OS DESAFIOS IMPOSTOS AO PROJETO DE UMA CIDADE AMIGA DA BICICLETA: ESTUDO DE CASO DE BELO HORIZONTE

Luciana de Assis Lage – UFMG

Mestranda em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável (MACPS) – UFMG

Arquiteta e Urbanista – UFMG

E-mail: luciana_lage_arq@hotmail.com

Fone: (31)9 9141-9958

Matheus C. Blach – UFMG

Mestrando em Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável (MACPS)– UFMG

Graduado em História – UNA.

E-mail: matheuscbhistoria@gmail.com

Fone: (31)9 9537-8363

Data de recepção: 03/12/2015

Data de aprovação: 10/03/2016

Resumo: O presente artigo busca discutir o papel da bicicleta nas cidades como alternativa tecnológica para resolução de problemas relacionados à mobilidade urbana. A partir do texto Éloge de la Bicyclette de Marc Augé buscou-se traçar um panorama histórico da aplicação desta tecnologia chegando até mesmo a esboçar uma opção de utopia de transformação da cidade. Além do desenvolvimento da bicicleta em si, procuramos demonstrar que o ciclismo urbano é uma tecnologia capaz de transformar o ambiente urbano, contrapondo e resistindo à criação dos não-lugares.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana – Ciclismo Urbano – Sustentabilidade – Tecnologia

Introdução

As transformações observadas ao longo dos últimos anos do século XX e início do século XIX fazem com que conceitos relacionados às cidades tenham de ser repensados. A velocidade das trocas de informação e dos deslocamentos acaba por remodelar as cidades ao redor do mundo em espaços imensos, conectados em uma rede global de intensa troca de fluxos.

A constatação da finitude do planeta e de seus recursos naturais faz com que temas como desenvolvimento sustentável, estilos de vida e consumo entrem na pauta de discussões acadêmicas e políticas em todo o mundo. Em uma sociedade predominantemente urbana, as cidades são o centro das atenções. Uma mudança da forma como são pensadas e produzidas faz-se necessária para que a humanidade consiga sobreviver neste planeta.

O antropólogo Marc Augé (2008) coloca em seu trabalho as grandes questões das cidades de forma peculiar. A urbanidade, as relações sociais produzidas pela cidade, suas dimensões e seu traçado são colocadas como uma reflexão da própria condição humana no ambiente urbano.

Como resposta aos não-lugares constituídos por grandes espaços que provocam o isolamento a partir das multidões, a bicicleta é apresentada como uma peça de resistência, um instrumento capaz de recompor através da ação política e da vida cotidiana as relações sociais deterioradas pelo espaço árido das cidades contemporâneas. O futuro apresenta-se a partir de uma utopia possível onde a Revolução Urbana acontece de modo diverso a partir e pela bicicleta que passa a ocupar os espaços urbanos sem, contudo, se impor como único elemento possível para o deslocamento.

Ao voltar o olhar para as cidades, sobretudo para Belo Horizonte, as transformações celebradas por Augé (2008) parecem se conformar como uma via possível para mudar a cidade e implantar a escala humana nos espaços, principalmente aqueles utilizados para o deslocamento das pessoas. O BH em Ciclo, a Massa Crítica e a Associação de Ciclistas Urbanos são movimentos sociais que conseguem aos poucos o impossível: inserir a bicicleta na paisagem de uma cidade que tem como senso comum a impossibilidade de se andar pela cidade de bicicleta.

1. Tecnologia, consumo e desenvolvimento sustentável

Regina Horta Duarte (2005) indica a crescente preocupação das sociedades humanas com as questões sobre meio ambiente e sua preservação. De acordo com a autora, o desenvolvimento do sistema econômico capitalista difunde valores que são fundamentais para sua expansão e sua reprodução. A ideia de progresso – associada ao consumo de novas tecnologias cada vez mais avançadas – é reproduzida em escalas jamais imaginadas na história da humanidade.

O poder de compra vincula-se ao ideal de liberdade e o moderno se iguala ao novo. Por meio do consumo, os indivíduos atribuem identidade uns aos outros fazendo com que a prática de consumir produtos novos ou atualizados lhes mantenha em sintonia com o seu meio social.

A revolução tecnológica entrou na consciência do consumidor em tal medida que a novidade se tornou o principal recurso de venda para tudo [...] e a crença que o novo equivale não só ao melhor, mas ao absolutamente revolucionário (HOBSBAWM, 1995, p. 261).

