

# **CICLOTOPIA**

reflexões sobre o futuro e a bicicleta



**UERJ** Universidade do Estado do Rio de Janeiro  
**CTC** Centro de Tecnologia e Ciências  
**ESDI** Escola Superior de Desenho Industrial

# **CICLOTOPIA**

**reflexões sobre o futuro e a bicicleta**

por Ísis Daou  
orientação de Zoy Anastassakis

Rio de Janeiro, dezembro de 2014



*“Sempre que vejo um adulto de bicicleta,  
volto a confiar no futuro da raça humana.”*

**— H. G. Wells**



# resumo

Ciclotopia é um filme curta-metragem do gênero documentário, desenvolvido como projeto de conclusão de graduação na Escola Superior de Desenho Industrial por Ísis Daou, sob orientação da professora Zoy Anastassakis. O filme é estruturado em três tempos: por meio do resgate da memória da bicicleta no tempo passado, e a observação da presença deste veículo no tempo presente, buscam-se reflexões a respeito de suas possibilidades no futuro. Através das narrações pessoais da própria autora e dos relatos de experiências coletadas em 9 entrevistas com ciclistas urbanos, são investigados cenários para um futuro mais amigável à bicicleta no Rio de Janeiro.

**palavras-chave:** bicicleta; ciclismo urbano; cidade; futuro; filme;

# abstract

Ciclotopia is a short documentary film created by Ísis Daou as a graduation project at Escola Superior de Desenho Industrial, under the supervision of professor Zoy Anastassakis. The film is structured in three times: through the recovery of memories about the bicycle in the past, and the observation of its presence in the present, reflections about the future potentialities of this vehicle are sought. By the personal narratives of the author herself and stories collected in 9 interviews with urban cyclists, we investigate scenarios for a bicycle-friendlier future in Rio de Janeiro.

**keywords:** bicycle; urban cycling; city; future; film;



# gratidão

à minha família próxima: meu pai, minha mãe, Lúcio, Lolô e Jan. Pela herança intelectual que tanto estimo, pela visão crítica do mundo e pelo constante e mútuo apoio;

à minha orientadora, Zoy, pela atenção e competência no trabalho ao longo deste ano, dentro e fora do 5º ano;

aos colegas de turma, por compartilharem as angústias e as alegrias deste grande fim de ciclo, tornando a passagem do tempo mais solidária e calorosa;

aos companheiros de LaDA – Beta, Clara, Eevee e Nanda –, por formarem uma equipe em que o trabalho quase não parece trabalho. Por nossas tardes cheias de troca, humor e vontade de realizar;

ao Pedro, à Letícia e ao João, por tudo que passamos nessa jornada de caminhos divergentes e convergentes em sete anos de Esdi;

à Maíra, pelo amor e apoio incondicionais. Pela inspiração de viver a vida mais leve. Por topar entrar nas minhas ciladas há quinze anos;

à Luiza, por ser minha amiga-terapeuta, fonte e rumo de conselhos, desabafos e iluminações. Por ser tão parecida e tão diferente de mim;

ao Marco, sempre boa companhia, por compartilhar dos prazeres culinários e por me ensinar os segredos das plantas;

à Jow, minha comparsita importada dos pampas. Por ficar vendo o tempo passar comigo, por me hospedar tantas e inúmeras vezes e por ser uma pessoa tão cheia de amor;

à Jess e aos frequentadores da Casa Ocho, por fazerem das minhas (poucas) saídas nesse ano mais divertidas e cheias de boas conversas;

à Joana, por todas as conversas e epifanias. Pela nossa parceria que funciona magicamente desde o seminário de design à cozinha do dia-a-dia;

à Jackie, por ser uma amiga tão generosa. Por todos os chás com bolo e risadas;

aos amigos da Alemanha, por terem feito da minha estadia nessa terra tão diferente e mais fria do que a minha, mais agradável. Pelos bons passeios, jantares e cervejas;

aos entrevistados, por disporem de seu tempo e boa vontade para receber uma desconhecida e falar sobre bicicleta;

por último, e em especial, às incríveis mulheres presentes na minha vida, por serem fonte de tanta inspiração, alegria e força.



# sumário

|                                                       |           |
|-------------------------------------------------------|-----------|
| introdução .....                                      | 15        |
| <b>1 motivações .....</b>                             | <b>19</b> |
| <b>2 conceituação: proposição de um projeto .....</b> | <b>23</b> |
| a bicicleta .....                                     | 23        |
| a cidade .....                                        | 26        |
| as pessoas .....                                      | 27        |
| o futuro .....                                        | 28        |
| definições .....                                      | 29        |
| <b>3 processo: fazer um filme .....</b>               | <b>35</b> |
| explorações iniciais e referências .....              | 35        |
| equipe e equipamento .....                            | 36        |
| entrevistas .....                                     | 40        |
| locações .....                                        | 46        |
| decupagem e estruturação .....                        | 49        |
| roteiro final e edição .....                          | 50        |
| licenciamento .....                                   | 52        |
| especificações .....                                  | 53        |
| exibição .....                                        | 53        |
| <b>4 forma: linguagem e identidade .....</b>          | <b>59</b> |
| linguagem e visualidade .....                         | 59        |
| identidade visual e divulgação .....                  | 66        |
| <b>considerações finais .....</b>                     | <b>75</b> |
| <b>referências .....</b>                              | <b>77</b> |
| <b>anexos: amsterdã, berlim e londres .....</b>       | <b>83</b> |







# introdução

Vivemos um momento importante na cidade do Rio de Janeiro. Passamos hoje por um período de profundas transformações, de obras e investimentos grandiosos, de remoções silenciosas na periferia socioeconômica, de deterioração e mau planejamento dos meios de transporte da cidade. Durante momentos de grandes transformações como esse, o posicionamento crítico frente às mudanças é fundamental para se construir a ideia da cidade que precisamos e na qual gostaríamos de viver.

O distanciamento da população da tomada de decisões acerca dos rumos da cidade costumam trazer consequências desastrosas para a maior parte de seus moradores: os planos urbanos passam a ser traçados em função de interesses empresariais e políticos, em ignorância ao abismo social e das estruturas excludentes que permeiam a cidade, e em favorecimento de indústrias poderosas, como a automobilística, que joga novos carros nas pistas a tal passo que não há construção de novos viadutos e rodovias que dê conta de absorvê-los.

As prioridades da cidade, se algum dia foram claras, hoje se mostram distorcidas ao seu limite. O que se constata, enfim, é que esquecemos de que uma cidade deveria ser feita para as pessoas que a habitam. Banalizamos o fato de que vivemos nesta metrópole inacessível, que perdeu sua escala humana e que vem sendo reeditada com o fim de atender a demandas externas e à idealização de um Rio de Janeiro turístico, incondizente e até perverso com a realidade da maioria dos que aqui residem.

