tem seus grupos e contextos particulares.

Uma crítica essencial do discurso de okupantes é a de que, em nossas sociedades capitalistas, o direito à propriedade precede o direito à moradia e o direito à cidade. No caso de interesse deste trabalho, não se tratando de grupos que militam por moradia, mas que não são necessariamente alheios a esta luta, os/as okupantes, ao tomarem lugares abandonados, configuram ali um espaço de lutas simbólicas das cidades. Entram em conflito, muito comumente logo após a ocupação, os interesses dos/as proprietários/as do local okupado em relação ao dos/as okupantes.

Em termos jurídicos, ainda há pouca regulamentação – e a existente é vaga – sobre a transgressão que constitui o abandono, a inutilização e a subutilização de áreas urbanas. O Estatuto da Cidade, lei nº 10.257 de 10/07/2001, comemorado como grande avanço em relação a políticas urbanas e sociais e à plataforma da reforma urbana demandada por vários movimentos sociais, não traz efetivamente esclarecimento sobre a questão.

Dessa forma, as okupações são quase sempre enquadradas como crime na visão de que, como previsto no Código Civil, “o proprietário tem a faculdade de usar, gozar e dispor da coisa, e o direito de reavê-la do poder de quem quer que injustamente a possua ou detenha” (Artigo 1228). Além disso, ainda que o Estatuto da Cidade disponha que a política urbana deva priorizar a função social da cidade e da propriedade, ordenando e controlando o uso do solo, “de forma a evitar [...] a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização [...] [e] a deterioração das áreas urbanizadas” (Artigo 2º do Estatuto da Cidade), poucas são as garantias que fornecem às/aos okupantes o direito implícito que têm sobre os lugares abandonados ao conferir-lhes funções sociais.

Lugares abandonados não cumprem, assim, o princípio da função social da propriedade e da cidade¹⁷. Nesse aspecto, o Estatuto da Cidade prevê instrumentos da política urbana que agiriam no sentido da efetivação deste princípio, como é a Lei do Parcelamento, Edificação ou Utilização Compulsórios do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado (Artigo 5º do Estatuto da Cidade). Ainda assim, a efetivação desta previsão dificilmente acontece – a exemplo do DF, que não possui ainda tal regulamento – deixando que a especulação imobiliária predomine sobre tais princípios.

No Brasil, a especulação imobiliária submete as políticas sociais urbanas de acordo com os interesses dos proprietários da terra e das grandes construtoras, de modo que, por exemplo, em Brasília, a valorização dos imóveis foi a que mais cresceu entre todas as cidades do país, fazendo o metro quadrado da Asa Norte (região central valorizada) passar de R\$ 4.000, em 2007, para R\$ 9.000 em 2011 (BOULOS, 2012, p. 29). Todo esse encarecimento da cidade, em relação à propriedade e a outros serviços que nela se encontram, como educação, transporte, saúde, lazer, reforçam a ideia da mercadorização de bens que deveriam ser comuns e de serviços essenciais, provocando um grande impedimento ao direito à cidade.

Ainda sobre o abandono de imóveis urbanos, este pode se dar devido aos custos em manutenção do local, como explica Smith (1996, p. 64):

When landlords can no longer collect enough house rent to cover the necessary costs (utilities and taxes), buildings are abandoned. This is a neighborhood-scale phenomenon; the abandonment of isolated properties in otherwise stable areas is rare. Much abandoned housing is structurally sound, which seems paradoxical. But then

¹⁷ A função social da cidade compreende quatro funções: habitação, trabalho, lazer e circulação, segundo o item 77 da Carta de Atenas (DI SARNO in LEVIN, 2008, p. 54).

buildings are abandoned not because they are unusable, but because they cannot be used profitably.

Nota-se, dessa forma, que a especulação imobiliária é reforçada pelo e reforça o abandono e a subutilização de imóveis urbanos, sejam estes privados ou públicos, pois, “sendo a função social da propriedade instrumento indispensável para a concreta realização das funções sociais da cidade (habitação, trabalho, recreação e circulação), deve ser aplicada também aos bens públicos imobiliários” (LEVI, 2008, p. 177).

O conflito inerente desses levantamentos surge em um cenário desigual em que okupantes têm muito menos recursos que os/as proprietários/as do imóvel. Quando não se trata de okupação em imóvel público, em geral os/as proprietários/as logram a desocupação do local e sua reapropriação, e no caso de okupações a imóveis públicos, a questão é mais burocrática, e, não sendo com finalidade de moradia, muito comumente enquadra-se como crime, como embasado no artigo referenciado do Código Civil.

Dessa forma, a ilegalidade mina todo o projeto de construção de uma sociedade alternativa e não submissa a padrões de consumo, de maneira a impregnar o movimento como um todo de um estereótipo ligado à marginalidade e até mesmo à vadiagem e oportunismo. Nesse sentido, acredita-se que, ao invés do caráter ilegal, as okupações urbanas são ações legítimas e necessárias pois, de fato, cumprem, num sentido mais estrito, a função social da cidade e da propriedade, ao mesmo tempo em que, num sentido mais amplo, regeneram e dinamizam a vida nas cidades de uma maneira pacífica e justa.

1.4. Significados políticos e culturais das okupações sobre a vida nas cidades

Além das questões jurídicas, o que essencialmente interessa para este trabalho é compreender as lutas simbólicas no ato de okupar. As okupações são, de certa forma, ações diretas coordenadas por coletivos que, assim procedendo, contestam mecanismos da democracia representativa de nosso sistema político para alcançarem ou lograrem o que desejam. Admite-se, por conseguinte, que há uma crise de legitimidade da democracia nos termos atuais, fazendo com que tal descrédito incentive tais grupos okupantes a colocarem suas ideias em prática, não dependendo, dessa forma, de nada ninguém.

A coletivização das insatisfações reforça e cria novos modos de vida e de relações, podendo ela motivar também o surgimento de grupos organizados em torno de questões específicas. Nesse sentido, as okupas configuram-se como espaços de luta tanto anticapitalista quanto antiestatal, onde as críticas fundamentais são acerca da especulação imobiliária, do *inacesso* e da mercantilização dos espaços da cidade.

A okupação em si deve ser vista como um processo de ação “ecológica”, pois espaços abandonados ou subutilizados são regenerados – ainda que temporariamente – e tornam-se cenários de uma vida em comunidade baseada na autogestão contracultural (MARTÍNEZ, 2002, p. 180), com formato horizontal e de assembleias que apenas deliberam assuntos consensualmente. Sobre esse assunto, acredita-se que:

[...] la autogestión contracultural es uno de los mecanismos más importantes de atracción y conexión social. Por su parte, esa conexión transversal entre niveles de autogestión perfila, en mi opinión, un modelo de ecología urbana y política en el que la reutilización y rehabilitación de espacios urbanos en desuso – y a la espera de ser productivos para un consumo rápido y distinguido –, se une a una preocupación por la organización y construcción social de todos los espacios, desde la igualdad social (sobre todo entre ambos sexos) en la unidad doméstica de convivencia, hasta el uso de la bicicleta como transporte ecológico en la ciudad, y el reciclaje de muebles y materiales de la gran cantidad de basura urbana generada cada día (MARTÍNEZ, 2002, pp. 193-194).

Ou seja, há diversos desdobramentos práticos advindos dos ideais e da estrutura do movimento okupa, desde o uso de meios de transporte alternativos, até a construção de espaços, dentro das okupas, voltados para o constante aprendizado político e empoderador de temas ligado à vida das cidades (e.g., temáticas feministas, assuntos interessantes à vizinhança local, oficinas de reparação de bicicletas e computadores, lojas embasadas na economia solidária ou na troca, oficinas de música, dança, lutas, entre muitos outros exemplos).

As okupações representam, dessa forma, mais que espaços de expressão cultural pungente ou de atividades concretas e deliberativas. Muito além disso, pode-se falar em uma projeção social das okupas

[...] a partir del carácter ‘transversal’ de sus prácticas, con una oposición directa a las condiciones de desigualdad social creadas por la distribución de la propiedad privada del espacio en la sociedad capitalista, y con una oposición indirecta en distintos niveles sociales: la autogestión cultural y doméstica, la solidaridad internacional y con grupos sociales oprimidos, la crítica a la opresión policial y a la reestructuración urbana, etc. (MARTÍNEZ, 2002, p. 187).

A contestação de injustiças sociais e a promoção de ambientes de solidariedade e livres de qualquer tipo de opressão concretizam-se no ato direto de okupar um local inutilizado da cidade sem o consentimento de quem quer que o possua, sendo essa uma

das prioridades iniciais na “micropolítica” da okupação. Ainda nas palavras de Martínez, “micropolítica” pode ser entendida como

[...] la orientación de gran parte del movimiento hacia la confluencia de distintas acciones sociales y políticas en los espacios urbanos y en los niveles de la vida cotidiana. Se trataría de acciones de individuos así como de colectivos organizados, como medio y como fin para su propia emancipación, sin dependencia ni unificación en grandes organizaciones ni a través de mecanismos institucionales o electorales. Una apuesta concreta, pues, por la democracia directa y participativa al nivel más local posible, frente a las dominaciones más globales. (MARTÍNEZ, 2002, p. 187).

A autonomia é praticada nas ações do movimento okupa mesmo antes de okuparem lugares abandonados, já que essa ideia constitui a essência do movimento. Contudo, é okupando e assim liberando os espaços que se vê a autonomia em ação, afinal,

Keeping these spaces open is essential, as is retaining a balance between the need and desire of groups to operate independently – autonomously. We also need a level of coordination to increase communication flows between ourselves, and to ensure that participation at regional and global levels is participatory and democratic (“We Are Everywhere – The Irresistible Rise of Global Anticapitalism”, 2003, pp. 118-119).

Nas zonas liberadas, ou melhor, nas okupações, desenvolvem-se atividades que são estruturadas de acordo com os princípios e ideais políticos dos movimentos em questão. As práticas alternativas surgem a partir da vida em comunidade, pois esta potencializa as escolhas individuais e conseqüentemente as coletivas, por se tratar de um movimento baseado na solidariedade.

A vida em comunidade nas okupas pode ser vista como uma alternativa em rechaço à atomização e alienação crescentes de nossas sociedades de consumo, a qual prioriza cada vez mais ambientes privados¹⁸, conformando, dessa forma, uma lógica que aceita a indiferença ou mesmo a depreciação de espaços públicos em nossa cultura. Dessa forma, é precisamente na direção oposta a essa mentalidade individualista que atuam os movimentos de okupação urbana.