Diante deste modelo consumista e desenvolvimentista, surgem problemas ecológicos gravíssimos que somente ganharam maior visibilidade nas últimas décadas.

O filósofo húngaro István Mészáros (2002) tem como uma de suas grandes inquietações as questões sobre o meio ambiente e a expansão sem limites do sistema capitalista em um mundo de recursos naturais finitos. O historiador Eric J. Hobsbawm (1995, 2007) também demonstra tal preocupação em seus textos, por exemplo, ao relacionar a busca contínua pelo crescimento econômico às questões ambientais.

Anthony Giddens, sociólogo britânico, também se dedica a pesquisar os problemas ambientais que emergem na contemporaneidade por meio de sua teoria dos riscos. O autor se preocupa em demonstrar, entre outras coisas, como o mundo industrial produz perigos para humanidade gerando o que Giddens (2002) chama de fim da natureza. De acordo com o autor, as preocupações mais alarmantes da atualidade não estão ligadas mais aos riscos externos – por exemplo, a fome causada por más colheitas ou enchentes naturais – e sim pelos riscos fabricados pelo próprio homem – rompimento de barragens de

mineradoras, catástrofes nucleares e alterações climáticas – ou seja, o problema central são os males que o homem causa à natureza e suas consequências, porém, não tanto mais, fundamentalmente, os males que a natureza pode provocar ao homem.

No entanto, não é objetivo desta pesquisa aprofundar os trabalhos destes autores e sim demonstrar como o tema do meio ambiente vem se tornando cada vez mais recorrente em distintas áreas do saber.

Outra característica exemplar da universalização deste tema é que, cada vez mais, aparece nos discursos de políticos; nas iniciativas não governamentais com objetivos de preservação, como o Green Peace e a WWF; nas escolas, através dos projetos de educação ambiental; em grandes entidades internacionais como a UNESCO e a ONU; e nas pesquisas acadêmicas de diferentes áreas agregando alto valor interdisciplinar a discussão.

Surgem diversas iniciativas que procuram desenvolver ferramentas e criar parâmetros para o desenvolvimento das sociedades humanas. Diversas categorias de profissionais procuram meios de perpetuar a reprodução do sistema capitalista adaptando-o a realidade atual, mediante manutenção do equilíbrio ecológico, ou seja, utilizando os recursos naturais de modo que não se extingam e impossibilitem sua própria existência.

Além disso, buscam fornecer um discurso que legitime as ações de políticos e da indústria diante da opinião pública fortemente mobilizada em favor da preservação do meio ambiente. Um exemplo destes esforços está nas discussões em torno do conceito de desenvolvimento sustentável que se torna, aparentemente, cada vez mais indispensável na elaboração de políticas de desenvolvimento nas últimas décadas.

Franz J. Brüseke (1994) demonstra que, desde os anos 1960 e 1970, de forma mais ou menos esparsa, iniciaram-se debates sobre a degradação do meio ambiente e dos limites para o desenvolvimento econômico-industrial. Desde então, foi realizada, em 1972, a primeira grande conferência internacional sobre o tema: a Conferência de Estocolmo.

¹Green Peace: <http://www.greenpeace.org.br> - Acesso em: 31 de outubro de 2015

²WWF (World Wide Fund For Nature): <http://www.wwf.org.br/> - Acesso em: 31 de outubro de 2015

³UNESCO: <http://www.unesco.org.br> - Acesso em: 31 de outubro de 2015

⁴ONU (Organização das Nações Unidas): <http://www.onu-brasil.org.br/> - Acesso em: 31 de outubro de 2015

Nos anos seguintes, diversos outros pesquisadores propuseram modelos de desenvolvimento sustentável. Embora este termo só tenha surgido um pouco mais tarde, a ideia era bastante semelhante, por exemplo, em 1973 o canadense Maurice Strong se utiliza do conceito de ecodesenvolvimento que foi sendo complementado no decorrer dos anos por diversos outros autores (BRÜSEKE, 1994).

Em 1974, na Conferência das Nações Unidas sobre Comércio-Desenvolvimento e do Programa de Meio Ambiente das Nações Unidas, foi elaborada a Declaração de Cocoyoke e, em 1975, o Relatório Dag-Hammarskjöld deu continuidade às pautas anteriormente discutidas. Em ambos os documentos está presente a preocupação com a relação entre o meio ambiente e o desenvolvimento das nações, abordando temas como a pobreza, as explosões demográficas, o consumo excessivo de recursos nos países ricos, a distribuição de bens de forma justa e igualitária, o abuso de poder, propriedade privada e outras diversas temáticas.