Em seu texto propositivo ao projeto de graduação de 2014, o professor Pedro Luiz Pereira de Souza descreve que

Para se fazer ouvir hoje, é provável que se tenha que lutar contra o fluxo de ruídos que torna inaudível qualquer voz, assim como para se perceber alguma qualidade em algum serviço ou produto, talvez seja necessário diminuir a quantidade daquilo que ocupa abusivamente a paisagem urbana, que invade indecorosamente o que ainda não urbanizou, que submete tudo a seus anseios e que já não tem mais nada de seu sentido e de sua objetividade originais: o próprio capitalismo que, despido de sua ética e de seu espírito inicial, transformou-se apenas num gerador inesgotável de lixo e de tradições, despejadas todos os dias em aterros sanitários, museus e centros culturais burgueses (Pereira de Souza, 2014: 05).

Imersos nessas circunstâncias, como o design poderia vir a tornar-se uma ferramenta auxiliar a mudanças positivas, abandonando seu tradicional papel de gerador de lixo material, digital e conceitual, para absorver os silêncios que denunciam reais necessidades contemporâneas? Frente à ideia de cidade-negócio que se perpetua no Rio de Janeiro, como poderíamos imaginar uma cidade que serve às pessoas, e não aos interesses do capital financeiro? Como fantasiar livremente sobre o cenário urbano, buscando enxergar menos viadutos, menos passarelas, menos arranha-céus de fins obscuros? Como ver mais parques, mais praças, mais distâncias possíveis de se andar a pé, mais ciclovias, mais infra-estrutura em cada bairro, a cada esquina? Como pensar em novos comportamentos urbanos, não mais cerceados por falta de segurança e conveniência, não mais limitados a áreas e horários restritos? Como reivindicar uma cidade *para* as pessoas e *pelas* pessoas? Como resgatar espaços públicos que são nossos, mas que atualmente, mais do que nunca, parecem usurpados por esferas de poder muito maiores do que nós?

A discussão sobre modelos de cidades melhores para as pessoas que nelas vivem não é recente, mas poucas vezes o assunto foi tão pertinente quanto hoje. Em todas as partes do mundo, surgem novas iniciativas e políticas de humanização de centros urbanos que visam construir modelos mais adequados ao meio ambiente, à vida social e a uma visão de futuro a longo prazo, mais colaborativo, participativo e consciente.

A bicicleta se apresenta como um interessante aliado na construção dessa futura cidade para as pessoas por motivos diversos. Os benefícios de um transporte baseado ou associado à bicicleta são fatos conhecidos: o custo de aquisição, uso e manutenção individuais são mínimos; o custo de instalação da infra-estrutura na cidade, comparado ao de veículos motorizados, também. Muito além das evidentes melhorias de saúde e disposição pessoais, o ciclista que pedala regularmente estabelece uma conexão muito mais sensível junto à cidade, aprendendo a observá-la de um ponto de vista diferente, mais próximo e atento às singularidades urbanas.

O professor Pedro Luiz Pereira de Souza ainda usa em seu texto uma citação da designer e arquiteta Charlotte Perriand, datada de 1942:

*Rester calme. Tranquille. Gagner moins, dépenser moins, manger moins, remuer moins, travailler moins. Plus de plaisir à concentrer dans peu de quantité.*

Manter-se calmo. Silencioso. Ganhar menos, gastar menos, comer menos, mover-se menos, trabalhar menos. Mais prazer concentrado em uma pequena quantidade (Perriand, 1942, *apud* Pereira de Souza, 2014: 01, tradução do autor).

Tal fala se posiciona, ideologicamente, próxima às convicções de muitos adeptos do ciclismo urbano. A opção por pedalar nos centros urbanos não raro vem acompanhada pela busca por um estilo de vida menos acelerado, ainda que na cidade, respeitando os limites da velocidade do corpo, que opera a máquina-bicicleta, e da mente, que percorre o trajeto traçado deslocando-se mais próximo ao cenário, observando-o de perto e a cada momento, diferentemente dos deslocamentos típicos do transporte público, onde a partida e a chegada são os pontos mais importantes. Também é frequente a consciência do ciclista urbano na escolha por este meio de transporte mais simples, normalmente desprovido de prestígio social e pouco sujeito à ostentação de riqueza e status; pedalar uma bicicleta muitas vezes retrata uma prioridade individual de querer e possuir menos do que o padrão de classe social exige como satisfatório ou desejável.

A ideia seria propor políticas de silêncio e de ausência, no sentido de não continuar povoando a Terra com o lixo que tanto criticamos quando pertence ao outro e que não vemos ou não ouvimos quando deveríamos considerá-lo nosso. Essa, bem levada a cabo, seria uma tarefa ao mesmo tempo política e poética: fazer ouvir o inaudível e dar visibilidade ao que não é visto. Será também um empenho filosófico, pois pede que se aprenda a ouvir no silêncio 'seus acentos mais trágicos' e, ao mesmo tempo, transformá-los 'porque não, numa esperança'. É nesse sentido que se pode imaginar uma ruptura com a comunicação, criando os porta-vozes do inaudível, dando visibilidade ao nunca visto, ouvindo todos os gritos silenciosos que excedem toda a comunicação, vendo todas as imagens que estão nas nossas mentes (perscrutem-nas, elas estão lá), identificando as minorias reduzidas ao silêncio ou a cegueira, cujas vozes e visões são abafadas pelos barulhos sem fim e pela blindagem imagética da linguagem dos grandes comunicadores, do marketing e da propaganda [...] (Pereira de Souza, 2014: 07).

Com o projeto Ciclotopia, pretendo observar a presença da bicicleta no Rio de Janeiro hoje, traçando reflexões sobre suas possibilidades futuras. Partindo do princípio de que a bicicleta no cenário carioca é um meio de transporte ao mesmo tempo invisível e onipresente – por ser negligenciado, porém muito frequente nas ruas da cidade – tive por intenção tornar visível parte da atual conjuntura carioca referente ao ciclismo urbano; dar nome, voz e rosto a quem pedala nesta metrópole, abrindo assim espaço para discussão sobre o incentivo à bicicleta como meio de transporte democrático e acessível no futuro, pesquisando políticas públicas que promovam o resgate dos espaços urbanos pela população, e coletando experiências individuais e coletivas de quem gosta de pedalar no Rio de Janeiro, apesar de todos os pesares.

Este relatório está dividido em quatro partes principais. Descrevo brevemente o conteúdo de cada uma delas a seguir.

No primeiro capítulo, “Motivações”, descrevo as razões que originaram o interesse pelo tema escolhido durante um período de intercâmbio acadêmico, e a decisão por desenvolvê-la adiante.

No capítulo seguinte, denominado “Conceituação: proposição de uma ideia”, inicio a pesquisa e o aprofundamento sobre o tema bicicleta, relacionando-o a sub-temas como a cidade, o futuro e as pessoas. Descrevo também possíveis ideias de encaminhamento para o projeto, até a decisão por produzir um filme sobre o assunto.

