O Uso da Bicicleta para Além do Esporte: Mobilidade Urbana nas Cidades[1]

Maria Fernanda Nedochetko CARLI[2]
Universidade Tuiuti do Paraná, Curitiba, PR

Resumo

A bicicleta surgiu nos séculos XIX e XX e a partir das suas inovações foi sendo inserida no cotidiano dos cidadãos, modificando as formas de ocupar as cidades. Partindo do pressuposto que os processos comunicacionais estão vinculados as diferentes formas de interação, este texto pretende discutir como a bicicleta foi sendo apropriada de diversas formas, desde prática esportiva até meio de transporte e lazer e, dessa forma, tomando espaços nas cidades em todo o mundo. Como consequência dessa ocupação, de cidades que não estão preparadas para conviver com as *bikes*, o aumento de acidentes envolvendo ciclistas e a possibilidade da rápida troca de informações pela *web,* possibilitaram diversas mobilizações a favor deste tipo de mobilidade urbana.

Palavras-chave: Bicicleta; Mobilidade Urbana; Mobilização; Interação; Cidade

A bicicleta há tempos figura no espaço das cidades. Apesar de haver várias versões da data exata da sua criação, desde um desenho feito por Leonardo da Vinci, no século XV, até a criação do primeiro modelo em 1818 e sua chegada ao Brasil no final do século XIX, o fato é que ela modificou a forma de ocupar as cidades e a cada dia ganha mais visibilidade nas discussões em relação a sustentabilidade, cidadania, mobilidade urbana e moda.

Ela surge em um contexto de muitas modificações como a invenção de máquinas e transportes, consequência da Revolução Industrial, que transformou as maneiras de locomoção e as relações de trabalho e produção ao longo do século XVIII e XIX. Também trouxe modificações em relação à valorização dos espaços públicos, como um espaço de encontros sociais voltados para o lazer. O cinema, as exposições, os cafés, demonstram que as invenções não modificaram apenas o espaço do trabalho, mas também do consumo e da diversão. A bicicleta, portanto, foi sendo incorporada de inúmeras formas pelos usuários: como meio de transporte, lazer, competições e

[1] Trabalho apresentado no DT 07 – Comunicação, Espaço e Cidadania do XIII Congresso de Ciências da Comunicação na Região Sul realizado de 31 de maio a 2 de junho de 2012.

[2] Graduada em Ciências Sociais pela UFPR, especialista em Moda e Gestão pelo SENAI-CIETEP e mestranda do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Linguagens na UTP/PR na linha de pesquisa processos mediáticos e práticas comunicacionais. Bolsista de mestrado junto ao CNPq. E-mail: mariacarli60@yahoo.com.br

situações de contemplação da natureza (MELO;SCHETINO, 2009, p.112). A maneira como as pessoas se relacionavam e conviviam foi sendo modificado pelo processo de valorização das cidades e dos espaços públicos e, dessa forma, a interação e as trocas entre os cidadãos foi se intensificando gerando novas formas de sociabilidades.

> Não é exagero dizer que a bicicleta e seus praticantes contribuíram de forma significativa para o discurso social do *fin du siècle*. Não somente foi a bicicleta um símbolo moderno, marcando seus praticantes como invasores sociais, como também chamou a atenção dos transeuntes com seu barulho, buzinas e impressão, positiva e negativamente, de aproveitamento da velocidade. Esteve também relacionada a outras inovações. Ciclistas eram profetas dos novos estilos de se vestir, chapéus, calçados, guarda-sol, novos acessórios, inclusive novas câmeras. Para estar na moda nos anos 1890 era necessário estar "sobre rodas" (MELO; SCHETINO, 2009, p.113 apud MACKINTOSH; NORCLIFFE, 2006, p.22).