Estes relatórios não tiveram grande adesão pelos governos das nações e foram rejeitados por diversos cientistas políticos conservadores devido ao seu radicalismo que “se expressa na exigência de mudanças nas estruturas de propriedade no campo, esboçando o controle dos produtores sobre os meios de produção” (BRÜSEKE, 1994 p.16).

Já em 1987, por meio da Comissão Mundial da ONU Sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, foi elaborado o Relatório Brundtland no qual o conceito de Desenvolvimento Sustentável aparece oficialmente formulado em sua versão mais recorrente na atualidade⁵,

Desenvolvimento sustentável é desenvolvimento que satisfaz as necessidades do presente sem comprometer a capacidade de as futuras gerações satisfazerem as suas próprias necessidades (BRÜSEKE, 1994 p.16).

Com o marcante aumento das preocupações sobre o meio ambiente, o Relatório Brundtland obteve maior aceitação na comunidade internacional, possivelmente devido ao fato de não propor limites mais rigorosos para a utilização dos recursos naturais, uma vez que, diversos governos se demonstravam desencorajados a assumir metas, mediante as consequências econômicas que essas medidas poderiam acarretar.

Posteriormente, os congressos mundiais sobre o meio ambiente foram ganhando maior amplitude, frequência e repercussão na opinião pública internacional. Em 1992 ocorre no Brasil mais uma reunião da UNCED⁶, a Rio 92 que, no ano seguinte, recebeu diversas críticas por não ter assumido posicionamentos mais rigorosos.

Outro grande problema da Rio 92 foi o fato de os Estados Unidos não terem assinado os tratados de compromisso sobre os limites de emissão de gases poluentes e formarem uma delegação “em favor da eliminação das metas e dos cronogramas para a limitação da emissão de CO₂” (BRÜSEKE, 1994 p.17).

José Eli da Veiga (2010) aponta a emergência da sustentabilidade ambiental, do crescimento e da melhoria da qualidade de vida como novos requisitos que exigem ajuste nas ultrapassadas concepções de desenvolvimento. O problema é incontornável para as classes dirigentes já que se percebe que a biosfera em seus diversos níveis está sendo submetida a pressões insuportáveis e prejudiciais para o próprio desenvolvimento e condições de vida.

Sendo assim nota-se que o conceito de desenvolvimento sustentável é criado para possibilitar a reprodução do sistema capitalista em uma escala que visa à continuidade do usufruto dos bens naturais pelas sociedades humanas ao longo do tempo. Ainda assim, diversos países capitalistas industrializados, mesmo diante da emergente preocupação com as questões ambientais, relutam em assumir os compromissos que este conceito acarreta com receio de prejudicarem seu crescimento econômico.

Todavia, lideranças políticas e econômicas destas nações recorrem ao discurso da sustentabilidade para poder se legitimar no poder e transmitir uma imagem positiva, associando o adjetivo sustentável à ideia de firme e durável. Os valores ligados aos padrões de consumo exacerbados são culturalmente reproduzidos e mobilizam políticos e empresários envolvidos com o planejamento urbano. O espaço urbano tem sido recorrentemente planejado para possibilitar cada vez mais o fluxo contínuo e o número crescente de veículos.

⁵ Como aparece nos sites da UNESCO, ONU, WWF, e outras entidades.

⁶ Conferência da ONU sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento.

2. As cidades e a crença no automóvel como solução para todos os problemas

As cidades passam em nossa história recente por um crescimento sem precedentes, pela primeira vez na história a maior parte da população global é urbana e não rural (GEHL, 2014). São mais de 2 bilhões de seres humanos que habitam nossas cidades e a previsão é de que esse número duplique nos próximos anos.

O habitat da humanidade do século XXI é atualmente o maior agente destruidor do ecossistema e também a maior ameaça para a destruição da humanidade no planeta. As cidades são as maiores consumidoras de recursos energéticos e responsáveis por maior parte da poluição produzida no mundo. (ROGERS, 2013).

Segundo Eduardo Vasconcelos (2012), a produção da cidade é coletiva e a forma de ocupação de seu território e organização do fluxo de mobilidade é determinada por uma complexa rede formada pelos interesses dos indivíduos e das organizações privadas e públicas.

As cidades são o centro da produção e do consumo da maior parte dos bens industriais e acabaram se transformando em parasitas da paisagem, em enormes organismos drenando o mundo para seu sustento e energia: inexoráveis consumidores e causadores de poluição (ROGERS, 2013. p.27).