A esse respeito, Katsiaficas (2006, p. 363) elaborou, de forma esquematizada, um quadro em que se apresentam as principais características e valores dos movimentos contraculturais – como o movimento okupa – em contraposição aos valores hegemônicos das nossas sociedades capitalistas. Essa configuração ajuda a compreender e melhor visualizar o nosso objeto de análise:

¹⁸ Ambientes e objetos privados adquirem, assim, uma conotação de comodidade e segurança de forma que, por exemplo, o carro ou a casa dentro de condomínios privados sejam assim supervalorizados em relação a meios de transporte públicos (ou mesmo à bicicleta) e à rua (DAMATTA, 2010).

OPPOSING VALUES

THE SYSTEM

Individual Accumulation of Wealth
Competition
Patriotism
Hierarchy
Patriarchal monogamy
Careers
Nuclear family/singles

THE COUNTERCULTURE

Shared Wealth
Cooperation
Humanism
Equality
Open relationships
Personal growth
Group houses

Ainda que seja um esquema simplista que não aborda toda a complexidade do sujeito deste trabalho, ele mostra-se útil para analisar em que direção realizam-se as lutas destes movimentos, “contra quem” estão lutando, quais são os fatores que os impelem a ocupar e a buscar a autonomia, qual a visão que têm sobre os aspectos dominantes de nossas sociedades, e quais as características e fundamentos do projeto político de sociedade e, por que não dizer, de cidade que estes grupos têm. Ainda assim, pode-se tentar uma compreensão mais ampla do movimento, sem negar as particularidades de cada um dos grupos que dele faz parte, como explica Estany (2004, p. 182):

A pesar de la existencia de variaciones importantes entre los distintos CSO¹⁹ [okupas], a nuestro entender existe un corpus contracultural definido a partir de otros valores que se plasman en las distintas acciones y actividades que se realizan. Se trata de valores de solidaridad en las relaciones, respecto a los grupos sociales que están oprimidos, de convivencia, de colectivizar la cultura y la propia coexistencia a través de la autogestión de los espacios privados y públicos, ecológicos y sustentables a través de la reapropiación y reutilización de los espacios en desuso, del reciclaje de los alimentos y de los objetos desechables. En definitiva, estos valores se sustentan en la necesidad de desmitificar las viejas certezas dogmáticas y buscar la vivencia cotidiana, con un claro énfasis en la praxis, en la positividad del mundo que se quiere construir, en la autonomía, en la afirmación de la subjetividad, en la conquista de espacios de libertad y democracia de base.

É interessante observar que, uma vez em contraposição a convenções dominadoras de nossas sociedades (patriarcalismo, machismo, dominação de religiões e crenças em detrimento de outras, etc.), o movimento okupa posiciona-se necessariamente na arena de disputas políticas em favor de uma sociedade respeitosa em relação a sua diversidade, seja em termos políticos, étnicos, sexuais, religiosos, raciais, ou de quaisquer outras naturezas, sem dar espaço a práticas verticais, autoritárias e opressoras.

Nesse sentido, há, nos movimentos de ocupação urbana, a presença de participantes das mais diversas origens e trajetórias de vida que, muitas das vezes, são

¹⁹ Na Espanha, onde o movimento okupa é bastante presente, usa-se o termo CSO (Centro Social Okupado) ou CSOA (Centro Social Okupado Autogestionado) para designar um local okupado.

enquadradas como minorias políticas. Katsiaficas entende que a presença de tais minorias é aspecto fundamental e formador destes movimentos, e que essa participação é grande responsável pela promoção da autonomia dentro das okupas, de forma que estas passam a ser espaços representativos de grupos desfavorecidos, além de nelas haver uma contínua formação política, no sentido que busca subvertê-la, da maneira como subverte a maioria das convenções sociais. Como coloca o autor:

The subversion of politics – the complete uprooting of authoritarianism in our everyday lives – begins by changing our assumptions and includes a restructuring of the ideological categories which prefigure our praxis. [...] By way of contrast I understand autonomy as the phenomenological form of revolution. [...] As an internal organizing principle of movements, however, it [autonomy] has two dimensions: the appearance of movement constituencies like women, minorities, ecologists, workers and other self-determined identities in relation to parties and unions; and the independence of collective decision-making within these formations. (KATSIAFICAS, 2006, p. 308).

Nota-se, portanto, diversas pautas que dão o caráter heterogêneo e contracultural a estes movimentos e grupos de ocupação. Nesse sentido, pode observar-se a formação do que Laclau e Mouffe (2009) denominam de “corrente de equivalências”: fenômeno que ocorre quando um grupo articula diversas reivindicações de diferentes grupos (feministas, antirracistas, ecologistas, etc.) no sentido de forçar uma radicalização da democracia, algo que os autores consideram tanto desafiador como fundamental para a ação dos movimentos de esquerda. Sob a ótica desses valores, pode ser caracterizado o grupo da Bicletaria, sobre o qual nos debruçaremos a seguir.

Capítulo 2. O grupo da Bicicletaria e a okupação

2.1. Conhecendo o grupo

Neste capítulo, será feita uma análise mais contextualizada e detalhada sobre a organização e a mobilização da Bicicletaria, o processo da okupação do edifício abandonado – antes, durante e depois –, e os desdobramentos deste evento. De início, pressupõe-se aqui que o caráter contracultural e autonomista do coletivo é um forte fator de coesão e estruturação do grupo, e que a okupação foi um elemento importante na articulação e mobilização de sua atuação.

Antes de entrar em contato com a Bicicletaria para saber se essa pesquisa seria viável, pouco se sabia sobre a okupação e sobre o coletivo em si. O grupo tem uma página na rede *facebook* onde costuma postar atualizações com fotos sobre os eventos que realiza, além de conter materiais e documentos sobre a okupação – como notificações da Defesa Civil a respeito do prédio, vídeos, fotografias, etc.

Por meio desse canal virtual, deu-se o primeiro contato com a Bicicletaria, sendo possível ter uma ideia das suas atividades e de onde e como elas eram realizadas. Isso ainda era pouco e muito superficial, afinal, depois deste primeiro passo, levantaram-se perguntas como: quem são as pessoas envolvidas? Como havia surgido a ideia do grupo e da okupação? Qual era o intuito da okupação? Como foi todo o processo da okupação? Entre muitas outras questões.

Tentou-se, então, contatar o grupo através de alguns amigos e amigas que conheciam integrantes dele. Dessa forma, deu-se o primeiro de uma série de encontros, com duas pessoas do coletivo, realizado dia 5 de maio de 2014, praticamente um ano depois da okupação. A partir deste encontro, conseguiram-se outros contatos do grupo, sendo possível conhecer e entrevistar sete pessoas da Bicicletaria durante o mês de maio e junho de 2014, os/as quais serão designados/as doravante pelas iniciais de seus nomes (C., E., F., J., M., S., Z.), uma vez que se entende que

Esta perspectiva cualitativa de la investigación nos sitúa ante la necesidad de tratar de forma anónima a nuestros informantes, utilizando sus discursos no tanto como discursos representativos, sino como ejemplos que nos aproximan a la re-significación del proceso de construcción del uso social de espacios okupados.(ESTANY, 2004, p. 180).

Devido ao grupo ser relativamente fluido, e também ao fato de que algumas pessoas fizeram parte somente antes, durante, ou mesmo depois do processo da okupação, não se sabe ao certo quantas pessoas perfazem o total de participantes, mas tem-se a ideia de que sejam aproximadamente 15 integrantes.

Todo o processo de conhecimento do grupo foi realizado depois da okupação e das outras atividades realizadas por ele. A coleta de dados não pretende abranger a história e as características do grupo como um todo ou mesmo de forma genérica, até mesmo porque as entrevistas foram limitadas, sendo que cada uma delas foi feita apenas uma vez para cada um/a dos/as entrevistadas – apesar de ter havido momentos de reencontros informais e coincidentes com algumas dessas pessoas.

2.2. A Bicicletaria: lutas políticas num mundo motorizado

O coletivo da Bicicletaria é, antes de tudo, bastante diverso, tornando difícil uma caracterização mais qualitativa do grupo. Contudo, como já dito, não é esse o foco do trabalho, mas sim compreender essa heterogeneidade, bem como as múltiplas dimensões e aspectos envolvidos e formadores do grupo. Dessa forma, tentou-se captar tanto as questões estruturais do grupo quanto as diversas concepções de mundo dele e de suas/seus integrantes.

As motivações do grupo estudado são específicas, ligadas à promoção da bicicleta como meio de transporte nas cidades, incluindo assim, ações voltadas para a conscientização de motoristas em relação a pedaleiros/as – ou ciclistas –, e ações empoderadoras voltadas às pessoas que usam a bicicleta, seja para o lazer (pressupondo nelas um potencial para que façam desse lazer um meio de locomoção), seja para transportarem-se cotidianamente (a fim de que saibam reparar eventuais estragos de suas bicicletas).

Dessa forma, o trabalho do grupo, engajado em incitar o uso das bicicletas no dia-a-dia, busca necessariamente ter autonomia em meio ao ambiente urbano. Incita-se, ainda, reflexões sobre responsabilidade social, no sentido de que a escolha em usar uma bicicleta reduz tanto impactos ambientais quanto custos sociais, já que as bicicletas são alternativas ecológicas para a locomoção, e que meios de transporte motorizados, principalmente carros e motos, envolvem-se e causam acidentes com mortes mais frequentemente que outros veículos.

Fundamentalmente, a ideia da bicicleta, ou melhor, da mobilidade por bicicleta, perpassa quase todas as outras ideias políticas motivadoras do grupo. A bicicleta é tanto o elo entre seus/suas participantes, pelo fato de todos/as se locomoverem diariamente nela, quanto o motivo pelo qual se organizaram coletivamente a fim de debaterem e promoverem ações com vistas a uma cidade mais humana, mais respeitosa e menos “motorizada”.

Alguns/mas dos/as integrantes fazem parte de movimentos que lutam por mobilidade urbana em termos mais amplos (transporte público), como o Movimento Passe Livre. Porém, na Bicicletaria, o foco é realmente pensar a bicicleta no plano dos transportes das cidades. De toda forma, a reflexão sobre a mobilidade por meio da bicicleta não exclui um esquema integrado de transporte público, em que ônibus e metrô, por exemplo, aceitem e tenham espaço para as bicicletas, facilitando o deslocamento e respeitando o direito de ir e vir das pessoas, como aponta *J.*

A fala dos/as entrevistados/as apresenta como crítica recorrente a monopolização e priorização do carro no ambiente urbano, gerando dependência às pessoas que o utilizam, além de outros danos sérios, como mortes e atropelamentos, poluição ambiental, perda de tempo em engarrafamentos, descaso e desrespeito com o transporte público, encarecimento da vida nas cidades, inaccessibilidade à cidade, entre outros fatores.