Em “Processo: fazer um filme”, exponho como o processo de elaboração do filme aconteceu, desde a pesquisa sobre produções cinematográficas e estudos da linguagem de documentário até a busca por referências e o passo-a-passo de minha própria produção, com a organização de equipamento, equipe, formulação de entrevistas e percursos traçados pela cidade.

Segue-se o capítulo “Forma: linguagem e identidade”, em que relato e detalho os resultados audiovisuais e estéticos do filme; seus aspectos gráficos, de linguagem e identidade visuais em todo o material de apoio e divulgação. Descrevo as especificações de cores, ângulos, composições e tipografias presentes na produção, assim como estrutura narrativa e trilha sonora.

As considerações finais observam o resultado, o significado e a contribuição do trabalho realizado, traçando reflexões e possíveis desdobramentos do mesmo.



# 1. motivações

A ideia de fazer um projeto que envolvesse a bicicleta surgiu muito antes do início do ano letivo de 2014, quando oficialmente iniciamos o projeto de conclusão de graduação. Passei por um longo intercâmbio de dezenove meses na Europa – dezesseis deles na cidade de Colônia, na Alemanha, e três em Amsterdã, capital da Holanda.

Durante este período, me mantive atenta a toda possibilidade de encaminhamento para o meu projeto de conclusão de curso. Inúmeras ideias surgiram, e cerca de dois meses antes de retornar ao Brasil, decidi por aquela que já se encontrava intrínseca ao estilo de vida que adotei durante o intercâmbio: a bicicleta.

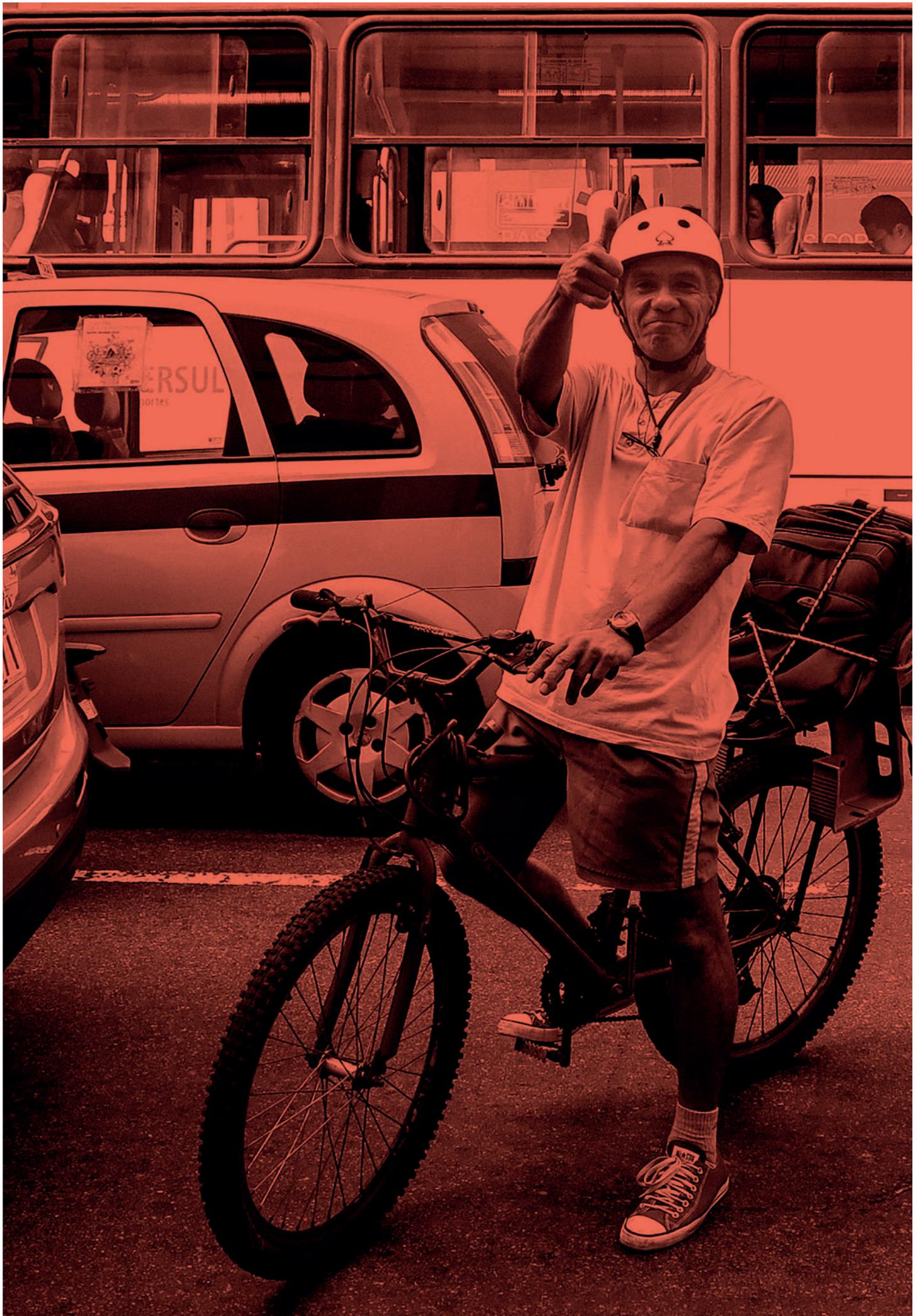
Minha redescoberta pessoal a respeito da bicicleta aconteceu em Amsterdã. Porém, mais do que redescobrir o hábito de pedalar, na capital holandesa eu percebi como a vida de uma cidade pode estar integrada a este meio de transporte e fazer parte da vida de seus habitantes desde cedo, sem que elas sequer percebam as vantagens que um meio de transporte auto-suficiente pode trazer.

Além de vantagens que podem ser contabilizadas por números – economia de tempo, dinheiro e melhorias de saúdes –, percebi também as vantagens que a bicicleta traz para o bem-estar individual de cada um, e como pedalar nas ruas da cidade desperta uma nova camada de percepções da vida urbana de forma mais sensível. De certa forma, constatei que se locomover de bicicleta na cidade te torna mais cidadão, mesmo numa cidade em que o ciclista não está em desvantagem ou perigo. Ainda que nada extraordinário desponte desta percepção cidadã mais apurada, o olhar mais atento aos problemas da cidade são melhor observados em cima de uma bicicleta. A sensibilidade deste veículo se mostra até em detalhes físicos passageiros, como as sutilezas da topografia urbana: enquanto pedestres e automóveis dificilmente atentam a uma leve inclinação na pista, o ciclista é flagrado pela mudança de imediato nos pedais.

Ao perceber o impacto físico e mental que a bicicleta começou a ter no meu cotidiano, decidi pesquisar mais sobre o tema e como algumas cidades europeias se organizavam ao redor da prática do ciclismo como transporte urbano. Após certa dúvida a respeito de quais cidades deveria visitar, cheguei a três escolhas: Amsterdã, Berlim e Londres. Cada uma delas possui desenvolvimentos e estruturas bem diferentes para com a bicicleta, mas definitivamente, em todas as três ela é um veículo participante do tráfego urbano.