Como é amplamente aceito no campo da história do urbanismo, diversos foram os motivos que transformaram a cidade neste tipo de organismo: as revoluções tecnológicas, as revoluções urbanísticas como as do projeto modernista de organização da cidade; o desenvolvimento dos meios de transporte; a não adequação estrutural da cidade antiga frente às demandas de uma nova cidade moderna e industrial; dentre outros.

Jan Gehl (2013) lembra que o livro de Jane Jacobs, *Morte e vida das grandes cidades*, foi o primeiro texto a afirmar que o fim do espaço urbano e da vida da cidade é resultado do grande aumento do tráfego de automóveis e da ideologia urbanística do zoneamento modernista. A escala da cidade se fragmenta com a introdução dos carros e do tráfego, favorecendo as grandes distâncias e do ideal de uma cidade formada por altos edifícios espalhados entre vias expressas.

Cada vez mais a população foi levada a morar nos novos bairros dessa cidade mais ampla em que a diversidade de funções era delimitada segundo o planejamento da nova cidade: dividida em setores (moradia separada do trabalho, dos serviços e do entretenimento), geometrizada, racionalizada, higienizada. Os meios de transporte exercem até hoje um papel fundante nesse modelo organizacional do espaço urbano, sobretudo no que diz respeito aos automóveis. A motorização em massa foi a principal causa das transformações que levaram a cidade a se tornar menos densa e com isso a “deterioração da coesa estrutura social da cidade” (2013, p.35). Os espaços públicos antes voltados para si mesmos no sentido de favorecer a permanência e a convivência perdem sua qualidade em função da necessidade de priorizar a passagem, o fluxo.

Em todo o mundo as cidades estão sendo transformadas para facilitar a vida dos carros, mesmo que sejam eles, e não as indústrias, os responsáveis pela maior parcela de poluição do ar; a mesma poluição que expulsou os moradores para bairros residenciais tão distantes (ROGERS, 2013. p. 35).

A necessidade de espaço é um dos maiores problemas do transporte urbano onde a sociedade, ao criar estes espaços de circulação de veículos acaba por reduzir espaços destinados às construções e ao convívio social (VASCONCELOS, 2012, p. 120). Os carros ocupam as ruas que antes eram habitadas e vivenciadas pelas pessoas, o fluxo intenso de veículos transforma completamente ou destrói formas de socialização antes consolidadas no espaço público, o contato físico é dificultado ou mesmo se torna impossível em situações onde existe um tráfego pesado de veículos.

Ao apresentar um estudo realizado na cidade de São Francisco, Rogers (2013) demonstra o quanto o número de carros e a intensidade do trânsito em uma rua influencia negativamente as relações sociais:

O nível de interação social entre vizinhos de uma determinada rua, ou o senso de comunidade naquela rua, era inversamente proporcional à sua

quantidade de trânsitos. O estudo aponta o tráfego como causa fundamental para a alienação do morador urbano, um efeito bem no centro do processo de dilapidação da cidadania contemporânea (ROGERS, 2013, p. 36).

Foi no sentido de buscar compreender essa realidade da cidade contemporânea e seus desdobramentos sobre o desenvolvimento sustentável, sobre a mobilidade e planejamento urbano e sobre as relações de sociabilidade nos espaços públicos que se recorreu à obra *Elogios à Bicicleta* de Marc Augé (2008).

A partir das colocações do autor, propõe-se pensar o uso da bicicleta como uma tecnologia inovadora não somente no sentido de se buscar produtos absolutamente novos, mas de encontrar um olhar absolutamente renovado sobre produtos e processos já consolidados de outras formas e em outros momentos históricos. Sendo assim, o autor apresenta um “retorno” à bicicleta e o “retorno da bicicleta” na contemporaneidade como a possibilidade de construção de utopias urbanas que visem fazer frente aos aspectos negativos do crescimento urbano desmedido.

3. Elogios à Bicicleta: do mito à Utopia

O trabalho do antropólogo Marc Augé (2008) é centrado na discussão das mudanças do mundo contemporâneo. Relacionar o espaço e o tempo significa, na obra do autor, falar sobre o cotidiano, sobre as relações que se impõem diante de um modo de vida acelerado em “não-lugares” densamente ocupados onde não se consegue a percepção do “outro”. Tereza de Sá chega a especular em sua análise sobre a obra de Augé que:

O que parece inquietar Augé é a súbita e rápida substituição dos lugares pelos não lugares, tornando a cidade cada vez mais um espaço de anonimato e solidão, ou seja, fazendo prevalecer a liberdade (indivíduo) sobre o sentido [sociedade] (SÁ, 2014, p. 215).