Partindo do pressuposto que os processos comunicacionais estão vinculados as diferentes formas de interação, este texto pretende discutir como a bicicleta foi sendo apropriada de diversas formas, desde prática esportiva até meio de transporte e lazer e, dessa forma, tomando os espaços das cidades em todo o mundo. Como consequência dessa ocupação, de cidades que não estão preparadas para conviver com as *bikes*, o aumento de acidentes envolvendo ciclistas e as possibilidades da rápida troca de informações pela *web* possibilitaram diversas mobilizações a favor deste tipo de mobilidade urbana.

Bicicleta: Ciclismo, Lazer e Mobilidade Urbana

A bicicleta ganhou lugar na prática esportiva no momento em que teve seus mecanismos aperfeiçoados e foi ganhando mais velocidade até que foi incorporada à prática do ciclismo. No início, era usada como forma de diversão e lazer e apenas depois foi incorporada como meio de competição e transporte (MELO;SCHETINO, 2009, p.116). Em 1860, em Paris, foram criados os pedais que facilitaram a evolução da bicicleta e propiciaram o aumento do seu consumo. O responsável pela criação dos pedais e da primeira fábrica de bicicletas do mundo, em 1865, foi Pierre Michaux. No entanto, foi com a inclusão do ciclismo nas Olímpiadas de Atenas, em 1896, que ela teve seu total reconhecimento[3].

[3] Informação disponível em http://www.museudabicicleta.com.br/museu_hist.html < Acesso em 19/04/12>

No entanto, apesar de no início ter sido apropriada para o lazer e para a prática do ciclismo, atualmente o seu uso está focado como meio de transporte. Segundo dados da ABRACICLO – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares - , o seu uso está segmentado dessa maneira: 50% como meio de transporte, 32% destinado ao público infantil, 17% como recreação e lazer e 1% como competição[4]. Dessa forma, ela foi sendo incorporada ao cotidiano das pessoas como uma forma de mobilidade urbana.

Com o ritmo acelerado das cidades todos querem chegar aos seus destinos em um menor tempo possível. Carros, motocicletas, ônibus, bicicletas e pedestres disputam lugares nas ruas da cidade, pois o tempo urge e as distâncias são longas. Chegar em casa, no trabalho ou, até mesmo nos períodos de descanso, chegar aos seus lugares de lazer em menor tempo possível é a meta.

> Mobilidade urbana é definida como a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para realização das suas atividades cotidianas (trabalho, abastecimento, educação, saúde, cultura, recreação e lazer), num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro (VARGAS, 2008, p.8).

Ultimamente nem sempre é possível chegar a essas atividades cotidianas no tempo considerado ideal pelo cidadão e, portanto, meios que ocupem menos espaço são privilegiados como as motocicletas e as bicicletas para poder ter um pouco mais de mobilidade. Os próprios projetos urbanísticos das cidades são realizados sem que se considerem outros tipos de mobilidades, que nãos sejam carros, ônibus e pedestres, e precisam se adaptar aos novos usos dos cidadãos.

> Muito do que normalmente consideramos como a cidade – seu estatuto, organização formal, edifícios, trilhos de rua, e assim por diante – é, ou parece ser, mero artefato. Mas essas coisas em si mesmas são utilidades, dispositivos adventícios que sòmente (sic) se tornam parte da cidade viva quando, e enquanto, se interligam através do uso e costume, como uma ferramenta na mão do homem, com fôrças (sic) vitais residentes nos indivíduos e na comunidade (PARK, 1967, p.30).

Segundo Park (1967, p.30), todos os artefatos que pudessem causar maior mobilidade e concentração da população, como o transporte, a comunicação e os telefones, seriam fatores primários na organização da cidade.

[4] Informação disponível em http://www.bibliotecavirtual.sp.gov.br/especial/20100102-bicicletas.php <Acesso em 17/04/12>

No inicio do século XIX, o fenômeno urbano já era uma realidade presente e, portanto, pode-se pensar nas cidades como o cenário amplo aonde se davam os acontecimentos. Se a cidade era o cenário, podemos pensar nela como o espaço de construção dos acontecimentos, marcado por relações que são efêmeras, que estão baseadas no sistema de troca, economia de mercado e na liberdade de ir e vir dos indivíduos. Ela aparece como o ambiente que vai ser o espaço social que traduz um estilo de vida urbano.