Munida de câmera e caderno, desembarquei nas três capitais por curtos períodos de tempo a fim de registrar aspectos urbanísticos e de comportamento dos ciclistas. Para realizar tais análises, tracei um roteiro simples de aspectos objetivos a serem observados: infra-estrutura das ruas, integração da bicicleta com outros meios de transporte, estacionamento, políticas de incentivo, sinalização comportamento nas ruas, geografia e clima.

A fim de entender a dinâmica do ciclismo urbano nestes locais, percorri longos trajetos nestas cidades à pé e pedalando, na maior variedade de áreas e bairros possíveis. Antes e depois de cada visita, pesquisei também sobre a história e a situação política atual de suas administrações em relação à bicicleta como meio de transporte na cidade. Apesar de não serem diretamente aplicáveis ao trabalho que eu viria a empreender no Brasil posteriormente, os resultados obtidos durante estas experiências foram de suma importância para o desenvolvimento de meus interesses e prioridades a partir dali. A documentação completa destas visitas encontra-se nos anexos ao fim deste relatório.







## 2. conceituação: proposição de um projeto

A conceituação do projeto se deu através de experiências pessoais e uma pesquisa aprofundada em relação a quatro temas principais: a bicicleta, a cidade, as pessoas e o futuro.

### 2.1 a bicicleta

When man invented the bicycle he reached the peak of his attainments. Here was a machine of precision and balance for the convenience of man. And (unlike subsequent inventions for man's convenience) the more he used it, the fitter his body became. Here, for once, was a product of man's brain that was entirely beneficial to those who used it, and of no harm or irritation to others. Progress should have stopped when man invented the bicycle (West, 1998).<sup>1</sup>

O início da pesquisa de aprofundamento sobre a bicicleta se deu no âmbito de coleta de notícias e artigos sobre a situação do ciclismo urbano em diversas cidades ao redor do mundo. Em muitos locais as políticas de redução do uso do carro se fortaleciam, enquanto outros pleiteavam a implementação de ciclovias alegando inúmeros benefícios em relação aos custos econômicos de infra-estrutura e saúde para seus governos. Embora todos estes aspectos sobre o ciclismo urbano fossem relevantes para o meu projeto, o fato que me despertou maior interesse foi a evidência de empoderamento que a bicicleta provoca em quem a utiliza como meio de transporte; estar livre de áreas e horários restritos, utilizar o próprio corpo como combustível para percorrer distâncias antes cumpridas por veículos motorizados, e evitar ou deixar de alimentar financeiramente o sistema de transportes privatizado poderia ser uma mudança revolucionária para inúmeros indivíduos. Numa cidade-negócio onde sentimos que nenhuma decisão de importância sobre o futuro está em nossas mãos, percebi que a bicicleta poderia conferir a quem a usa uma independência e auto-suficiência que afetaria diretamente o setor de transportes. É possível especular, portanto, que empoderar a população num aspecto tão decisivo e lucrativo quanto a mobilidade urbana talvez não fosse do interesse de todos.

Conscientemente ou não, o posicionamento político do atual prefeito da cidade vinha de acordo a tal ideia. Me intrigou a veemente descrença de Eduardo Paes na bicicleta como um meio de transporte mais significativo no Rio de Janeiro, especialmente após observar cidades estrangeiras mais positivas em relação à variedade de modais nas ruas. Em entrevista ao site Urbe, publicada em 25 de maio de 2012, então em seu primeiro mandato, o prefeito declara que

Pra servir como meio de locomoção, ela [a bicicleta] nunca vai ser um meio de transporte de alta capacidade, vai servir sempre para deslocamentos menores. [...] Tem que investir em transporte de alta capacidade. De novo: em nenhuma cidade que se visitou, ela tinha a alternativa da bicicleta [sic] como transporte de alta capacidade. A gente nunca pode confundir isso (Paes *apud* Natal, 2012).

Na tentativa de delinear a problematização do tema bicicleta em relação ao Rio de Janeiro, iniciei minhas próprias experiências como ciclista urbana, atentando a todos os aspectos referentes à essa atividade nas ruas da cidade. Não foi necessário traçar longos percursos para perceber que o maior problema do Rio em relação ao ciclismo urbano não é a falta de ciclistas nas ruas, mas sim a precariedade que estes enfrentam quando decidem usar o veículo como meio de transporte. Falta de segurança, de infra-estrutura e a presença de um trânsito extremamente agressivo me pareceram os problemas mais graves de alguém que decide pedalar nas ruas da cidade hoje, e possivelmente alguns dos motivos principais pelos quais o ciclismo não conquista novos adeptos.

A decisão de nomear o projeto como “Ciclotopia” veio de forma muito natural e quase inconsciente, ainda bem cedo nesta fase de pesquisa, ainda com pouca definição dos meus objetivos e intenções. Pensando nos quatro temas principais – a bicicleta, a cidade, as pessoas e o futuro –, Ciclotopia surgiu como um termo que sintetizava e convinha às minhas intenções de projeto e reflexões sobre o tema até então.

O termo “utopia”, por definição, foi criado pelo escritor Thomas Moore para o seu livro *Utopia*, datado de 1516. Do grego, “u” significa não, negação, e “topia”, lugar. Utopia, logo, é um lugar inexistente ou impossível. A palavra tem sido empregada extensamente, no entanto, para se tratar de comunidades humanas idealistas, de civilizações imaginárias e fantásticas, de sonhos não realizados.