A mobilidade é um tema recorrente em Marc Augé, algumas de suas obras tratam exatamente desta questão, marcando a sua posição de “pensador também preocupado com a dimensão da atuação política, fazendo-se, inclusive, uma espécie de proponente de uma agenda para os tempos atuais” (SILVA, 2011, p. 154). Para ele a mobilidade não é apenas uma questão ligada aos fluxos, ou conexões, são importantes também as contradições, ambivalências e paradoxos que acompanham os movimentos contemporâneos.

Os três momentos que compõe o texto “Elogios à bicicleta”, o mito, a crise e a utopia constroem o imaginário e a realidade do objeto em discussão – a bicicleta no cotidiano das pessoas. O mito se forma a partir da consciência do próprio corpo quando se aprende a andar de bicicleta. O domínio do objeto acaba por evocar lembranças pessoais e coletivas.

A História do mito começa a ser construída no período do pós-Guerra onde as histórias das pessoas comuns e dos heróis do Tour de France se mesclam. A bicicleta ainda é o meio de transporte das massas operárias. A bicicleta, os heróis do Tour de France, as músicas e filmes da época são uma extraordinária experiência de liberdade.

O corpo é um dos principais elementos presentes na construção do mito da bicicleta. Augé descreve como o conhecimento progressivo de si mesmo corresponde a aprendizagem de pedalar que deixa traços inesquecíveis e inconscientes. Está aí o paradoxo que faz a sua originalidade: o paradoxo do tempo e da eternidade.

Os jovens que pedalam têm a experiência de conquistar o seu próprio corpo, eles se medem no relevo do espaço e se projetam nele, eles experimentam por um instante a sensação de ter asas sob os pedais. Com o tempo esta sensação se perde e com a idade é necessário aprender a gestão do tempo (o tempo curto do dia ou o tempo que se acumula ao longo dos anos) e assim a bicicleta é uma experiência de eternidade.

A primeira pedalada é a aquisição de uma nova autonomia, a grande fuga, a liberdade palpável, o movimento na ponta do pé, quando a máquina responde ao desejo do corpo e o coloca mais a frente. Em poucos segundos, o horizonte limitado se libera, a paisagem se move. Eu estou em outro lugar. Eu sou outro e ainda sou o mesmo como jamais fui; sou aquilo que descubro (AUGÉ, 2008, p. 27)⁷.

Outro elemento importante na construção do mito é a solidariedade, além do reconhecimento da individualidade existe o reconhecimento do outro. Nas cidades do interior francês a bicicleta é, portanto, um instrumento de socialização, uma virtude durável do ciclismo. As distâncias interpessoais estabelecidas pelos modos de vida contemporâneos desaparecem porque os ciclistas optaram pela relação direta e rejeitam por um instante recorrer às mídias. Que a bicicleta seja um instrumento discreto e eficaz de reconquistar as relações e a troca de palavras e sorrisos.

A bicicleta torna-se assim o símbolo de um futuro ecológico para a cidade do amanhã e de uma utopia urbana que reconciliará a sociedade com ela mesma (AUGÉ, 2008, p. 41)⁸.

Diante de um mundo transformado, globalizado, individualizado tem-se a impressão do desaparecimento da cidade como um artefato em si. Marc Augé vê a bicicleta como um instrumento de resistência aos não lugares já que elas podem se inserir de um modo diferenciado nos espaços dos fluxos da vida cotidiana, usar a bicicleta como recurso não é ingênuo.

Então, sim, talvez a bicicleta tenha um papel fundamental a desempenhar para ajudar os seres humanos a recuperar a consciência de si mesmos e os lugares onde vivem ao reverter, para aquilo que lhes diz respeito, o movimento que projeta as cidades para fora delas mesmas. Precisamos da bicicleta para nos reencontrar em nós mesmos, nos lugares onde vivemos. [...]. É, portanto, saber se, perante a ascensão do desenvolvimento urbano desenfreado que ameaça reduzir a antiga cidade a uma concha vazia, para transformar em cenário para turistas, em museu ao ar livre, algo pode ser dado de volta para ela como sua dimensão simbólica e sua finalidade original para promover os encontros mais inesperados (AUGÉ, 2008, p. 52)⁹.