Assim sendo, a luta política destacada em cada uma das entrevistas advém do papel central e combativo – em relação ao carro – da bicicleta no dia-a-dia dessas pessoas²⁰. Ao se mover por meio da bicicleta, toma-se conhecimento da cidade de maneira diferenciada, menos impessoal e mais atenta, criando laços e percepções não existentes quando se anda dentro de automóveis ou de transportes públicos. A bicicleta, dessa maneira, suscita o elemento essencial pelo qual luta o grupo: a autonomia. Essa autonomia, na perspectiva da Bicicletaria, apenas é possível se houver o enfrentamento direto com aquilo que lhe cerceia: o automóvel.

O “enfrentamento” das ciclistas/as do grupo no trânsito das cidades consiste em compartilhar as vias de rolamento, uma vez que elas não são de uso exclusivo dos transportes motorizados. Manuais de mobilidade e o Código de Trânsito Brasileiro embasam o uso compartilhado, respeitoso e bem sinalizado de todos os modais (bicicleta, carro, moto, ônibus, etc.) nas vias urbanas, sendo ainda que este último

²⁰ *J.* fez alguns desenhos representativos do grupo, dos quais foram feitos adesivos, e onde se leem frases como “É luta todo dia”, “Exercitando autonomia” e também “Ruma à utopia” (Anexo IV).

regulamenta que veículos maiores, mais pesados e motorizados são, numa ordem decrescente, sempre responsáveis pelos menores e não motorizados (Artigo 29 § 2º do CTB). Nessa perspectiva, este “enfrentamento” das bicicletas nas ruas da cidade é, lado a lado com carros, motos, ônibus e caminhões, um dos posicionamentos políticos mais marcantes da Bicicletaria, com o qual se coloca uma noção de compartilhamento e de mais respeito e cuidado no trânsito.

Muito além dessa visão, *S.* acredita que pedalar pelas ruas da cidade é em si um movimento de ocupação e resistência urbana, não apenas porque *S.* tem medo de enfrentar a rua e ainda assim o faz, mas porque existe todo um ideal político em torno deste enfrentamento, o qual busca subverter paradigmas muitas vezes opressores de nossas sociedades.

Um dos paradigmas combatidos por meio deste “enfrentamento”, por exemplo, é aquele que pressupõe a rua e os espaços públicos como locais do homem, sendo conseqüentemente perigosos e inapropriados às mulheres, retomando a discussão da esfera pública masculina e da relegação do “feminino” ao privado (OKIN, 2008; PATEMAN, 1993). Nessa perspectiva, tanto o trânsito quanto a rua são machistas, e as mulheres são vistas como seres muito vulneráveis e ousados nestes ambientes, ainda mais quando estão pedalando, afinal, a bicicleta é tida como um meio de transporte arriscado, sobretudo em relação aos frágeis corpos femininos (SARAIVA, 2014).

Outro paradigma diz respeito ainda à ideia de DaMatta (2010) de que o automóvel, na sociedade brasileira, é um objeto de *status* e opressão, fazendo o trânsito nas cidades ser predominantemente violento devido a condução ofensiva dos/as condutores/as, os/as quais encaram os espaços públicos como hostis e pouco seguros. A rua, por conseguinte, passa a ser um lugar hierarquizado, onde os carros estão acima dos transportes públicos, os veículos motorizados acima dos não motorizados, e todos estes acima dos/as pedestres, gerando assim todo tipo de situação desrespeitosa, como atropelamentos, xingamentos, assédios sexuais e mortes.

Tudo isso leva a questionar a “ditadura do automóvel”, fatidicamente presente e tão naturalizada no dia-a-dia de nossas cidades. É também em contraposição a ela que lutam os/as pedaleiros/as da Bicicletaria. Alguns dados corroboram esta situação, e mostram como o transporte motorizado individual muitas vezes mais complica do que soluciona problemas ao se verem completamente reféns daquilo que eles mesmos produzem, como por exemplo, os engarrafamentos:

Em 2001, o número de automóveis em doze metrópoles brasileiras era de 11,5 milhões; em 2011, subiu para 20,5 milhões. Nesse mesmo período e nessas mesmas cidades, o número de motos passou de 4,5 milhões para 18,3 milhões. Os congestionamentos de tráfego em São Paulo, onde circulam diariamente 5,2 milhões de automóveis, chegam a atingir 295 quilômetros das vias. A velocidade média dos automóveis em São Paulo, medida entre às 17h e 20h em junho de 2012, foi de 7,6km/h, ou seja, quase igual a da caminhada a pé. Durante o período da manhã, a velocidade média sobe para 20,6km/h – ou seja, a mesma de uma bicicleta (MARICATO, 2013, p. 25).

Ainda sobre a atitude de “enfrentamento” do grupo, ele questiona diretamente a recente construção indiscriminada de ciclovias – que não foram feitas ao longo das ruas – em diversas áreas da cidade de Brasília. Previamente, o Governo do Distrito Federal criou, para implementação dessas ciclovias, um Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas no Distrito Federal, do qual Z. fez parte enfaticamente, promovendo ali ideais ligados ao coletivo da Bicletaria, inclusive desde antes da sua criação.

Nesse comitê²¹, o intuito era debater, dentro do “Plano Mobilidade por Bicicleta do DF”, a maneira mais segura e eficiente de implantar as ciclovias. Ainda assim, o que se tem notado atualmente corrobora uma execução falida dos projetos iniciais do Comitê, uma vez que muitas dessas novas áreas destinadas à circulação das bicicletas já sofrem com danos físicos, com a falta de iluminação e sinalização segura, e com a falta de continuidade, colocando outros riscos de acidentes a quem pedala e a quem caminha pelas ciclovias, como se tem observado comumente.

Ao contrário do que aparenta, as ciclovias criaram uma “falsa noção de segurança” – como o diz Z. – para quem pedala, sendo razoável e até mesmo necessária a posição de “enfrentamento” de acordo com a qual se movem os/as integrantes do grupo. Ainda assim, as pessoas entrevistadas relataram, todas elas, algum tipo de violência ou acidente de que já foram vítimas no trânsito por parte de veículos motorizados, o que não os/as fez parar de pedalar.

A bicicleta, de certa forma, representa uma fragilidade que serve de pressuposto a quem dirige outros veículos no caso de causarem possíveis acidentes em relação a quem esteja pedalando. Ou seja, a ordem prevista em lei – de que os veículos motorizados devem ser responsáveis pela segurança dos não motorizados – é quase sempre esquecida e invertida, de maneira que quem pedala deve prestar muito mais atenção no trânsito e, ainda assim, quase sempre é tido/a como culpado/a por eventuais acidentes. Essa ordem transgredida serve à manutenção das prioridades e preferências

²¹ Para uma descrição das atribuições do comitê, vide anexo I.

ao carro no sistema de transporte urbano, fazendo com que a sociedade enxergue com maus olhos não apenas pessoas que “se arriscam” sobre as bicicletas nas ruas, mas também sobre as pessoas que usam ou dependem de transporte público para se locomoverem.

O “enfrentamento” traz ainda outra dimensão essencial da luta contestatária da Bicletaria: a ação direta. Muitas das pessoas do coletivo inspiram-se em ideais anarquistas, fazendo com que suas concepções de mundo contestem as convenções sociais da forma mais direta e pelos caminhos menos hierárquicos possíveis. Afinal, o que representa o carro na cidade? Não é ele um objeto autoritário e que gera dependência, tendo sempre a prioridade para abusar dos limites, como a velocidade, por exemplo? Como tomar conta dos espaços da cidade e de suas ruas senão ocupando de fato estas áreas? Essas e muitas outras questões são essenciais para a compreensão da formação do coletivo, sobre a qual tratará a seção seguinte.

2.3. A construção do grupo e seus aspectos formadores

O grupo da Bicletaria existe em Brasília desde o início de 2013, e é formado de maneira conjunta por pessoas que, em sua maioria, conheciam umas as outras e que compartilhavam visões de mundo parecidas. O ponto de convergência mais profundo entre elas é o uso da bicicleta como meio de transporte na cidade. Todas as críticas levantadas no capítulo anterior – e muitas outras – são referenciais quanto aos posicionamentos políticos do grupo.

As pessoas entrevistadas, quase todas influenciadas pelas ideias anarquistas, também compartilham uma série de valores que, como apontou Katsiaficas, podem vir relacionados, uma vez que o anarquismo tem inspirado uma ordem muito abrangente de ativistas de outros grupos²² (GAUTNEY, 2010). *F.*, por exemplo, fazia parte de um movimento de libertação animal, é vegano²³ e, junto com *S.* e outras pessoas, faz parte

²² Barbara Epstein (in GAUTNEY, 2010) diz que “(m)any among today’s young radical activists, especially those at the center of the anti-globalization and anti-corporate movements, call themselves anarchists [...]”.

²³ Veganismo é o posicionamento de não consumir nem utilizar, seja como alimento, cosmético, vestimenta, etc., produtos que tenham qualquer origem animal. Os/as veganos/as também não costumam ir a locais onde animais são maltratados, como zoológicos, circos, além de não comprarem nem aprisionarem animais.

de um coletivo autogestionário que promove culinária vegetariana e atividades culturais. *E.* e *C.* militam em coletivos de mídia independente, trabalhando por meio da internet, de rádios livres, etc. *J.* é artista e feminista, e tem trabalhos gráficos ligados a temas como a bicicleta e a capoeira. *M.* faz parte de um movimento de contestação à Copa do Mundo do Brasil (Comitê Popular da Copa) e *Z.* trabalha autonomamente com reparo de bicicletas e participa ao mesmo tempo de outros coletivos engajados em promover a mobilidade urbana.

A pluralidade do grupo é encarada como fundamental na compreensão de sua constituição. Ainda que haja pontos convergentes, politicamente falando, em quase todas as pessoas entrevistadas, não se pretende agrupar tais fatores a fim de racionalizar a participação e o engajamento de cada uma dessas pessoas. Ao contrário, encara-se que o reconhecimento da diversidade do coletivo é, além de enriquecedor para a análise, elemento que mais aproxima o/a leitor/a à realidade das ações empreendidas pelo grupo.

Em relação aos motivos que levaram à formação do grupo, as entrevistas deixam entender que existia, em todos/as os/as participantes, uma vontade de conhecer suas próprias bicicletas – questões mecânicas principalmente – para serem capazes de usá-las de forma independente e autônoma.