A capital da Dinamarca, Copenhagen, é atualmente a cidade das bicicletas. Com 36% do seu tráfego composto por bicicletas e com 300 quilômetros de ciclovias, a infraestrutura da cidade foi construída pensando neste tipo de mobilidade. Há sinais especiais para as *bikes* e as ciclofaixas são respeitadas por motoristas e pedestres. Da mesma forma, em Amsterdã, capital da Holanda, há 400 quilômetros de ciclovias e o número de bicicletas é um pouco menor que o de habitantes. O trânsito também é construído considerando-as como o principal meio de transporte da cidade. Em Paris, a capital francesa e aonde o ciclismo já era muito popular no século XIX, há o sistema de aluguel de bicicletas, o *Vélib*. Desde 2007 são mais de 1.800 estações e 20 mil bicicletas circulando por 440 quilômetros de ciclovias. Esse sistema, que possuí integração com o transporte público, facilita o uso dos cidadãos e serviu de inspiração para Londres e Bruxelas.

Na América do Sul, é em Bogotá, Colômbia, que está presente a maior quilometragem de ciclovias: são 344 quilômetros. Desde 1974, as principais avenidas são bloqueadas, nos finais de semana, para que as bicicletas possam ter um maior espaço de circulação. No Brasil, os números não são tão grandiosos como das cidades acima. Em São Paulo, as bicicletas não chegam a 1% das viagens diárias e é na cidade do Rio de Janeiro que estão localizados os 235 quilômetros de ciclovias, a maior do país, mas apenas 1,7% dos ciclistas utilizam a bicicleta como meio de transporte e 4,5% o fazem para o lazer. Esses números pouco expressivos se devem as distâncias muito longas, de casa para o trabalho, medo do trânsito, falta de ciclovia e integração com transportes públicos[5].

Os números acima demonstram que há muitos obstáculos para ultrapassar em relação a esse assunto. Aos poucos o sistema de aluguel de bicicletas vai crescendo pelo país. No final de 2011, no Rio de Janeiro, foi reinaugurado o serviço, o *Bike* Rio, que

[5] As informações em relação as bicicletas no mundo estão disponíveis em http://oglobo.globo.com/infograficos/bicicletas-no-mundo/ < Acesso em 17/04/12>

conta com 60 estações, 550 bicicletas, 15 mil usuários ativos e 50 mil cadastrados. Apesar de só estar presente na zona sul da cidade há projetos de expansão. São Paulo, será a segunda cidade a receber o projeto, financiado pelo Itaú-Unibanco, que pretende disponibilizar 3.000 *bikes* em 300 estações até 2014[6].

Pela falta de espaço para as *bikes* é que é cada vez mais frequentes o números de acidentes com os ciclistas em várias cidades brasileiras. Em Blumenau, dobrou o número de acidentes em relação aos três primeiros meses de 2011 e nos últimos nove meses tiveram três mortes[7]; em Alagoas, em 2011, foram feridos 1.047 ciclistas em colisões com 4 mortes[8]. No mês de março, a ciclista Juliana Ingrid Dias, foi esmaga por um ônibus na Avenida Paulista, em São Paulo, e morreu. Naquela semana houve mais acidentes envolvendo ciclistas. "José Carlos Lopes, o motorista que a matou, disse que a conhecia, que a via todos os dias, que ela era consciente, cuidadosa, educada, "tinha noção do espaço dela". Mas não havia espaço para ela" (BURGIERMAN, 2012, p.16). Em outros casos a imprudência faz com que ocorram acidentes envolvendo bicicletas e veículos, como o caso de Thor Batista que atropelou e matou um ciclista que atravessava a BR-040 no Rio de Janeiro.