A utopia em Marc Augé é construída a partir de uma leitura das relações que ocorrem no espaço. A cidade, antes constituída como uma utopia em si onde o projeto deveria se bastar, agora “não é mais apenas uma cidade, não pode mais ser compreendida sem a admissão de múltiplas conexões, como um ponto autônomo fora da rede” (SILVA, 2011, p. 156).

A adoção da bicicleta em associação com meios de transporte coletivos de massa no presente pode solucionar no futuro os problemas de mobilidade nas grandes cidades. A cidade com um trânsito mais calmo, com mais espaços de circulação para pedestres e ciclistas acaba por configurar ambiente mais amável, convidativo à socialização. Neste ponto Marc Augé acaba por confirmar a ideia de Revolução Urbana de Lefebvre onde a revolução social não acontece sem uma revolução espacial consciente (SOJA, 1990, p. 92).

Apesar de consciente de sua construção utópica, Marc Augé reconhece que o mérito do ciclismo é justamente a imposição de uma consciência aguda do espaço e do tempo. Os ciclistas são a resistência cotidiana ao não-lugar, eles se tornam responsáveis de si mesmos e tomam consciência simultaneamente de si mesmos e do espaço.

⁷ *Le premier cuop de pedale, c'est l'acquisition d'une nouvelle autonomie, c'est l'échappée belle, la liberté paupable, le mouvement à la pointe du pied, quand la machine répond au désir du corps et le devance presque. Em quelques secondes, l'horizon borné se libère, le paysage bouge. Je suis ailleurs. Je suis un autre, et pourtant je suis moi comme jamais; je suis ce que je découvre. (tradução livre).*

⁸ *La bicyclette devient ainsi le symbole d'un avenir écologique pour la ville de demain e l'utopie urbaine qui réconcilierait la société avec elle-même. (tradução livre)*

⁹ *Alors, oui, peut-être la bicyclette a-t-elle un rôle déterminant à jouer pour aider les humains à reprendre conscience d'eux-mêmes et des lieux où ils vivent en inversant, pour ce qui les concerne, le mouvement qui projete les villes hors d'eux-mêmes. Nous avons besoin de la bicyclette pour nous reconstruire sur nous-mêmes en nous rencontrant sur les lieux où nous vivons. (tradução livre)*

(...) Il est donc de savoir, si, face à la montée d'un urbanisme galopant qui menace réduire la ville ancienne à une coquille vide, de la transformer en décor pour touristes ou en musée de plein air, quelque chose peut lui être restitué de sa dimension symbolique et de sa vocation initiale à favoriser les rencontres les plus imprévues. (tradução livre)

4. As alternativas do ciclismo urbano: mobilidade urbana sustentável e ação política em Belo Horizonte/MG

O crescimento das cidades na atualidade está ligado à constatação de que o habitat da humanidade do século XXI é atualmente o maior agente destruidor do ecossistema e também a maior ameaça para a destruição da humanidade no planeta.

A racionalização da mobilidade, do ir e vir das pessoas em equipamentos e a forma como estas se deslocam no espaço, é um aspecto importante na realização da cidade sustentável. Pensar em mobilidade significa ultrapassar o conceito de “migrações cotidianas” e se apropriar das condições objetivas e subjetivas de realização da cidade como obra socialmente constituída e compartilhada.

O carácter dinâmico da mobilidade é incontornável, na medida em que mais do que olhada como determinada ou determinante ela é, essencialmente, um processo em contínua transformação no tempo e no espaço (VIEIRA, 2008, p. 1).

O transporte é um item relevante porque ele é responsável por um consumo massivo de energia e pela emissão de carbono e poluição na atmosfera (GHEL, 2014, p. 105), a sustentabilidade está relacionada ao sentido de encontrar soluções para oferecer deslocamentos mais eficientes, menos poluentes e com menor consumo de energia e com capacidade de integração na apropriação do espaço urbano.

A história do surgimento e do desenvolvimento da bicicleta inicia-se com a necessidade da substituição do veículo de tração animal (o cavalo) por um modo mais limpo de se deslocar pelas cidades.

O celerífero do Conde de Sivrac e draisiana do Barão Karl Drais foram modelos iniciais que foram seguidos por inúmeras inovações tecnológicas como a inserção de selim, quadro e pedais para garantir mais conforto a esse veículo. O final do século XIX é considerado a época de ouro das bicicletas, principalmente porque a baixa dos preços destes objetos proporcionou o seu uso pela classe trabalhadora, tanto para o lazer quanto como meio de transporte.

O automóvel surge nessa mesma época e, ao contrário da bicicleta ele se torna o símbolo da modernidade e acaba por se transformar em objeto de desejo da maioria da população e exigir a transformação do espaço urbano ao longo de todo o século XX.