Segundo Ballard, Joyce e Muller,

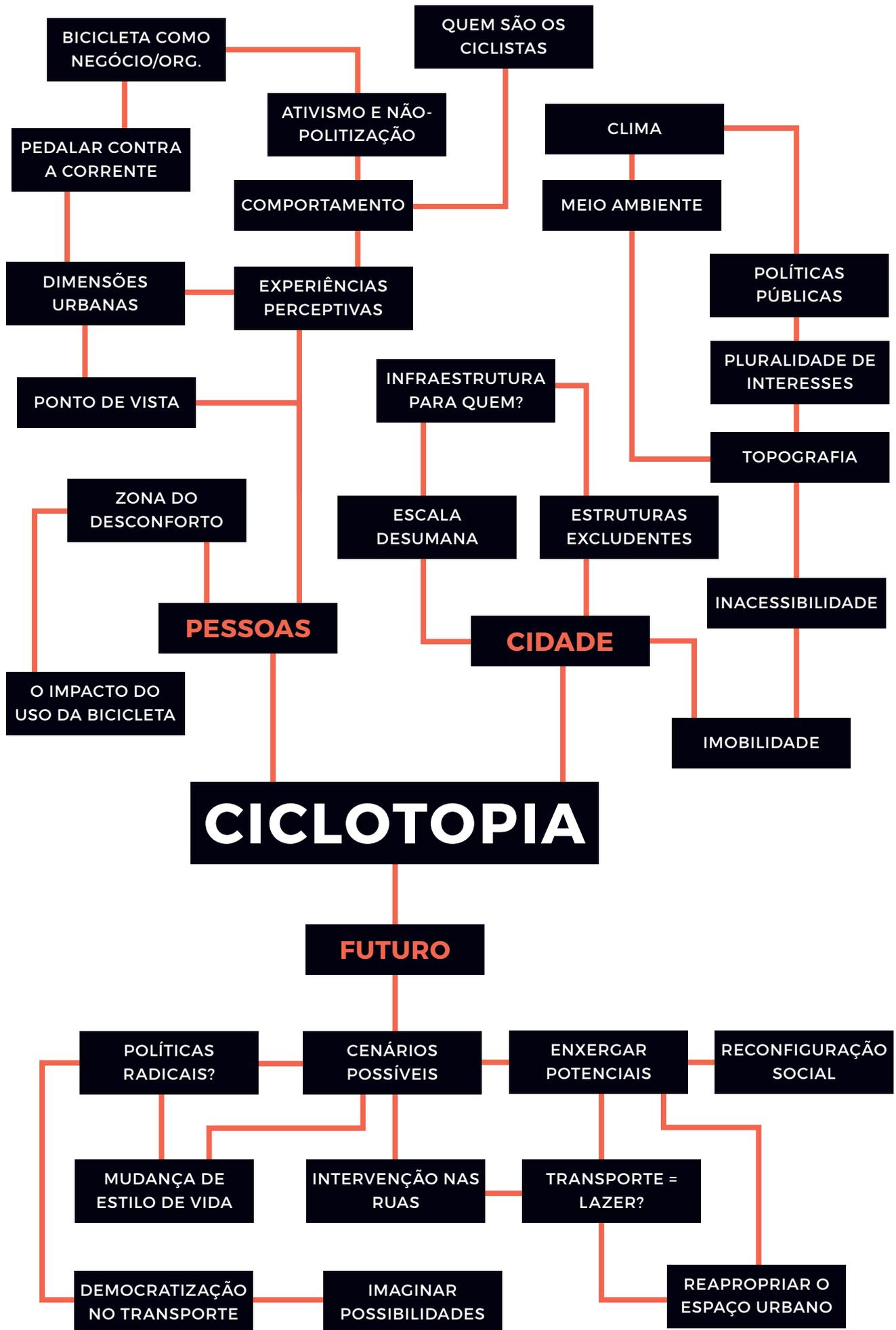
Utopia, we contended, was well-worn territory, explored from one magnificent boundary to the other. Traditionally, utopian societies have been portrayed as bordered and isolated in some way from other social structures. Such separation is the pre-condition for a perfect state – a hermetically sealed system existing out of time and place, that cannot be destabilised through encounter or exchange (Ballard, Joyce e Muller, 2012: 08).<sup>2</sup>

Ciclotopia é um neologismo construído e não significa uma utopia de bicicletas literalmente utópica, ou seja, inexistente ou impossível. Ciclotopia significa literalmente o “lugar do ciclo” ou da roda. É lugar de bicicleta. Chamando meu projeto de “Ciclotopia: reflexões sobre o futuro e a bicicleta”, pretendo partir do princípio ideológico de que acredito e defendo esta cidade como um lugar *de* bicicleta e *para* a bicicleta. No entanto, uma reflexão acerca deste espaço ciclotópico não se dá isolada a outros fatores humanos e urbanos que envolvem a cidade.

Como os autores supracitados também explicam,

The oxymoronic concept of a networked utopia proposes an imaginative space that is interconnected, fluid and dispersed: a space that inhabits the contradiction between two terms, and which can perhaps embrace crisis and withstand, or even thrive on change. Because it holds the potential for connectivities across time, a networked utopia also creates spaces for multiple nonlinear speculative futures (Ballard, Joyce e Muller, 2012: 01).<sup>3</sup>

Elaborando um mindmap com o tema principal da bicicleta renomeado como **Ciclotopia**, e os três subconceitos principais – **pessoas, cidade e futuro** – ligados à ele, consegui então entender melhor minhas intenções na exploração destes assuntos e como o projeto poderia definir-se a partir daí.



## 2.2 a cidade

Space-makers have the potential to alter perception and assist in the process of healing. Even so, the world is increasingly being held hostage by a lucrative fear industry that divides and dehumanizes. Urban space is becoming highly regimented in an attempt to allay this fear: pavements, crossings, boundaries, walls, electric fences, gated communities, CCTV, and armed-response dwellings. We live in an inverted panopticon where urban dwellers hide behind a veneer of cultivation: "civilized" and detached (Jahangeer, 2011: 01).<sup>4</sup>

O cerceamento da cidade, com sua fragmentação e privatização do espaço, são atributos urbanos que casualmente passam despercebidos aos olhos da maioria de seus habitantes. A perpetuação de uma cultura de fortificação de medidas de segurança, com novos condomínios auto-suficientes sendo inaugurados todos os dias, e da consolidação de inimigos do bem-estar social, com o surgimento de "justiceiros" civis em busca de vingança e retaliação de criminosos, são alguns dos fatores que favorecem o aumento do estranhamento dos moradores em relação à sua própria cidade; as ruas se tornam canais de passagem, não espaços a serem ocupados; os meios de transportes se encerram apenas como meios, nunca como espaços de existência própria onde uma vivência consciente também pode acontecer. O distanciamento da metrópole com seus moradores cresce, e o espaço público é esvaziado de valor e até de presença física; o espaço que deveria ser "de todos" passa a ser "de ninguém". O paradoxo do estranhamento entre pessoas e espaço urbano é a certeza de que estar nas ruas é inevitável; mesmo que diferentes estilos de vida se exponham aos espaços urbanos em diferentes níveis, estar na cidade e estar no espaço público é inevitável.

Analisar e perceber as diferenças entre culturas e sociedades diferentes a mim provou ser uma ferramenta fundamental para a compreensão de minha própria realidade carioca. Como espaço urbano, o Rio de Janeiro foi revelando à minha frente questões que me interessavam e começavam a se relacionar ao projeto de forma mais próxima, ainda que tais relações ainda não estivessem totalmente compreendidas: as transformações da cidade, que virava um canteiro de obras em função de um projeto de cidade global, face a futuros eventos internacionais que tomariam suas ruas; e a degradação da mobilidade urbana, cada dia mais ineficiente, custosa e dependente de novos projetos de rodovias, cortando a cidade em viadutos e grandes estradas, para alegria da indústria automobilística.

Nenhuma rede viária consegue crescer na mesma proporção dos novos empreendimentos e da motorização. Durante décadas o mundo tentou mover a maior quantidade possível de veículos da forma mais rápida possível. Hoje as grandes metrópoles enfrentam o desafio de melhorar a qualidade do espaço viário, de tornar mais agradável e fácil a circulação das pessoas. Nas cidades pró-ativas pela mobilidade do século XXI, discute-se o resgate dos espaços públicos para os cidadãos e o fim da hegemonia do automóvel sobre o limitado espaço viário disponível (Lindau, 2014).