Tal independência surge então a partir de duas ideias práticas cultivadas pelo grupo: a primeira é que, uma vez que se sabe como reparar ou mesmo montar uma bicicleta, a pessoa ganha mais segurança em relação ao seu meio de transporte, sem ter que terceirizar o conserto em caso de eventuais estragos. A segunda refere-se ao fato de que, com uma bicicleta, pode-se ir para onde se deseja a qualquer momento, não dependendo de horários e rotas de ônibus, de dinheiro para abastecer um automóvel, nem ficando refém de engarrafamentos.

A independência, por sua vez, confere a clamada autonomia em relação ao modo convencional de vida nas cidades e também empodera as pessoas que, a partir de então, tomam consciência de uma série de fatores que antes desconheciam – seja o próprio funcionamento das bicicletas, sejam regras de trânsito e de compartilhamento de vias, seja o próprio espaço físico da cidade, por onde agora passarão a circular de forma distinta, com mais proximidade e atenção.

O grupo argumenta que é essencial cultivar o conhecimento, apreendido e compartilhado coletivamente, para que então haja esse empoderamento, o qual tem desdobramentos específicos em cada uma das pessoas, mas que, conjuntamente soma-se

e promove a construção coletiva da autonomia. Um dos cartazes confeccionados pela Bicletaria expõe muito bem do que se trata essa ideia:

“Corações explosivos, mentes em alta velocidade, sede de (im)possibilidades, corpos sobre duas rodas. Somos apaixonadxs por bicicletas e achamos que pedalar é a maneira mais prazerosa de nos locomovermos pela cidade, assim construímos percursos, conhecemos espaços e encontramos pessoas. Desta paixão surgiu a necessidade de termos autonomia sobre as nossas próprias rodas, conhecendo a mecânica e dando manutenção. Queremos trocar saberes, conhecer pessoas, histórias e bicicletas. Convidamos a todxs xs interessadxs em se juntar a nós nesse ciclo de descobertas, (des)construções, (des)montagens, amores e dias de luta contra o apocalipse motorizado, por um mundo cujas engrenagens possamos mover juntxs!”

Um dos levantamentos a partir da atuação do grupo refere-se à mobilidade urbana. Que cidade é essa em que as pessoas vivem? E qual é a cidade em que elas gostariam de viver? Sabendo-se que o transporte público muitas vezes inibe, em vez de promover, o acesso da população à cidade, pensar em alternativas de vida em meio a um ambiente controlador como se apresenta a cidade de Brasília, evoca claramente a questão da autonomia sobre o espaço em que se vive. Onde mais buscar autonomia que em si mesmo/a e nos recursos disponíveis, ainda que escassos?

Nesse sentido, tais ideias começaram a ser colocadas em prática com as *oficinas comunitárias*, iniciadas no dia 14 de abril de 2013 e realizadas, a partir de então, aos domingos no Eixo Rodoviário do Plano Piloto²⁴ – mais conhecido como eixão –, na altura da superquadra onde aproximadamente ficava o edifício abandonado (quadra 4 da Asa Sul). Essa estratégia – de fazer as oficinas em um ponto próximo ao do local que futuramente seria okupado – foi citada em várias entrevistas como sendo previamente pensada a fim de que as pessoas da comunidade local, quem muitas vezes utilizam o eixão aos domingos para práticas de lazer, tomassem conhecimento e tornassem-se cada vez mais familiarizadas com aquele grupo novo que estava se instalando ali.

As oficinas comunitárias eram abertas a qualquer pessoa interessada em aprender a reparar bicicletas, onde o grupo disponibilizava as ferramentas necessárias e também auxiliava a pessoa, mas sem fazer o conserto para ela. A intenção era que essas pessoas interessadas aprendessem sobre suas bicicletas durante o processo da reparação, ao mesmo tempo em que o grupo também aprendia, afinal, nem todo o mundo sabia tudo sobre mecânica, fazendo disso um processo importante de construção coletiva. F. conta que, por exemplo, muita gente aprendeu sobre manutenção e reparo com Z., e que,

²⁴ O eixão não permite a circulação de automóveis durante domingos e feriados, entre às 6h e às 18h, ficando todo aberto a práticas de lazer.

muitas vezes também tinham que “se virar”, e aprendiam fazendo, sem ajuda de ninguém.

J. relatou como as oficinas comunitárias começaram a despertar a curiosidade das pessoas que passavam por elas, trazendo reflexões e estranhamento, já que quase sempre elas não estavam muito habituadas a encarar a bicicleta como meio de transporte:

“Essa nossa temporada no eixão, foi como um teste para oficina para ver como ela funcionaria e como um meio do caminho para chegar lá na ocupação, na 204 sul. Falar ‘*tamo aqui perto!*’, já criar uma vivência de bicicletas ali naquele lugar. Essa foi nossa motivação pra ir no eixão. E aí lá a gente se deparou com outro público, que não se transporta por bicicleta. Essa não era a nossa galera! Lá era um outro pessoal, que usa bicicleta como passeio, como exercício físico. [...] Então, o que acontecia era o seguinte: primeiro, se deparar com uma oficina que era comunitária, que a gente não cobrava pra fazer o negócio, a gente falava ‘não, a gente *tá* fazendo aqui é pra gente aprender’, a gente não fazia o reparo. A pessoa chegava lá e dizia ‘meu pneu furou’, a gente falava ‘*massa, vamos trocar!*’ Entendeu? A pessoa trocava o pneu dela e a gente *dava uma mãozinha*, fornecia o material, e aí a gente aceitava uma contribuição. Mas era assim, a pessoa perguntava ‘quanto custa?’ A gente ‘não custa nada. Se você quiser deixar alguma coisa, *massa*, que é o que a gente tem pra repor as coisas que a gente gastava de ferramentas’. O fundamental era que as próprias pessoas fizessem o reparo nas suas bicicletas. Só se fosse algo muito complexo, a gente encaminhava pra pessoa levar pra loja. [...] E assim, *essa primeira conversa de ser comunitário já era uma barreira muito grande de quebra no raciocínio hegemônico das pessoas*. Então esse já era um momento interessante, um momento em que as pessoas ficavam intrigadas. E aí isso gerava algumas respostas, que já iam pro nível de dispersão da bicicleta como meio de transporte”. (Grifo meu)

A primeira oficina comunitária foi realizada de maneira “improvisada”, segundo J., sob uma tenda emprestada, mas já contando com o envolvimento de muitas pessoas, do grupo ou não (Imagem 2). Cada vez mais gente ia se aproximando das oficinas no eixão, as quais ocorreram dois outros domingos até a okupação. As oficinas contavam com parcerias que conjugavam outros interesses, por exemplo, houve uma roda de capoeira na segunda oficina, juntando pessoas que não necessariamente passam pelo eixão ao grupo, ao mesmo tempo em que promovia uma soma de valores que ia compondo as diversas qualidades da Bicicletaria.



Imagem 2: primeira oficina comunitária no eixão (14/04/2013)
Fonte: página do *facebook* da Bicletaria

Com uma maior estruturação do grupo devido ao bom desenvolvimento das oficinas comunitárias, já havia maior segurança quanto a empreenderem a okupação, sendo ela realizada pouco tempo depois do primeiro encontro no eixão. As entrevistas não deixam claro desde quando havia o propósito da okupação, mas, foi notável em todas as falas que tal intenção nasceu conjuntamente ao coletivo e à ideia das oficinas comunitárias, as quais continuariam no edifício que seria okupado. Na seção seguinte, será feita uma análise mais particular sobre o processo da okupação.

2.4. A okupação e a resistência: 30 dias de utopia

A estratégia de conhecimento prévio do local que seria okupado não foi muito bem clarificada nas entrevistas ao grupo. Não se sabe quem surgiu com a ideia, o que, de fato, não importa muito para um grupo que se estrutura horizontal e coletivamente. Contudo, *F.* conta como o coletivo, a partir da vontade de inovar suas atividades, decidiu realizar a okupação naquela região da Asa Sul:

“A gente ficou um tempo no eixão, mas sempre pensando em como expandir. Porque não dá pra ficar sempre ali. Não dá pra ficar tipo todo domingo, sete pessoas do coletivo. Às vezes você quer fazer outra coisa. E era domingo de manhã, tinha que ficar até de tarde, então às vezes era bem cansativo. Aí eu não lembro quem veio com a ideia, mas a gente já tinha pensado em ocupar um espaço, mas não sabia onde. Tanto que a ideia da Bicletaria era expandir pras cidades satélites também²⁵. Fazer oficinas

²⁵ É possível notar que a ideia do grupo é também implementar oficinas comunitárias em outros lugares, okupados ou não, das *cidades-satélites*. Para a maioria das pessoas do grupo, é importante que haja uma descentralização das principais atividades da cidade – emprego, serviços, lazer, etc. –, de forma a

comunitárias nelas. Daí a gente tinha reunião. A gente tentava ter reunião uma vez por semana. Não rolava, porque a galera era bem ocupada, tinha outras reuniões durante a semana. Daí às vezes marcava durante a semana só para encaminhar algumas coisas. Aí em uma reunião, alguém sugeriu, não lembro quem, a gente ocupar o espaço, porque no Plano [Piloto] o que mais tem é espaço vago. Aí a gente saiu à procura. Não foi tipo: procurando um lugar. Porque a gente andava de bicicleta! Era tipo, andando de bicicleta, você sempre ia achando uns lugares, principalmente em entrequadra. Aí coincidentemente, a gente achou esse aí, que *tava* abandonado.”

Marcou-se então uma data para uma tentativa de okupar o local, chamando pessoas que acompanhavam o grupo no *facebook* através do evento “Invasão das bicicletas: pedalar, comer, trocar e aproveitar”, no dia 4 de maio de 2013. C. descreve como foi a atuação do grupo nesse evento:

“O que a gente fez? A gente fez um piquenique na frente do prédio, uma festa, troca de peça de bicicleta, bazar, comida. E aí a galera foi limpando a fachada, sem abrir o prédio ainda. E nessa de limparem a fachada, a gente [...] entrou pra dentro. Isso foi no final da manhã. Como a gente *tava* ali durante o dia, a galera foi se acostumando com a gente ali.”

Vale lembrar que antes de okupar o edifício, o grupo contou com suporte jurídico²⁶ que o informou quanto a possíveis desdobramentos tendo em vista que o espaço era propriedade pública. O grupo também teve a contribuição de um engenheiro para avaliar as condições físicas do prédio, quem confirmou que, apesar de não haver riscos de desabamento, o local estava em condições de total abandono e descaso, como consta em uma das únicas notificações feitas pela Defesa Civil, de abril de 2012²⁷.