A maior repercussão de acidentes envolvendo bicicletas também é produto de uma cobertura maior pela mídia e a importância que as bicicletas e seus usuários ganharam não está apenas relacionada à mobilidade urbana, mas igualmente a outros temas.

Pode-se dizer que a preocupação crescente com a sustentabilidade e com o meio-ambiente gera diversas discussões acerca das maneiras de viver que não sejam tão agressivas para o meio em que se vive, e a mobilidade pela bicicleta é uma delas. Pelo outro lado, andar de *bike* está na moda, é *cool*, é estar antenado nas tendências. Por exemplo, o lançamento da *Animalier*, a bicicleta lançada pela marca *Dolce&Gabbana* no mercado europeu e que vai custar 1.600 euros e que já tem adeptas famosas como estilistas e editoras de moda[9]. Neste caso o uso da bicicleta está voltado para um consumo de moda. Um exemplo, além da própria bicicleta estilizada, é o movimento *Cycle Chic*, que existe em várias cidades do mundo e consiste em pedalar com roupas

[6] Informação disponível em http://noticias.terra.com.br/brasil/noticias/0,,OI5711133-EI8139,00-Aluguel+de+bicicletas+contorna+vandalismo+e+vira+mania+no+Rio.html <Acesso em 19/04/12>
[7] Informação disponível em http://www.pvst.com.br/noticias/numero-de-acidentes-com-ciclistas-dobra-em-2012 <Acesso em 19/04/12>
[8] Informação disponível em http://www.mobilize.org.br/noticias/1727/numero-crescente-de-acidentes-com-ciclistas-e-preocupante.html <Acesso em 19/04/12>
[9] Informação disponível em http://curitibacyclechic.blogspot.com.br/ <Acesso em 16/04/12>

da moda e com estilo e não usando roupas próprias para o ciclismo. Dessa forma, a bicicleta vai se difundindo e ganhando mais espaços nos meios de comunicação.

Interação, Espaço Social e Mobilização

A interação é um dos princípios básicos das relações sociais. É através do contato com os outros que se estabelecem diferentes formas de sociabilidades. As sociedades são qualificadas em toda a parte aonde os indivíduos se encontrem em reciprocidade de ação e estabeleçam unidades permanentes ou não (SIMMEL,1983, p.48). Se a interação envolve trocas, disputas, encontros, interesses e partilhas, a comunicação deve ser entendida como um processo de interação. Segundo Maffesoli "[…] a comunicação é uma forma de reencarnação desse velho simbolismo arcaico, pelo qual percebemos que não podemos nos compreender individualmente, mas que só podemos existir e compreendermo-nos na relação com o outro" (2003, p.13).

Os processos comunicacionais envolvem diretamente os atores sociais e a partir da inserção dos novos meios comunicacionais nas sociedades eles vão modificando as maneiras de interagir e também os lugares de interação, que não são mais apenas em relações face a face, mas também virtuais. Dessa forma, as relações não precisam acontecer apenas em espaços físicos delimitados geograficamente. "As mídias são assim, de fato, *desterritorializadas, sem que isso signifique uma perda ou dissolução da dimensão local na produção de conteúdos*" (LEMOS, 2010, p.73).

Além da informação, as mídias também proporcionam novas formas de mobilização e encontros, principalmente com o advento das mídias pós-massivas.

> […] as novas mídias atuam a partir de princípios de liberação de emissão, da conexão permanente em redes de conversação e da reconfiguração da paisagem comunicacional que tem implicações importantes nas dimensões sociais, culturais e políticas. Não se trata apenas de uma mudança na forma de consumo midiático, mas nas formas de *produção e distribuição de conteúdo informacional* (LEMOS, 2010, p.73).