De todas as questões e discussões relativas ao tema da cidade, me interessavam principalmente as relações que seus moradores construíam com a metrópole à sua volta, o valor afetivo (ou a falta do mesmo) que as pessoas criam junto ao espaço urbano, e suas experiências perceptivas dentro dele.

Every citizen has had long associations with some part of his city, and his image is soaked in memories and meanings. Moving elements in a city, and in particular the people and their activities, are as important as the stationary physical parts. We are not simply observers of this spectacle, but are ourselves a part of it, on the stage with the other participants. Most often, our perception of the city is not sustained, but rather partial, fragmentary, mixed with other concerns. Nearly every sense is in operation, and the image is the composite of them all (Lynch, 1960: 09-10).<sup>5</sup>

Pessoalmente, como ciclista, perceber a cidade pedalando mostrou-se uma experiência espacial muito distinta daquela de quem o percorre a pé, de carro ou de ônibus. Neste projeto sobre o uso da bicicleta na cidade, a vivência única de cada indivíduo no espaço urbano do Rio de Janeiro tornou-se um dos focos principais.

## 2.3 as pessoas

Tratar dos temas “bicicleta”, “cidade” e “futuro” poderia se dar de forma puramente pragmática, gerando projetos de cunho concreto, estrutural, produtivo até comercial. Desde os primórdios deste projeto, no entanto, minha vontade era explorar as relações e os significados destes conceitos com as pessoas. Explorar e entender melhor suas opiniões, crenças e comportamentos foi a maior motivação de conduzir o projeto à uma direção mais crítica e reflexiva, me afastando de um direcionamento projetual de cunho utilitário.

Tudo aquilo que sei do mundo, mesmo por ciência, eu sei a partir de visão minha ou de uma experiência do mundo, sem a qual os símbolos da ciência não poderiam dizer nada. O universo da ciência é construído sobre o mundo vivido e, se queremos pensar a própria ciência com rigor, apreciar exatamente seu sentido e seu alcance, precisamos, primeiramente, despertar essa experiência do mundo da qual ela é a expressão segunda (Merleau-Ponty, 1994: 03).

Do mesmo modo que minhas motivações de projeto e o despertar do interesse pela bicicleta nasceram de forma subjetiva, através de experiências sensoriais e físicas na cidade que revelavam camadas perceptivas até então pouco exploradas, entendi que coletar as sensações e conhecimentos de outros seria fundamental para a construção de reflexões sobre o futuro e a bicicleta na cidade.

Like ethnographers, designers have to begin with immersion in real-life situations to gain insight into experiences and meanings that form the basis for reflection, imagination and design (Nelson e Stolterman, 2012: 18).<sup>6</sup>

E como Friedman completa,

The design process must integrate field-specific knowledge with a larger understanding of the human beings for whom design is made, the social circumstances in which the act of design takes place, and the human context in which designed artifacts are used (Friedman, 2002: 209-210).<sup>7</sup>

Com tais ideias em mente, percebi que meu objetivo como designer neste projeto não se tratava de coletar dados e informações a fim de propor uma ou mais soluções para melhoria da situação dos ciclistas cariocas. Minha intenção era fazer o meio virar o fim: a pesquisa

e a imersão nesta sub-cultura ser o alvo e o foco principal de minha atenção, sem necessariamente criar o compromisso de gerar saídas e resultados tangíveis dessa experiência. Decidi, então, me aproximar da comunidade ciclista do Rio de Janeiro – conhecendo e ouvindo as histórias da vida de quem pedala na cidade, a fim de entendê-la.

## 2.4 o futuro

A ideia de coletar histórias e experiências individuais e coletivas se construiu juntamente ao intuito de registrá-las. A forma como tal registro se materializaria, no entanto, só seria definida mais adiante.

As reflexões quanto às inúmeras questões urbanas iniciadas até dado momento levaram então a uma pesquisa rumo a possíveis cenários futuros e imaginários de cidades mais humanizadas. Entendi que o tema “futuro” não se encontrava em oposição aos demais temas do projeto, e que incorporar esse conceito às conversas que seriam realizadas com diferentes pessoas sobre a cidade e a bicicleta enriqueceria e daria dimensões muito mais críticas ao projeto.

We reject the unimaginative city, the ignorant city, the ugly city, the unjust city, the dogmatic city, the unhealthy city, the unfriendly city, the unkind city, the paranoid city, the selfish city, the greedy city, the exploitative city, the usurious city, the cruel city, the incarcerating city, the separating city, the spirit-crushing city, though we know full well that this list covers most of our present-day city-making. We reject with them all the false, petty, and mean-spirited arguments (be they political, religious, or economic) that have pretended – in the face of all evidence to the contrary – to justify sub-mediocrity as good, necessary, or inevitable [...] (Novak, 2011: 82).<sup>8</sup>

Em *Primeira lição de urbanismo*, Secchi (2006:178) diz que cenários e estratégias “são lugares conceituais nos quais é construída a comparação entre uma multiplicidade de racionalidades fortes, em parcial ou radical oposição entre si”, e afirma ainda que “o mundo contemporâneo não é marcado pela falta de um princípio de racionalidade, mas pelo surgimento de múltiplas racionalidades afirmadas, de modo irredutível, pelos respectivos protagonistas”. A projeção de cenários, entretanto, é construída cruzando técnicas variadas específicas dessa prática como gráficos de polaridades e com base na história, que simula situações futuras (Reyes, 2010:11-12). Embora tais referências tenham sido de grande valor para conhecer melhor o assunto, projetar cenários com propriedade e precisão não estava em minhas intenções, mas sim promover conversas e questionamentos sobre as possibilidades do futuro na cidade com a bicicleta.

A ampla pesquisa sobre ciclismo urbano sustentou-se também de passagens como a de Burden, cuja fala é citada no livro *Pedalling Revolution*:

The human body is not designed to move faster than fifteen miles per hour. Our sight, our ability to interpret things, to process things is bicycling speed. And I'm convinced that as people end up spending more of their lives at a human speed, they're going to be happier. That happiness cannot be attained at higher speeds (Burden *apud* Mapes, 2009: 28).<sup>9</sup>

Embora tal fala não se relacione explicitamente com o futuro das cidades e das pessoas, ela apresenta um ponto de partida para outras reflexões pertinentes que se afastam do espectro de políticas públicas para se aproximar de conceitos como comportamento e felicidade individuais, e estilo de vida; questões estas que poderiam também ser exploradas através das entrevistas e conversas previstas para fases posteriores do projeto.

Por fim, como Jahangeer explica em *Urban future manifestos*,

The architect must realize that creativity exists everywhere, and that the ability of space/place-making exists in everybody – and that the architect’s role must be that of a facilitator, rather than of a wannabe god (Jahangeer, 2011: 03).<sup>10</sup>

Neste caso, o termo “arquiteto” é facilmente ser substituído por “designer”. Dessa forma, minhas intenções como idealizadora do projeto se encerra na investigação, junto às pessoas, das possibilidades de uma realidade com a bicicleta na cidade e no futuro, apropriando-me do papel de facilitadora de tal dinâmica.