Imagem 3: frente do edifício okupado (agosto de 2011)
Fonte: Google Street View

democratizar seu espaço e a impulsionar a mobilidade, já que em termos de transporte público, não se pode contar com uma mobilidade urbana prática e eficiente.

²⁶ Trata-se de um amigo de pessoas do grupo que orienta alguns movimentos sociais nas ações que estes se propõem.

²⁷ Ainda assim, mesmo ciente da notificação feita pelo órgão, a Administração de Brasília, responsável pelo edifício, não se mobilizou para implementar as recomendações dela, requerendo apenas um orçamento da reforma do local, a qual nunca fora concretizada devido a seu custo elevado.

Uma vez que conseguiram entrar no prédio, a partir da data da okupação (4/5/2013), o grupo passou a organizar ali constantes mutirões de limpeza e reforma nos fins de semana subsequentes. A comunidade das superquadras, entre outras pessoas que ficaram sabendo da okupação por meio da rede social, ajudou nesse processo de revitalização do edifício, o qual tomou muito tempo e energia. As principais ações realizadas consistiam em passar a espátula nas paredes, que tinham diversas camadas de pintura e que estavam precárias, limpar o interior do imóvel, resolver problemas como infiltrações, reformar a fachada, para então poderem dar uma nova identidade ao espaço.

Os mutirões aconteceram todos os finais de semana do mês de maio e foi a atividade que o grupo mais realizou durante todo o processo da okupação, haja vista as péssimas condições iniciais do prédio. As pessoas entrevistadas dizem que a comunidade vizinha do local teve inicialmente uma abertura e apoio à iniciativa do grupo, o que parece tê-lo surpreendido. A Bicicletaria contou com muitas doações, tanto de materiais de limpeza quanto de peças de bicicleta, dando um impulso significativo nas suas atividades e ideias.

Uma fala recorrente das pessoas entrevistadas trata do fator condicionante ao apoio da comunidade em relação à okupação, o qual, na verdade, representava para o coletivo um discurso opressor. Nas entrevistas, muitas das pessoas do grupo realçaram o incômodo que sentiram ao identificarem que a vizinhança parecia estar apoiando a okupação porque esta livrava o lugar de moradoras/es de rua ou usuárias/os de drogas, como o fora durante anos.

Nesse sentido, Z. comenta que este tipo de “mentalidade higienista da classe média” não estava de acordo com os princípios do coletivo e com as finalidades da okupação, e que, ao contrário, ela era combatida dentro do grupo. S. foi mais além dessas perspectivas e disse que apoiaria o uso compartilhado do local com pessoas moradoras de rua e em situações de risco ou vulnerabilidade, de forma a promover ali sessões psicoterápicas, por exemplo.

O intuito da reforma era, em termos gerais, criar um espaço de usufruto coletivo promovendo, além das oficinas comunitárias, outras atividades do grupo, e também atividades a pedido da comunidade, como debates, encontros, reuniões, saraus, etc. O grupo produziu panfletos e folders para divulgar dentro da comunidade onde estava se instalando suas ideias e intenções com a okupação (Anexos II e III).

Algumas das pessoas entrevistadas disseram que a intenção, futuramente, seria montar uma biblioteca aberta e voltada para o público. Estavam, portanto, em todo momento, idealizando um espaço autogerido, em função das demandas comunitárias e voltadas para o bem comum. Como conta *E*:

“A gente reformou, fez e distribuiu os panfletos para o pessoal dos prédios ali próximos, chamando a galera, explicando o que era. A nossa ideia era, depois desse primeiro momento, fazer uma assembleia com as pessoas interessadas, para a gente organizar um planejamento de gestão sobre o espaço. Recebemos doações de vários quadros de bicicleta, outras peças, de um projeto que tinha na UnB [Bicicleta Livre]. E aí a nossa ideia era ir reformando essas bicicletas e ir disponibilizando para as pessoas, empréstimo, e tal.”

Já nos primeiros dias de reforma do local, o edifício foi ganhando uma nova aparência, com grafites por dentro e por fora, cartazes do coletivo colados na fachada, frases representativas escritas no exterior do prédio, além de revitalizarem a marquise, escrevendo nela “Bicicletaria” e colocando uma bicicleta acima dela (Imagem 4), dotando o prédio de uma forte identidade visual ligada aos ideais do grupo, fazendo o prédio ser conhecido, a partir de então, como *a* Bicicletaria.



Imagem 4: fachada do edifício okupado depois de parcialmente reformado
Fonte: página do *facebook* da Bicicletaria

A revitalização do espaço foi relatado como sendo trabalho de todos/as, de forma que as tarefas ligadas aos mutirões não eram necessariamente pré-definidas. Pode-se dizer daí que havia uma organicidade no trabalho conjunto, fazendo com que os princípios do coletivo, como a cooperação e a horizontalidade, por exemplo, fossem colocados em prática nas questões mais concretas ligadas à reforma do local.

A Bicicletaria é organizada na forma de assembleia e havia, naquela época, reuniões constantes, nas quais se decidiam funções e deliberavam outras questões, mas

sem que isso conferisse uma estrutura fixa ao grupo; pelo contrário, como afirma C.: “a gente é bem rotativo com o nosso trabalho”.

Um dos primeiros eventos, além dos mutirões, foi a exibição da animação “Bicicletas de Belleville”, projetada na fachada do prédio na noite do dia 9 de maio (Imagem 5). O evento foi publicado na rede social convidando pessoas, e também houve a divulgação da sessão à comunidade local e a quem passava por perto da Bicletaria. As falas das/os entrevistadas/as relatam, muitas vezes com emoção, como aquele momento do cineclube representou o potencial da ação do grupo:

“O dia que a gente fez o cinema ao ar livre, foi um barato! Porque assim, a proposta do espaço era pra ser também um espaço cultural, pra reunir gente. A gente descola um gerador, arruma um jeito de botar ele escondido pra não fazer barulho (...). Foram várias famílias que moram ali, e gente que não morava ali perto. Acho que nesse cinema a gente sentiu que era um espaço muito massa! Um espaço muito potente!” (J.).



Imagem 5: projeção do filme numa das paredes externas do edifício okupado (09/05/2013)

Fonte: página do *facebook* da Bicletaria

Ao longo das duas primeiras semanas de maio daquele ano, com a reforma sendo continuamente realizada, as atividades do grupo começaram a ter uma notável repercussão em meios de comunicação da cidade²⁸. Foi então que o coletivo tomou conhecimento da primeira intimação por parte da Administração de Brasília para deixarem o prédio, o qual estava condenado e apresentava riscos de morte a quem quer que se aproximasse dele, segundo a Defesa Civil.

²⁸ Matéria do jornal “Correio Braziliense”:

http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/06/03/interna_cidadesdf,369222/grupo-se-instala-em-predio-abandonado-na-asa-sul-e-cria-bicletaria.shtml. Post do blog “Quadrado Brasília”:

<http://quadradobrasilia.wordpress.com/tag/bicletaria/>. Página da ouvidoria do GDF:

http://www.ouvidoria.df.gov.br/clipping-2013/junho-2013/doc_download/174-03-de-junho-de-2013.html.

Esta situação parece ter mudado consideravelmente, segundo as falas de *E.* e *J.*, o respaldo que o grupo vinha tendo da comunidade, pois, se inicialmente as pessoas admiravam e até ajudavam o grupo a transformar o prédio, num momento posterior, passaram a se questionar sobre os riscos que aquele local oferecia. Com as entrevistas, supôs-se que a comunidade foi assim influenciada pelo enquadramento trazido pelo poder público e por jornais da cidade quanto ao caráter ilegal da okupação, como forma de reprimi-la e torna-la impopular.

Mesmo com a ameaça que tal intimação representava ao projeto político da Bicicletaria, o grupo continuou suas atividades no local, resistindo e pensando sempre na possibilidade de expandi-las. A okupação durou um mês, sendo muito bem descrita por Marcelo Carvalho²⁹ (2013), por meio de diagnóstico técnico realizado sobre o edifício okupado:

O abandono do prédio demonstra que sua função original, de delegacia policial, efetivamente não se concretizou, a caracterizar “coisa fora do lugar”, em dizeres da urbanista Ermínia Maricato. Insistir na destinação de uso para a mesma função, ou mantê-la sob a tutela do “abandonador” torna-se, portanto, atitude temerária. Há que ser respeitada a mobilização coletiva empreendida por jovens que ali exerceram a cidadania, em busca de um espaço cognominado “Bicicletaria”, pouco, mas intensamente vivido, durante episódio que fez história no mês de junho de 2013. A ocupação do espaço em prol de atividades lúdicas e educacionais, de caráter público, foi reprimida com o despejo. Há que se fazer *meaculpa*, e os gestores públicos que durante muitos anos fecharam os olhos para o problema, transigirem diante dos abandonatários, então despejados, e buscarem uma função mais apropriada para o espaço.

2.5. O processo da (des)okupação

Em meados de maio de 2013, logo após a primeira notificação, a Bicicletaria já estava se preparando para uma possível desocupação a qualquer momento. Foram feitas tentativas de diálogo com a Administração de Brasília a fim de negociar as decisões que seriam tomadas sobre o prédio. A prerrogativa de que a okupação gerava riscos de morte para a população foi o que, aparentemente, mais deixou o grupo sem respostas à altura do que fora notificado. Contudo, a Bicicletaria resolveu não ceder à ordem de desocupação, como contam *M.* e *E.*:

²⁹ Carvalho realizou sua dissertação sobre o tema “A conservação do patrimônio público: dos fenômenos de abandono e degradação urbana no DF” (FAU/UnB, 2013) e, durante a coleta de dados, teve contato com a okupação e com o grupo da Bicicletaria, fazendo este diagnóstico sobre o local.

“A gente tentou negociar. Mas assim, o objetivo não era ter o diálogo, mas mostrar que é possível ter outra destinação praquele lugar, chamar a atenção de alguma forma. A gente não falou que ia ocupar, mas quando ocupou, depois, tentou conversar, para que eles mudassem de ideia, para que enxergassem de outra maneira. O objetivo inicial era mostrar para as pessoas que elas têm direito de estar ali num local sem uso e transformar aquilo”.

“A gente não decidiu nada na reunião, foram alguns representantes. (...) A gente voltou para o grupo, conversou, e aí a gente falou ‘não vamos sair assim, vamos continuar!’ E aí a gente fez algumas exigências para sair: que eles apresentassem um projeto concreto com o que eles iam fazer com o lugar.”