A crise das cidades no final do século XXI leva à uma retomada das reflexões sobre os modos de deslocamentos assim como as formas de consumo e de produção do espaço. A bicicleta no contexto da cidade sustentável é considerada um importante meio de transporte já que esta contribui para a solução de problemas de trânsito, para a melhoria da qualidade do ar e para equilibrar o uso da rua em favor do pedestre e da comunidade.

O cicloativismo é conceituado como um sistema de ideias que reconhece e investe na atividade e na participação política em favor da inclusão da bicicleta no cotidiano da mobilidade das cidades.

Na década de 1960, nos Países Baixos, surge o movimento de contracultura, PROVOS, jovens organizados 'provocavam' a ordem e o poder instituído. Em um contexto de progresso tecnológico onde o automóvel era o grande símbolo de consumo e desenvolvimento, os PROVOS, reivindicando o direito de não seguirem o modelo de consumo, emplacaram um movimento pelo direito à cidade, a qualidade de vida, ao prazer e bem-estar coletivo (MACHADO, 2013, p. 20).

No caso de Belo Horizonte, as mobilizações ao redor do tema acontecem inicialmente para contestar o senso comum de que a cidade não é adequada para os deslocamentos por bicicletas. Das principais ações dos ciclistas urbanos da cidade estão a Massa crítica, inspirada na ação política de Chris Carlson em São Francisco, 1992, e a criação da Associação de Ciclistas Urbanos de Belo Horizonte,

A realidade da bicicleta em Belo Horizonte está diretamente ligada ao enfrentamento de um discurso muito conveniente para alguns setores políticos: a topografia e o relevo de Belo Horizonte não favorecem o uso da bicicleta. Repetir inadvertidamente esse discurso já ultrapassado é fechar os olhos para a realidade da capital mineira. As bicicletas sempre estiveram presentes na cultura urbana da cidade, que hoje está se organizando de forma rica e diversificada (CORRADI, *et al.*, 2015, p. 39).

A insatisfação com o processo unilateral aplicado nas implantações das ciclovias pela Prefeitura

da cidade gerou a criação do BH em Ciclo que, após várias ações com caráter crítico e com uma postura de denúncia das condições equivocadas dos projetos que estavam sendo implantados, conseguiu a criação uma arena para construção coletiva entre poder público (Prefeitura/BHTrans) e cidadãos interessados no desenvolvimento da política pública de mobilidade urbana por bicicletas: o GT Pedala BH.

Em termos de percepção do espaço, os ciclistas vivenciam parte da dinâmica urbana e sua presença é importante para o encontro, para a manutenção de cidades seguras, sustentáveis e saudáveis. O convite para pedalar implica em um tráfego de bicicletas integrado à estratégia geral de transportes. O espaço destinado para as bicicletas deve ser suficiente para que elas não sejam empurradas ou fiquem aglomeradas.

Desse modo, a bicicleta surge como um instrumento político importante para contestar a inércia da prática de planejamento urbano em apresentar soluções inovadoras para resolução dos problemas existentes, muitos movimentos contestadores da ordem vigente acabam por utilizar a bicicleta como um símbolo.

Considerações Finais

As transformações observadas em todo o mundo no final do século XX levam à constatação da dura realidade das cidades ao redor do mundo. A aceleração da vida contemporânea associada à construção de cidades voltadas às multidões, ao espetáculo e ao fluxo, acaba por destruir o reconhecimento do outro nas relações humanas no espaço urbano.

A mobilidade acaba por ocupar um lugar central na agenda das cidades dentro da discussão de desenvolvimento sustentável e ecologia urbana iniciada nos anos 1970 e reforçada pelos relatórios e fóruns promovidos por órgãos internacionais. Algumas experiências ao redor do mundo, que trabalham em conjunto o transporte coletivo de massa e o deslocamento não motorizado, principalmente a bicicleta, demonstram que é possível solucionar o problema de mobilidade das cidades. Estas soluções demonstram que além de melhorar a qualidade do ar e o fluxo, existe uma melhoria dos espaços das cidades possibilitando também a permanência e o convívio.

Os elogios que Marc Augé (2008) escreve sobre a bicicleta demonstram que a atitude de retomar a prática do ciclismo como modo de deslocamento nas cidades pode ao mesmo tempo rememorar o passado, o reconhecimento da construção da individualidade e da coletividade, e construir uma utopia onde as relações sociais são refeitas através da transformação dos espaços. A bicicleta representa um instrumento de resistência à construção de não-lugares.