## 2.5 definições

O escopo do projeto parecia, a dada altura, ainda vago: se estava decidido tratar da bicicleta, da cidade e do futuro com as pessoas, provocando de alguma forma reflexões sobre tais temas, estes ainda eram conceitos que poderiam se apresentar de inúmeras formas. Em busca de uma mídia ou de uma forma de discurso destas ideias, iniciei uma pesquisa a respeito de potenciais direcionamentos.

Dentro do tema principal – a bicicleta, ou a Ciclotopia – e os três subtemas – cidade, pessoas e futuro –, os requisitos mínimos estabelecidos para o projeto até então se resumiam a

- Entrar em contato com a comunidade ciclista;
- Promover maior conscientização e/ou educação ao redor dos temas;
- Levantar questionamentos e/ou provocar reflexões nos participantes e espectadores do projeto;
- Tornar o invisível (mais) visível;

Em *Designing For Social Change: Strategies for Community-Based Graphic Design*, o autor lista diferentes formas como o designer pode se inserir e atuar num contexto social:

It may be unrealistic to set specific goals at the outset of community-based projects, but there are a handful of nonmonetary results that designers might aim to achieve: helping community members establish a common vision and strengthening their interest to work together toward that vision; clarifying complex information or data with graphics that increase the community’s knowledge and competence; improving the way an organization communicates with community members; helping community members improve their quality of life by raising awareness around safety, health, and environmental issues in a way that empowers them to take responsibility; increasing the efficiency of a process; and improving the community’s social and human capital with better social ties, networks, and support (Shea, 2012: 10).<sup>11</sup>

Os primeiros processos de geração de ideias trouxeram uma série de possíveis iniciativas estratégicas; as primeiras ideias previam o questionamento dos próprios ciclistas sobre melhorias na infra-estrutura urbana e o desenvolvimento de intervenções e sinalizações de forma improvisada nas ruas, utilizando-se de estênceis, placas falsas e ações em média escala.

Tais direcionamentos, no entanto, não me satisfizeram como saídas projetuais – para mim, não era claro como tais recursos expostos nas ruas atingiriam de forma positiva novos adeptos à prática do ciclismo, tampouco como auxiliaria na conscientização e reflexão sobre o tema. Se a prática do ciclismo urbano já pertence a uma esfera mais restrita da população, invisível e sujeita à discriminação, me interessou considerar mídias de maior alcance e força de discurso a fim de realmente provocar possíveis mudanças de mentalidade em indivíduos além do meio restrito do ciclismo urbano.

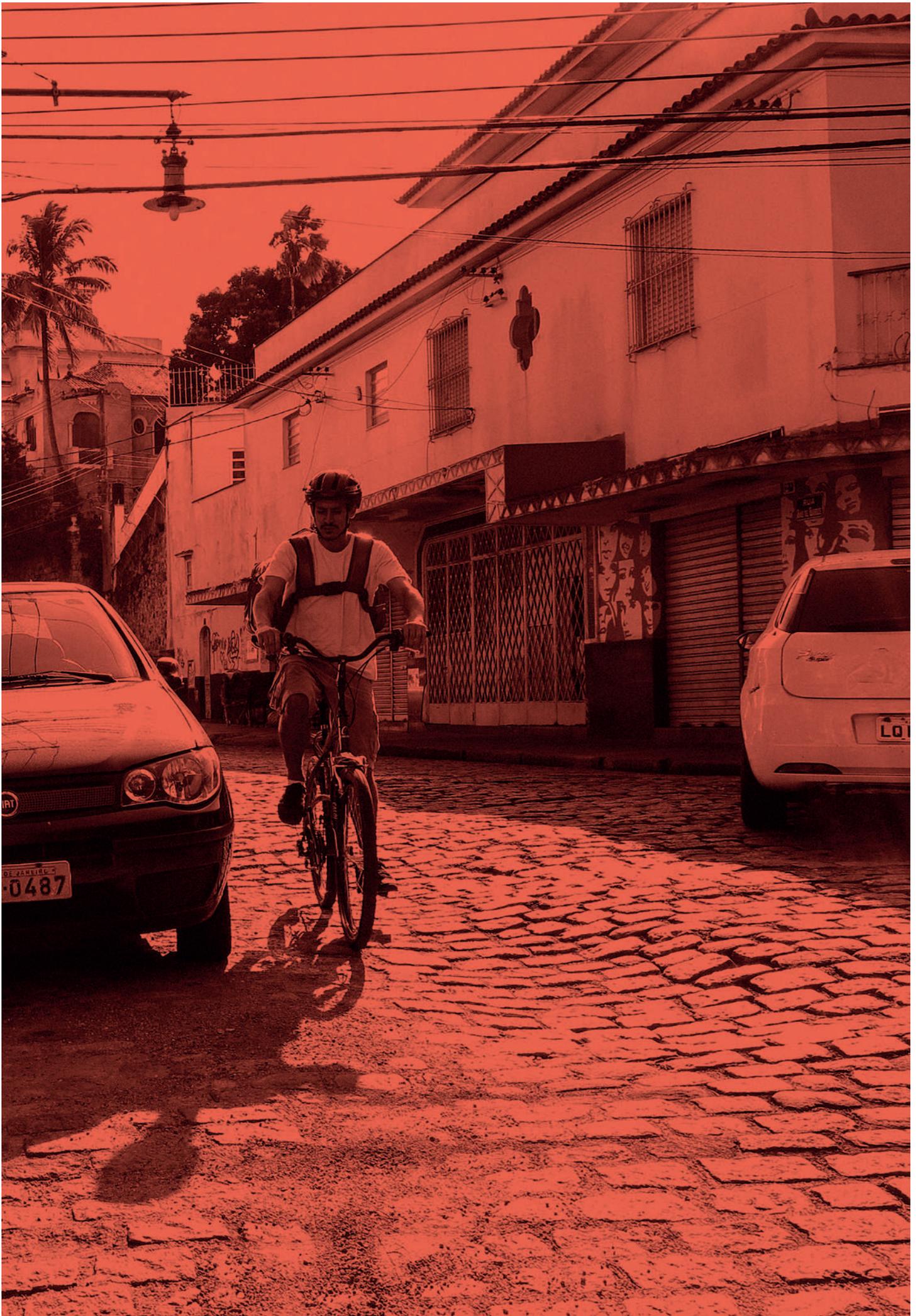
O projeto, então, certificou-se na ideia de registrar o atual momento ciclista carioca através de percepções individuais e experiências espaciais, provocando com isso reflexões sobre seu futuro. O meio de retratar tal registro permaneceu por algum tempo uma incógnita. Durante mais um processo de geração de ideias em busca do melhor discurso para tais histórias, uma solução surgiu para todas as questões de representação e narrativa com as quais eu lidava: fazer um filme.