Dessa forma, o coletivo resistiu até os últimos momentos, mantendo seus mutirões aos fins de semana até o fim de maio, quando por fim resolveram retirar do prédio tudo o que conseguissem, uma vez que havia risco iminente de despejo. O grupo organizou mais um evento, a “Desocupação da Bicicletaria”, para o dia 1º de junho de 2013, o qual chamava pessoas a participarem da seguinte forma em sua página no *facebook*:

“Vamos nos retirar deste espaço, mas o sonho de que exista um lugar que seja ponto de encontro de pessoas que pedalam, de aprendizado e autonomia sobre as nossas rodas, que reforce a força política das bicicletas e o símbolo de uma vida diferente desta que ela propõe está só começando. Faremos a desocupação do prédio neste sábado pela manhã, estão convidados a se juntarem a nós, conhecer o prédio por dentro, ver o que já conseguimos organizar nesse pouco tempo, para dar a sua opinião sobre o que está acontecendo e se despedir do lugar, mas não desta utopia. Continuaremos com as oficinas itinerantes no Eixão aos domingos, são todxs bem-vindos!”

De fato, este foi o último dia de ações da Bicicletaria no local. Logo na segunda-feira seguinte, dia 3 de junho de 2013, o GDF (Governo do Distrito Federal) mandou uma operação para o local com a intenção de retirar tudo o que havia dentro do prédio para então lacrá-lo novamente, até se decidir que destinação ele teria. Os relatos das pessoas entrevistadas contam sobre o caráter desproporcional dessa operação:

J: “A gente tirou várias coisas de lá de dentro, e lacramos o prédio, pra dificultar o processo ao máximo. No dia da desocupação, foi uma coisa absurda de tanto policial que tinha e poucas pessoas nossas. Seis pessoas pra dezenas de policiais, galera [policiais] armada. Daí tentaram abrir, demorou bastante, levaram as coisas, lacraram o prédio, muito pior que a gente tinha feito.”

E: “No dia da desocupação, a gente tinha lacrado bastante a porta, acho que tinha do grupo umas seis pessoas. Tem até um vídeo: “Garantindo o abandono”, até fui eu quem editou. Éramos seis diante de uma mega operação da polícia. Tinha um cara com uma metralhadora. A gente ficou lá na frente, dificultando. Uma companheira nossa foi presa. Um tumulto! Aí... não tivemos como! Chegaram lá com uns pés de cabra, abriram e começaram a tirar. Tinha muita bicicleta lá dentro. A gente não sabe onde foi parar isso”.

O processo da desocupação não acabou neste dia, com os funcionários públicos levando os materiais que tinham dentro do prédio para algum depósito e lacrando o

prédio. O grupo pediu cópia do processo de acompanhamento do prédio, para saber o que iam fazer com ele. Contudo, a Administração local nunca respondeu a esse pedido.



Imagem 6: fachada do edifício okupado depois do despejo do grupo
Fonte: página do facebook da Bicicletaria

Os/as participantes entrevistados/as reconhecem que a desocupação com certeza desmobilizou o grupo. O processo foi desgastante porque o grupo estava intensamente envolvido na okupação, que ainda estava na fase de reforma. O fato de conseguirem desalojar o grupo do local parece ter sido uma questão mais de força, pois, como relatado, usou-se de um pesado aparato de intimidação policial. As pessoas presentes naquele dia 3 de junho contam ainda que havia ali muitas pessoas da comunidade local, as quais foram apoiar a Bicicletaria.

Quando perguntados/as sobre por que a okupação durou pouco tempo (1 mês no total), há opiniões diversas dentro do grupo. *J.* acredita que a okupação perturbou [principalmente] a Administração e a burocracia, pois, em suas palavras, “o poder público é extremamente controlador! E aí aquele espaço ser uma bolha, fora dos conformes, era algo que incomodava. Foi o fato de a gente ter ocupado que impulsionou eles a tomarem alguma decisão sobre o espaço”. Já *M.* argumenta que faltou articulação e também vontade em continuar pressionando o processo, afinal o grupo não era muito grande: “eu acho que foi mais porque a gente não se organizou direito. Se a gente tivesse se organizado melhor, teria feito de outra forma, teria conseguido, digamos, um apoio maior da comunidade”. *C.* vê uma causa mais estrutural para o rápido fim da okupação:

“Acho que essas coisas são sempre conjunturais. Uma: Brasília é uma cidade bastante nova, não tem nenhuma tradição de ocupação. Urbanamente falando, de prédios abandonados, de usar a estrutura que está ociosa, é muito pouca coisa e é muito recente. E acho que nenhum governo quer que essa cultura se crie. Teve uma coisa também, que aquele prédio era um problema! (foi o que a gente sentiu com o processo de

negociações com o governo). O governo não sabia o que fazer com ele. [...] Aí quando a gente ocupou, *rolou* uma pressão pra que eles dessem um uso para o prédio.”

Todas essas opiniões podem ser ponderadas para se explicar o fim da okupação. O que mais indigna as pessoas do coletivo é o descaso da Administração em relação ao prédio, que o deixou mais de 10 anos sem função alguma, e que, de repente, apressaram-se em reapropriá-lo da Bicletaria, para ainda assim não saberem qual fim dar ao local. Na verdade, logo em seguida à okupação foi proposta a criação de uma repartição pública no local, chamada “Assessoria de Atendimento a Comunidade”, que provavelmente funcionaria em horário comercial, não abrindo fins de semana. Essa utilidade foi bastante criticada pela Bicletaria como não sendo de fato comunitária e, finalmente, não fora concretizada pela Administração.

O andamento do caso quanto ao destino do prédio não foi algo compartilhado pelo órgão responsável, de modo que começaram a haver especulações sobre o que fariam do local. O que se soube, depois de todo esse processo, é que o GDF, no dia 19 de março de 2014, conseguiu autorização para demolir o prédio, sem alegar oficialmente o que fariam no local. A Bicletaria presenciou a demolição e se manifestou quanto a ela:

“No ato da demolição, ao questionarmos os servidores da Administração de Brasília se o prédio seria reconstruído, já que está incluso no tombamento da cidade, responderam que ali seria construído um Ponto de Encontro Comunitário³⁰ (PEC), pois não adiantaria ter um novo prédio e não conseguir dar uma destinação a ele. Um PEC não precisaria de tantos cuidados quanto um prédio”. (Fonte: página do *facebook* da Bicletaria).



Imagem 7: demolição do edifício okupado (19/03/2014)
Fonte: página do *facebook* da Bicletaria

³⁰ O PEC é um local de prática de exercícios físicos ao ar livre, com equipamentos que se assemelham a de uma academia. É uma constante a instalação destes pontos na atual gestão do GDF.

Não se sabe, até hoje, se será feito um PEC no local. Atualmente, no local onde havia o prédio, não há nada. O grupo, apesar de ter deixado o prédio, não abandonou a história de vez, e diz que a Bicletaria ainda existe, mesmo que esteja passando por um período de avaliação interna e de reestruturação dos próximos passos a seguir. Consideram também okupar outros lugares que estejam abandonados ou subutilizados na cidade, que não necessariamente estejam no Plano Piloto.

Ainda que a desocupação tenha deixado muitas das pessoas frustradas, a resistência é uma das características principais do grupo – e do movimento de okupação em si –, não deixando com que contingências e decisões judiciais ou burocráticas abalem a sua existência e atuação. Pelo contrário, são elas mais desafios que impedimentos, no sentido de fornecer ao grupo novas reflexões para futuras estratégias, organizações e ações.

2.6. A Bicletaria pós okupação: reconfigurações e perspectivas

A Bicletaria continuou as oficinas comunitárias depois da desocupação, a partir de junho de 2013, voltando ao eixão, dessa vez na altura da 8 da Asa Norte, pois no local onde antes costumavam ficar, outro grupo (uma ONG de bicicletas) se instalou oferecendo oficinas semelhantes às da Bicletaria. Essas oficinas pós-okupação permaneceram até, aproximadamente, o mês de setembro de 2013, quando então passaram a acontecer em parceria com outros coletivos, como o Caferó, um café, restaurante, loja e lugar de atividades culturais autogestionadas, onde se realizaram eventos como o “sarau das bicicletas: pedal contra o capital”, e o início de um grupo de estudos sobre mecânica de bicicleta.

Essas oficinas em parceria com outros coletivos foram uma das últimas atividades do grupo desde então. Houve reuniões depois da desocupação promovidas com o intuito de repensarem e reelaborarem suas ações. Contudo, como diz C., o grupo até hoje está passando por uma “depressão pós okupação”, porque todo o processo ainda não foi totalmente digerido. Esse desânimo provocou, decerto, uma desmobilização do coletivo, o qual não deixou de existir, mas deixou de realizar atividades com a frequência do ano de 2013.

Pelas entrevistas, subentende-se que alguns fatores são tidos como responsáveis por essa desarticulação: a falta de tempo das/os integrantes em participarem das (novas)

atividades do grupo – haja vista que todas/os ou trabalham, ou estudam, ou fazem ambos, além de terem outras funções –, a militância delas/es em outros grupos ou movimentos sociais, gerando, tudo isso, uma sobrecarga de atividades e prejudicando o envolvimento nos grupos dos quais fazem parte, como mencionado por *J.*:

“Quando veio a desocupação, a gente se desarticulou. E aí a gente acaba sendo consumido por outras pautas. Quando a gente não conseguiu sair de um lugar e ir pra outro, isso desarticulou a gente. Isso *tava* desde o início, [...] nossa intenção sempre foi ocupar a cidade, ocupar os lugares. É isso. A gente não discutiui ainda o agora. [...] mas é viciante! É muito *massa* ter um espaço! Muitas coisas “fora da caixinha”, fora do esperado. [...] Dá uma angústia ver um espaço abandonado e a gente não fazer nada...”

Em algumas entrevistas, foi mencionado também que as manifestações do mês de junho de 2013 ocuparam muito o tempo e consumiram energias de algumas/uns das/os participantes da Bicicletaria os/as quais fazem parte do MPL, grupo desencadeador da onda de protestos.