As novas mídias possibilitam que as trocas de informações aconteçam de maneiras mais veloz e, assim todas as pessoas podem se mobilizar, por razões políticas ou apolíticas, e muitas vezes essas mobilizações modificam, nem que seja por poucos instantes, o espaço social aonde foi marcada a mobilização. Segundo Lemos (2004)

> Práticas contemporâneas de agregação social estão usando as tecnologias móveis para ações que reúnem muitas pessoas, as vezes

> multidões, que realizam um ato em conjunto e rapidamente se dispersam. Essas práticas podem ter finalidades artísticas, como uma performance, ou ter um objetivo mais engajado, de cunho político-ativista. Esse conjunto de práticas tem sido denominado de smart mobs. Trata-se simplesmente do uso de tecnologias móveis para formar multidões ou massas com objetivo de ação no espaço público das cidades.

O espaço social figura como um importante lugar de trocas evidenciando que as interações acontecem tanto dos espaços reais para o virtuais quanto o contrário. Um lugar de práticas, ou seja, um espaço que é habitado e construído socialmente pelos sujeitos. Portanto, pode-se considerar estes espaços como híbridos.

> Os aparelhos móveis criam uma relação mais dinâmica comas internet incluindo-a em práticas cotidianas que ocorrem em espaços urbanos, não faz mais sentido dissertar sobre a desconexão entre espaços físicos e digitais. Um novo conceito de espaço surge, então, o qual será denominado de espaço híbrido (SILVA, 2009, p.82 apud SILVA, 2006, p.24).

A concepção de espaço construído, por Michel de Certeau, é contraposta a noção de lugar: este estaria delimitado pelos elementos que ocupam posições definidas, ou próprias, como coloca o autor. Já os espaços se constituiriam em movimentos, em modificações dependendo de elementos variáveis. "Em suma, *o espaço é um lugar praticado*. Assim a rua geometricamente definida por um urbanismo é transformada em espaço pelos pedestres" (CERTEAU, 2011 p.184). Segundo Michel de Certeau (2011b), é no estabelecimento das práticas culturais, comportamentos realizados no dia-a-dia e que geram visibilidade, que os indivíduos revelam sua identidade e essa, por sua vez, permite a eles assumir seu lugar na rede das relações sociais.

Em relação às bicicletas as *flash mobs* ou *bike flash mobs*, como são chamadas, tentam chamar a atenção de motoristas e pedestres para o espaço que elas também podem ocupar nas cidades. Em eventos que são marcados pela *web*, os simpatizantes da causa e ciclistas, saem com as suas bicicletas pelas ruas das cidades, param alguns minutos em cruzamentos importantes e chamam os motoristas para que participem do próximo encontro. Também acontecem bicicletadas para protestar contra acidentes envolvendo ciclistas. Por exemplo, a Bicicletada Nacional, que aconteceu no início de março, em 39 cidades brasileiras e também na Venezuela, para pedir mais respeito aos ciclistas[10]. A bicicletada, ou massa crítica, como é conhecida no mundo, é evento que ocorre em muitas cidades do mundo, normalmente na última sexta-feira de cada mês,

[10] Informação disponível em http://vadebike.org/2012/03/como-foi-a-bicicletada-nacional/ <Acesso em 20/04/12>

onde ciclistas, patinadores ou skatistas ocupam seu lugar na cidade. O objetivo do movimento é divulgar a bicicleta como meio de transporte e criar condições para o seu uso, entre outros[11].

A possibilidade de poder trocar informações velozmente e, muitas vezes, instantaneamente, com o uso das tecnologias móveis, como os *smartphones*, torna essas mobilizações uma maneira rápida de atrair os olhares para as suas causas e ainda mais quando elas de alguma forma afetam a rotina das cidades.