Os problemas que se impõem à humanidade no século XXI faz com que a utopia seja repensada na reconstrução de lugares sociais e na busca de um desenvolvimento sustentável real. Essas duas expectativas articulam por meio da proposta do uso da bicicleta como alternativa à mobilidade e à ação política. O instrumento se transforma em símbolo da sustentabilidade nas cidades como alternativa menos poluente, com menos consumo de combustíveis fósseis e com menor demanda por espaço. O posicionamento político acaba por contestar a ordem vigente, o espaço público passa a exercer a sua verdadeira função de espaço político onde os cidadãos podem se expressar livremente. Através da bicicleta a dimensão humana das cidades pode ser retomada.

Referências

- AUGÉ, Marc. *Éloge de la bicyclette*. Paris: Payot & Rivages, 2008.
- AUGÉ, Marc. Por uma antropologia da Mobilidade. Maceió: EDUFAL: UNESP, 2010. Resenha de: SILVA, Igor Monteiro. *Revista de ciências sociais*, Fortaleza, v. 42, n. 2, p. 154-158. Disponível em: <http://www.rcs.ufc.br/edicoes/v42n2/rcs_v42n2res1.pdf>. Acesso em: 31 out. 2015.
- BRÜSEKE, Franz Josef. O problema do desenvolvimento sustentável. In CAVALCANTI, Clóvis *et al.* (org.). *Desenvolvimento e natureza: estudos para uma sociedade sustentável*. Recife: INSPSO/FUNDAJ, Instituto de Pesquisas Sociais, Fundação Joaquim Nabuco, Ministério de Educação, 1994, p.14-20.
- CORRADI, Amanda C. A. et al. Belo Horizonte, MG. In: SOARES, André G. *et al* (org). *A Bicicleta no Brasil 2015*. São Paulo: D. Guth, 2015, p. 32-39.
- DUARTE, Regina Horta. *História e Natureza*. Belo Horizonte: Autêntica: 2005.
- GIDDENS, Anthony. *Mundo em Descontrole*. Trad. Maria Luiza X. de A. Borges. Rio de Janeiro, São Paulo: Record, 2002.
- HOBSBAWM, Eric J. *Era dos Extremos: o breve século XX: 1914-1991*. Tradução: Marcos Santarrita, Revisão técnica: Maria Célia Paoli; São Paulo, Companhia das Letras: 1995.
- HOBSBAWM, Eric J. *Globalização, Democracia e Terrorismo*. Tradução Marcos Santarrita; São Paulo, Companhia das Letras: 2007.
- GEHL, Jan. *Cidade para pessoas*. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2014.
- MACHADO, Fernanda Rachid. *Quando as Bicicletadas invadem as cidades: encontros e aprendizados*. 2013. 126 f. Dissertação (Mestrado em Educação) – Faculdade de Educação, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.
- MÉSZÁROS, István. *Para além do Capital*. São Paulo: UNICAMP & Boitempo, 2002.
- ROGERS, Richard. *Cidades para um pequeno planeta*. São Paulo: Gustavo Gili, 2001: 2013.
- SÁ, Tereza de. Lugares e não lugares em Marc Augé. *Tempo Social, revista de sociologia*, São Paulo, v. 26, n. 2, p. 209 - 229, nov. 2014. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ts/v26n2/v26n2a12.pdf>>. Acesso em: 31 out. 2015.
- SILVA, Igor Monteiro. Por uma antropologia da mobilidade. *Revista de Ciências Sociais*, Fortaleza, v. 42, n. 2, jul/dez, 2011, p. 154 - 158
- SOJA, Edward W. The Socio-spatial Dialectic. In: _____. *Postmodern Geographies: the reassertion of space in critical social theory*. Londres: Verso, 1990. cap. 3, p. 76-93
- VASCONCELLOS, E. A. *Mobilidade urbana e cidadania*. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012.

Challenges to the Bicycle-Friendly City Project: Case Study About the City of Belo Horizonte

Abstract: The present article aims at discussing the role of bicycles in the cities as a technological alternative to problem-solving related to urban mobility. From the text *Éloge de la Bicyclette*, by Marc Augé, this paper provides a historical overview on the application of that technology and even comes to the point of describing a kind of utopia of transformation of the city. Besides the development of the bicycle, this article attempts to demonstrate that urban cycling is a technology capable to change urban environment, counteracting and resisting the creation of non-places.

Keywords: Urban Mobility – Urban Cycling – Sustainability – Technology