Ainda assim, quase todas as pessoas entrevistadas demonstram querer retomar as atividades do coletivo, e apresentam-se abertas a possibilidade de novas okupações. O projeto político do grupo ainda está ativo e a Bicicletaria mantém-se aberta a quem quer que se interesse em participar e a ideias novas e diferentes. A fala dos/as entrevistados/as deixa transparecer, em todo caso, uma falta de comunicação entre o grupo, a qual, pode ter contribuído também para sua desarticulação, como se pode notar em algumas das entrevistas quando se questionava o estado atual do grupo:

“Acho que houve muita dispersão [depois da okupação], não sei por quê. Talvez pelos afazeres, cada um tem seu trabalho e tal, precisa de alguma forma ganhar seu dinheiro. Mas eu voltaria se tivesse condições de a gente se reunir novamente! E se houvesse uma nova ocupação... Claro!” (*M.*)

“A gente tá se rearticulando. A gente parou com as oficinas no eixão porque era um desgaste e já *tava* pra além da nossa pauta. A gente quer sair aqui do Plano [Piloto], fazer oficinas em outros lugares, não pra galera que pedala de fim de semana, mas pra galera que precisa.” (*J.*)

O que se pode dizer até agora é que o tempo que o grupo esteve ativo e o pouco tempo da okupação deixaram um legado interessante para a reflexão e estranhamento de uma série de fatores já muito internalizados no cotidiano da vida das cidades. Ainda que com a atenção voltada para a mobilidade por bicicleta e que, em termos concretos, o grupo não tenha conseguido manter a okupação, sua atuação é legítima e fortalece o pensamento crítico em relação à cidade em que vivemos:

A arte da política também é insistir numa exigência particular que, apesar de radicalmente “realista”, perturba o núcleo da ideologia hegemônica. [...] entretanto, é igualmente importante que permaneçamos ao mesmo tempo *retirados* do campo pragmático das negociações e propostas “realistas”. O que se deve ter em mente é que

qualquer debate, aqui e agora, necessariamente permanece como um debate no território do inimigo: é preciso tempo para posicionar o novo conteúdo. (ŽIŽEK, 2011, p. 19. Grifo do autor).

Capítulo 3. Conclusões

“Todos somos, de um jeito ou de outro, arquitetos de nossos futuros urbanos. O direito à mudança da cidade não é um direito abstrato, mas sim um direito inerente às nossas práticas diárias, quer estejamos cientes disso ou não.

O direito à cidade, como comecei a dizer, não é apenas um direito condicional de acesso àquilo que já existe, mas sim um direito ativo de fazer a cidade diferente, de formá-la mais de acordo com nossas necessidades coletivas, definir uma maneira alternativa de simplesmente ser humano.”

David Harvey, em “A Liberdade da cidade” (2008)

O presente trabalho apresentou uma série de questões ligadas à vida nas cidades a partir de uma perspectiva que busca oferecer alternativas a ela. As perspectivas dos movimentos de ocupação urbana, apesar de serem carregadas de um sentido pessimista sobre o atual modo de vida da sociedade capitalista, impressionam ao mostrarem-se criativas e ao apresentarem caminhos viáveis a concretização desse modo de vida alternativo.

Macroscopicamente, muitas são as críticas feitas pelos movimentos em questão, tocando assuntos como a má distribuição de recursos dentro da sociedade, a diversidade de atores/as sociais, seja quanto a gênero, raça, posição política, religião, orientação sexual, etnia, etc., as distintas formas de opressão provenientes do desrespeito a essas diversidades, a massificação e alienação das pessoas nas cidades (mais carros, mais segurança à moradia, etc.), entre muitas outras questões.

Em termos mais específicos, o movimento okupa tem sua atuação caracterizada pela ocupação de espaços vazios e ociosos nas cidades, onde veem o potencial de gerar atividades comunitárias e de criar espaços de aprendizado e trocas coletivas. Nesse sentido, há inúmeros casos de ocupação urbana ao redor do mundo, sendo importante reconhecer as particularidades de cada um deles, ao mesmo tempo que é possível notar semelhanças quanto a ação que os/as okupantes promovem nesses locais.

As características levantadas dos movimentos de ocupação e as concepções de mundo que têm, como a ação direta, as ideias anarquistas, a horizontalidade em sua organização, o respeito à diversidade, e a construção coletiva de suas atividades, etc.,

são marcas que, como colocado por Martínez (2002), o movimento deixa nos espaços urbanos, dentro ou fora das okupas, incitando a crítica sobre o tipo de cidade em que vivemos e aquele em que gostaríamos de viver.

Assim sendo, as okupações são vistas como peças fundamentais na realização dessas concepções de mundo, pois, mesmo que estes princípios sejam praticados cotidianamente pelas pessoas que fazem parte desses movimentos, é principalmente nos espaços okupados onde há a intensificação e coletivização destes ideais, configurando a força da ação coletiva e o potencial das okupas, considerando ainda a subversão da política – nos termos de Katsiaficas (2006) – como um dos elementos mais importantes desse movimento.

Houve, contudo, uma dificuldade em aproximar o sujeito deste trabalho – a Bicicletaria e a okupação feita pelo grupo – dado que a literatura sobre o assunto é em sua maioria estrangeira, não tratando muitas vezes das especificidades do nosso contexto. Contudo, as informações encontradas na página do *facebook* do grupo e a abertura que as pessoas do grupo tiveram quando entrevistadas possibilitaram a construção deste estudo.

Diversas foram as influências que levaram o coletivo a se juntar e a realizar a okupação, de forma que não se pretendeu fazer uma análise categórica tampouco determinista sobre esses fatores. Sobretudo, é a crença de mudanças que têm na bicicleta o elemento que mais impulsiona o grupo a atuar, pois, acreditando na revolução não motorizada – como o próprio grupo diz –, foram assim capazes de fazer, sem a ajuda de representante político algum/a e sem pressão dentro das vias políticas institucionais, uma okupação que deixa um legado no campo das disputas políticas por mais igualdade, acesso à cidade e mobilidade urbana/humana.

A organização da Bicicletaria foi vista como fundamental em relação à como se deu na prática a okupação do edifício abandonado. Poderiam ter sido tomados inúmeros rumos sobre o local, mas as características marcantes do grupo, como a promoção de diálogos e encaminhamentos de seus assuntos de forma consensual, e a ausência de qualquer tipo de hierarquia, foram elementos que transformaram o lugar abandonado em um campo de possibilidades pautado na coletividade e no respeito.

O espaço e a política da capital do país foram, muito provavelmente, fatores cerceadores em relação à ação do grupo e contribuíram para a existência breve da okupação. A constituição planejada de Brasília reforça, mais do que ameniza, seu caráter desigual, seja em termos sociais, seja em termos de forma – o Plano Piloto tem

uma configuração totalmente diferente das cidades-satélites, por exemplo. Ainda assim, a apropriação do espaço através da okupação demonstrou, apesar da história recente da cidade, ser possível modifica-la e humaniza-la muito além do que manda o seu planejamento e tombamento originais.

A pluralidade contida dentro das visões de mundo e dos próprios indivíduos da Bicicletaria foi também elementar para compreender todo o processo de sua atuação enquanto coletivo. O movimento okupa, dessa forma, é aqui mais uma vez abrangido de forma a deixar claro que é essa pluralidade a sua característica principal, tornando possíveis n configurações de okupas: okupas para bicicletas, okupas com a participação apenas de mulheres, okupas voltadas para a promoção da arte, entre muitos outros exemplos.

No caso da Bicicletaria, a okupação foi vista como divisor de águas para o coletivo, uma vez que toda sua mobilização se deu, desde o princípio, em direção a realiza-la. Muitas projeções e ideais foram confiados à okupação, deixando o grupo desarticulado após sua desocupação. A okupação é vista, portanto, como elo mais forte na mobilização do grupo, o qual aparenta estar passando por dificuldades em voltar a atuar na cidade, fato que talvez possa ser superado caso haja no horizonte do coletivo uma outra okupação.

Sem saber quais são as perspectivas concretas de futuro do coletivo, pode-se ainda dizer que cada um/a de seus/suas integrantes leva consigo a memória de todo o processo de ação da Bicicletaria, não se alheando de seus ideais políticos propulsores: uma cidade respeitosa e a possibilidade de se viver autonomamente nela. É nesse sentido em que a Bicicletaria ainda existe, afinal, sua história de construção coletiva e solidária da autonomia não desapareceu, da mesma forma como as pessoas do grupo continuam a pedalar.

ANEXO I

Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas desenvolverá programas, projetos e ações com vista a atingir os seguintes objetivos:

I - garantia do direito de acesso à cidade;

II - difusão do conceito de mobilidade urbana sustentável;

III - inserção e ampliação do transporte por bicicleta na matriz de deslocamentos urbanos, estimulando o uso de meios não motorizados de transporte;

IV - planejamento do sistema viário, como suporte da política de mobilidade, estabelecendo prioridade para a segurança e a qualidade de vida em oposição à fluidez do tráfego de veículos de passagem;

V - promoção da integração da bicicleta aos modais de transporte coletivo (rodoviário e ferroviário), visando a reduzir o custo de deslocamento, principalmente da população de menor renda.

Art. 3º Ao Comitê Gestor da Política de Mobilidade Urbana por Bicicletas compete:

I - apoiar, articular e alinhar as ações do Governo para a implantação da política de mobilidade urbana por bicicletas, em cooperação com os órgãos setoriais e sociedade civil, sob a orientação do Governador do Distrito Federal;

II - promover estudos de viabilidade técnica para a implantação do Sistema Ciclovitário;

III - supervisionar a implantação do Sistema Ciclovitário do Distrito Federal definido pela Lei nº 4.397/2009;

IV - definir os critérios e as metas para implantação de infraestrutura para o trânsito de bicicletas e para a construção de ciclovias ou ciclofaixas;

V - avaliar os projetos do Poder Executivo para o Sistema Ciclovitário do Distrito Federal, inclusive os já licitados ou em fase de elaboração de projetos executivos;

VI - articular as ações para implementação do Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU;

VII - propor diretrizes para a adequação dos espaços públicos e para a instalação de equipamentos apropriados para a guarda de bicicletas, especialmente em terminais de transporte coletivo, escolas e órgãos públicos;

VIII - recomendar as normas para integração do transporte por bicicletas ao transporte coletivo rodoviário e ferroviário;

IX - solicitar aos órgãos de fiscalização do trânsito a realização de operações especiais de educação e fiscalização a fim de garantir segurança aos usuários de transporte por bicicletas;

X - acompanhar e supervisionar os contratos e convênios relacionados à Mobilidade Urbana por Bicicletas;

XI - orientar, supervisionar e avaliar a implantação do Programa de Transporte Escolar por Bicicletas;

XII - promover e fomentar o uso da bicicleta como atividade de esporte e lazer;e

XIII - elaborar e aprovar seu regimento interno.