Considerações Finais

Os diversos usos que a bicicleta teve, desde a sua criação, demonstram o seu papel relevante no estabelecimento de dinâmicas, interações e sociabilidades nas cidades. Passando pelo ciclismo, lazer e meio de transporte ela possibilitou o encontro e a comunicação entre os sujeitos, compreendendo a comunicação como uma forma de ligação, de cimento social (MAFFESOLI, 2003, p.13). Foi ganhando espaço no esporte, através das Olimpíadas e outros tipos de provas ao redor do mundo. No entanto, é como meio de transporte que, atualmente, ela é mais utilizada e, dessa forma, ganhou reconhecimento da sociedade e teve sua repercussão aumentada nas mídias.

A bicicleta, aos poucos, está sendo reintroduzida nos espaços das cidades e modificando as formas de interagir com o espaço urbano. Mobilizações que pedem mais respeito, ciclovias e ciclofaixas e que surgem no espaço virtual estão modificando os espaços físicos demonstrando que há um diálogo constante entre os dois.

Apesar de a bicicleta não ter sido abordada neste texto como um esporte competitivo, ela é entendida como um instrumento que possibilita um esporte contemplativo, ou seja, um esporte que é adicionado as rotinas dos ciclistas que a usam diariamente como meio de locomoção e que podem contemplar os espaços urbanos e seus trajetos, interagindo com a cidade. De maneira indireta, o seu uso para a mobilidade urbana, funciona como uma prática esportiva sem nenhum ganho individual, como na maioria das provas no ciclismo, mas um ganho social, já que o seu uso traz alguns benefícios para toda a sociedade.

[11] Informação disponível em http://pt.wikipedia.org/wiki/Bicicletada <Acesso em 20/04/12> . Para maiores informações sobre as bicicletadas no Brasil ver http://bicicletada.org/Home+page

Referências bibliográficas

BURGIERMAN, Denis Russo. Como a política mata os ciclistas. Superinteressante, São Paulo, ano 25, v.4, p.15-16, abr. 2012.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano:** 1. Artes de fazer. 17 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

CERTEAU, Michel de; GIARD, Luce; MAYOL, Pierre. **A invenção do cotidiano:** 2. Morar. Cozinhar. 10 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

SILVA, Fernando Firmino da. Tecnologias móveis como plataformas de produção no jornalismo. In: JOSGRILBERG, Fábio; LEMOS, André. (orgs.) **Comunicação e mobilidade:** aspectos socioculturais das tecnologias móveis de comunicação no Brasil. Salvador: EDUFBA, 2009. p.69-88.

LEMOS, André. Cibercultura e mobilidade: a era da conexão. **Razón y Palabra,** México, ano 9, n.41, out./nov. 2004. Disponível em: http://www.razonypalabra.org.mx/anteriores/n41/alemos.html Acesso em: 20 abr. 2012.

LEMOS, André. **O futuro da internet:** em direção a uma ciberdemocracia. São Paulo: Paulus, 2010.

MAFFESOLI, Michel. A comunicação sem fim (teoria pós-moderna da comunicação). **Famecos**, Porto Alegre, n.20, p.13-20, abr.2003. Disponível em: < http://revistaseletronicas.pucrs.br/fale/ojs/index.php/revistafamecos/article/viewFile/3198/2463 > Acesso em: 04 mai. 2011.

MELO, Victor Andrade de; SCHETINO, André. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. **Estudos Feministas**, Florianópolis, vol.17, n.1, p.111-134, jan./abr. 2009. Disponível em: < http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0104-026X2009000100007&lng=en&nrm=iso> Acesso em: 17 abr. 2012.

PARK, Robert Ezra. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Octavio Guilherme. (org) **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

VARGAS, Heliana Comin. Imobilidade urbana. **URBS**, São Paulo, v.47, p.8-12, jul./ago./set. 2008. Disponível em: < http://www.vivaocentro.org.br/publicacoes/urbs/urbs47.pdf> Acesso em 18 abr. 2012.

SIMMEL, George. **Sociologia**. MORAES FILHO, Evaristo de. (org.) São Paulo: Ática, 1983.