ANEXO II

Panfleto impresso e distribuído sobre o coletivo durante as oficinas comunitárias



A Bicicletaria é um coletivo de gente que pedala todo dia e aprende sobre as suas bicicletas com a mão na massa. Somos uma oficina comunitária itinerante, temos ferramentas e um pouco de conhecimento sobre mecânica para passar, ainda mais para aprender. É comunitária, portanto qualquer pessoa interessada pode contribuir, seja ensinando, seja aprendendo, seja pegando ferramentas para fuçar na sua bicicleta ou simplesmente compartilhando histórias desse pedal contra o capital.

Para a Bicicletaria a luta é todo dia pois diariamente enfrentamos a sociedade do automóvel, confrontando o aço com nossos próprios corpos, disputando os espaços de trânsito da cidade, que deveria ser das pessoas, não dos carros.

Na Bicicletaria exercitamos autonomia pois locomover-se por bicicletas implica em gastar a energia do próprio corpo, conhecer a sua capacidade e força, descobrir a cidade fazendo parte



dela. Além disso, é uma arma simples, de manutenção acessível a quem quiser aprender. Conhecer a sua bicicleta é fundamental para a segurança e liberdade de se locomover.

Da Bicicletaria rumo à utopia, afinal de que esta serve senão para que nos mantenha caminhando, ou melhor, pedalando, afirmando práticas contra o capital, buscando uma cidade mais orgânica, mais humana.

facebook.com/bicicletariadf



Texto: Bicicletaria
Arte: Juliana Del Lama

ANEXO III

Folder impresso e distribuído pelo grupo à vizinhança da okupação

Bicicletaria

Devem estar se perguntando quem são as pessoas que há dias estão ocupando a antiga delegacia abandonada que fica entre as quadras 204/404 sul. Nós somos o coletivo bicicletaria, somos apaixonados/as por bicicletas e achamos que pedalar é a maneira mais prazerosa de nos locomovermos pela cidade, assim construímos percursos, conhecemos lugares e encontramos pessoas. Nós ocupamos esta casa abandonada para dar vida a ela, porque este é um espaço público e deveria funcionar para a comunidade. A nossa proposta é construir um espaço comunitário voltado às bicicletas e aos laços que ela pode criar. Vamos disponibilizar ferramentas, peças e um pouco dos nossos conhecimentos sobre mecânica, assim todas/os teremos mais autonomia sobre nossas rodas. ESTE NÃO É UM ESPAÇO COMERCIAL, é um local para comunidade, que deve ser gerido pela comunidade. Neste momento estamos nos organizando para deixar a casa em condições apropriadas para que funcione a oficina comunitária e espaço de convivência. Para isso, estamos limpando, reformando, pintando e organizando móveis. Em breve faremos um evento de inauguração, onde ficaremos gratos/as com a presença e troca com outros/as apaixonados/as por bicicletas ou curiosos/as com a movimentação deste espaço que tem um grande potencial de agregar pessoas. Para quem quiser conhecer e contribuir antes mesmo da inauguração, os mutirões de limpeza e organização da casa das bicicletas acontecem todos os sábados, de 11h a 17h. Estão convidadas/os!

bicicletaria.xanta.org
facebook.com/bicicletariadf



Texto: Bicicletaria
Arte: Juliana Del Lama

ANEXO IV

Adesivos da Bicicletaria (com desenhos remetendo a peças de bicicleta)



Arte: Juliana Del Lama

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AUGÉ, Marc. **Elogio de la bicicleta**. Barcelona: Editorial Gedisa, 2009.

AYRES, Jeffrey M. **Framing collective action against neoliberalism: the case of the “antiglobalization” movement**. Journal of World-Systems Research, Vermont. [online] p. 11-34. 2004. Disponível em <<http://www.jwsr.org/wp-content/uploads/2013/03/jwsr-v10n1-ayres.pdf>>. Acesso em 20/05/2014.

BICICLETARIA. Página do grupo na rede social. Disponível em <www.facebook.com/bicicletariadf>

BOULOS, Guilherme. **Por que ocupamos? Uma introdução à luta dos sem-teto**. São Paulo: Scortecci Editora, 2012.

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503.htm>. Acesso em 05/06/2014.

CAMPOLI, Clara. Grupo se instala em prédio abandonado na Asa Sul e cria bicicletaria. **Correio Braziliense**. Brasília, 03 jun. 2013. Disponível em: <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/06/03/interna_cidades_df,369222/grupo-se-instala-em-predio-abandonado-na-asa-sul-e-cria-bicicletaria.shtml>. Acesso em 30/05/2014.

CARVALHO, Marcelo Baiocchi Villa-Verde. **A conservação do patrimônio público: dos fenômenos de abandono e degradação urbana no DF**. Brasília: 2013.

CASTELLS, Manuel. **Redes de indignação e esperança – movimentos sociais na era da internet**. Rio de Janeiro: Zahar, 2013.

_____, Manuel. **The City and the Grassroots. A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements**. Berkeley: University of California Press, 1983.

CATTANEO, Claudio e MARTÍNEZ, Miguel Ángel. **To What Extent is Squatting an Alternative to Capitalism? Squatting in Europe Beyond the Housing Question**. 2012.

DELLA PORTA, Donatella e DIANI, Mario. **Collective Action and Identity, em: Social Movements: An Introduction**, Oxford: Blackwell Publishing, 2006.

E MELLO, Irene de Queiroz. Direito à moradia X direito de propriedade. In: DO LAGO, Lucia Corrêa (Org.). **Autogestão Habitacional no Brasil: utopias e contradições**. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2012.

ESTANY, Marta Llobet. Contracultura, creatividad y redes sociales en el movimiento okupa. In: ARGILÉS, Ramón Adell; LÓPEZ, Miguel Martínez (org.) **¿Dónde están las llaves? El movimiento okupa: prácticas y contextos sociales**. Madrid: Catarata, 2004.

GAUTNEY, Heather. **Between Anarchism and Autonomist Marxism**. WorkingUSA: Journal of Labor and Society, 12: 467-487.

GIROLA, Maria Florencia e THOMASZ, Ana Gretel. Del “derecho a la vivienda” al derecho a la cultura”: reflexiones sobre la constitución del “derecho a la ciudad” en Buenos Aires desde una perspectiva etnográfica. In: **Anuário Antropológico**. 2012/2, no âmbito do dossiê “Dimensões do Urbano”.

GOHN, Maria da Glória. **Movimentos Sociais e Redes de Mobilizações Civas no Brasil Contemporâneo**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Página da Ouvidoria do dia 03 jun. 2013. Disponível em: <http://www.ouvidoria.df.gov.br/clipping-2013/junho-2013/doc_download/174-03-de-junho-de-2013.html> Acesso em 30/05/2014.

HARVEY, David. **A liberdade da cidade**. Disponível em <<http://www.forumjustica.com.br/wp-content/uploads/2013/02/A+LIBERDADE+DA+CIDADE+-+David+Harvey.pdf>>. Acesso em 10/06/2014.

_____, David. **O direito à cidade**. New Left Review 53, Set/Out 2008. Disponível em <<http://revistapiaui.estadao.com.br/edicao-82/tribuna-livre-da-luta-de-classes/o-direito-a-cidade>> Acesso em 15/03/2014.

_____, David. **Os rebeldes na rua: o Partido de Wall Street encontra sua nêmesis**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

_____, David. **Rebel cities. From the Right to the City to the Urban Revolution**. Londres: Verso, 2012.

KATSIAFIKAS, George. **The Subversion of Politics. European Autonomous Social Movements and the Decolonization of Everyday Life**. Oakland: AK Press, 2006.

LACLAU, Ernesto; MOUFFE, Chantall. **Hégémonie et stratégie socialiste**. Les Solitaires Intempestifs: Besançon, 2009.

LEFÈBVRE, Henri. **The production of space**. Oxford: Blackwell, 1991.

LUDD, Nedd (org.). **Apocalipse motorizado. A tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

MARICATO, Ermínia. **É a questão urbana, estúpido!** São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

MARTÍNEZ, Miguel Ángel. **Okupaciones de viviendas y de centros sociales: autogestión, contracultura y conflictos urbanos**. Barcelona: Vírus, 2002.

MATTA, Roberto Da. **Fé em Deus e pé na tábua, ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil**. Rio de Janeiro: Rocco, 2010.

NOGUEIRA, Carol. A utopia ameaçada. **Blog Quadrado Brasília**. 30 maio 2013. Disponível em: <<http://quadradobrasilia.wordpress.com/tag/bicicletaria/>> Acesso em 30/05/2014.

OKIN, Susan Moller. **Gênero, o público e o privado**. Rev. Estud. Fem. [online]. 2008, vol.16, n.2. pp. 305-332. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2008000200002&lng=en&nrm=iso>. Acesso em 20/06/2014.

PARK, Robert. **The City: Suggestions for the Investigation of Human Behavior in the City Environment**. The American Journal of Sociology, 1915.

PATEMAN, Carole. **O contrato sexual**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

PAVIANI, Aldo (org.). **A conquista da cidade. Movimentos populares em Brasília**. Brasília: Editora UnB, 2010.

PESCHANSKI, João Alexandre. **Os “ocupas” e a desigualdade econômica**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

PRUIJT, Hans. **The Logic of Urban Squatting**. International Journal of Urban and Regional Research. Volume 37.1 January, 2013. pp. 19–45.

ROLNIK, Raquel. **É possível uma política urbana sem exclusão?** Serviço Social e Sociedade. São Paulo: Editora Cortez, v. 72, 2002. pp. 53-61

SAFATLE, Vladimir. **Amar uma ideia**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.

SALAMANCA Francisco, WILHELMI Gonzalo (org.). **Tomar y hacer, en vez de pedir y esperar: autonomía y movimientos sociales**. Madrid: Confederación Sindical Solidaridad Obrera, 2012.

SARAIVA, Leila. **Nem vítima nem algoz: mulheres de bicicleta em Brasília**. Série Antropologia Vol. 443, Brasília: DAN/UnB, 2014.

SOUZA, Marlon Kusumoto. **A problemática da propriedade urbana no Distrito Federal**. 2013. viii, 46 f. Monografia (Bacharelado em Direito). Brasília, 2013.

TARROW, Sidney. **Power in Movement: Social Movements and Contentious Politics**. Cambridge: Cambridge University Press, 2011 [1994].

TILLY, Charles e TARROW, Sidney. **Contentious Politics**. Londres: Paradigm Press, 2007.

WARD, Colin. The early squatters. In: WATES, Nick (org.). **Squatting: the real story**. Londres: NWA, 1980.

ŽIŽEK, Slavoj. **O violento silêncio de um novo começo**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2013.