## notas de tradução livre

- 1 Quando o homem inventou a bicicleta, ele alcançou o ápice de suas realizações. Ali estava uma máquina de precisão equilíbrio para a conveniência do homem. E – diferentemente de subsequentes invenções para a conveniência do homem –, quanto mais ele a usasse, mais em forma seu corpo ficava. Ali, de uma vez por todas, estava o produto do cérebro do homem inteiramente benéfico para aqueles que o usassem, e de nenhum dano ou irritação ao próximo. O progresso deveria ter sido parado quando o homem inventou a bicicleta.
- 2 Utopia, nós afirmamos, era território já gasto, explorado de uma magífica fronteira à outra. Tradicionalmente, sociedades utópicas tem sido retratadas como delimitadas e, de certa forma, isolada de outras estruturais sociais. Tal separação é a pré-condição para um estado perfeito – um sistema hermeticamente selado, existindo fora do tempo e espaço, que não pode ser desestabilizado por encontros ou trocas.
- 3 O conceito paradoxal de uma utopia em rede propõe um espaço imaginativo que é interconectado, fluido e disperso: um espaço que habita a contradição entre dois termos, e que pode talvez abraçar tal crise e resistir, ou até florescer a mudança. Porque ele carrega o potencial por conectividades através do tempo, uma utopia em rede também cria espaços para múltiplos e não-lineares futuros especulativos.
- 4 Os criadores do espaço possuem o potencial de alteração percepções e auxiliar no processo de cura. Ainda assim, o mundo está cada vez mais refém de uma lucrativa indústria do medo que divide e desumaniza. O espaço urbano está se tornando altamente regimentado numa tentativa de aliviar esse medo: calçadas, cruzamentos, divisões, paredes, cercas elétricas, condomínios fechados, câmeras de segurança e residências armadas. Nós vivemos num panóptico invertido onde os moradores urbanos se escondem atrás de um verniz de cultura: “civilizados” e isolados.
- 5 Todo cidadão já teve longas associações com alguma parte de sua cidade, e sua imagem está impregnada de memórias e significados. Elementos móveis numa cidade, particularmente as pessoas e suas atividades, são tão importantes quanto as partes físicas fixas. Não somos simples observadores deste espetáculo, mas somos nós mesmos uma parte dele, no palco com outros participantes. Mais frequentemente, nossa percepção da cidade não é contínua, mas sim parcial, fragmentária, misturada com outros interesses. Quase todos os sentidos estão em operação, e a imagem é um composto de todos eles.
- 6 Assim como os etnógrafos, os designers têm de começar com uma imersão em situações da vida real, para criar discernimento por experiências e significados que formem a base para a reflexão, a imaginação e o design.

- 7 O processo de design deve integrar conhecimento específico do campo com uma compreensão mais ampla dos seres humanos para os quais o design é feito, as circunstâncias sociais nas quais o ato de design acontece, e o contexto humano no qual os artefatos projetados são utilizados.
- 8 Nós rejeitamos a cidade sem imaginação, a cidade ignorante, a cidade feia, a cidade injusta, a cidade dogmática, a cidade doentia, a cidade hostil, a cidade rude, a cidade paranóica, a cidade egoísta, a cidade gananciosa, a cidade exploradora, a cidade agiota, a cidade cruel, a cidade carcerária, a cidade separadora, a cidade esmagadora de espíritos, apesar de sabermos muito bem que essa lista cobre a maior parte das estruturas de cidade hoje. Rejeitamos com isso todos os argumentos falsos, triviais e mesquinhos (sejam eles políticos, religiosos ou econômicos) que tem pretendido – face a todas as evidências contrárias – justificar sub-mediocridade como algo bom, necessário ou inevitável.
- 9 O corpo humano não foi feito para se mover mais rápido do que 24 km/h. Nossa visão, nossa habilidade de interpretar coisas, de processar coisas, é a velocidade da bicicleta. E estou convencido de que, quando as pessoas começarem a passar mais as suas vidas numa velocidade humana, elas serão mais felizes. Tal felicidade não pode ser obtida a velocidades maiores.
- 10 O arquiteto deve perceber que criatividade existe em toda a parte, e que a habilidade de fazer lugares ou espaços existe em todas as pessoas – e que o papel do arquiteto deve ser aquele de um facilitador, ao invés de alguém que quer ser deus.
- 11 Pode ser irrealista definir objetivos específicos no princípio de projetos baseados em comunidade, mas existe um punhado de resultados não-monetários que os designers podem buscar alcançar: ajudando os membros da comunidade a estabelecer uma visão comum e fortalecer seu interesse em trabalhar juntos para essa visão; clarificando informações ou dados complexos com gráficos que enriqueçam o conhecimento e competência da comunidade; melhorando o modo como uma organização comunica-se com os membros da comunidade; ajudando membros da comunidade a melhorar sua qualidade de vida, sensibilizando-os sobre segurança, saúde e questões ambientais, de forma que a gerar empoderamento e responsabilidade; aumentando a eficiência de um processo; aumentando o capital humano e social da comunidade com melhores laços sociais, redes e apoio;







# 3. processo: fazer um filme

## 3.1 explorações iniciais e referências

Fazer um documentário como encaminhamento de projeto significou, visualmente, poder retratar com realidade e sensibilidade questões de dimensionamento urbano, pontos de vista, escala humana, infra-estrutura, experiências perceptivas e comportamento.

Em termos de linguagem e impacto no espectador, me interessava usar o filme como suporte para histórias pessoais de diferentes indivíduos, que pudessem despertar a sensibilidade e o interesse na realidade da bicicleta em outros, parte ou não desta comunidade. Documentar esta realidade sabida por muitos, mas vivida por poucos, também se apresentava como uma oportunidade de desvendar outra camada do rico e diverso espectro social ao nosso redor – quem pedala pode fazer parte de um grupo seletivo, em proporção ao total da população, mas é um grupo extremamente variado em muitos aspectos.

Partindo da decisão de produzir um filme sobre a bicicleta, iniciei um processo de busca por referências especificamente sobre o gênero cinematográfico que imaginei mais próximo da proposta que estava interessada em concretizar: o documentário. O estudo destas referências foi fundamental neste período como desenvolvimento de conhecimento do meio audiovisual.

No livro *Como fazer documentários*, que cumpriu o papel de introdução ao universo desta linguagem cinematográfica, o autor explica o gênero afirmando que “documentário é o tratamento criativo da realidade” (Lucena 2012:11), definição ampla e simples, desenvolvida pelo documentarista inglês John Grierson, e que também abre espaço suficiente para a liberdade autoral, ainda que carregue aspectos tradicionais consolidados pelo meio. Embora sempre uma ávida espectadora, minha experiência profissional na produção de filmes era, até o então momento, praticamente nula.

Quanto ao tipo de produção, minha intenção inicial era criar um documentário sólido e baseado no estilo da corrente clássica, fazendo uso da voz *over* narrando um fato ou história, e do cinema direto norte-americano, fazendo uso da câmera-olho, com observação de fatos sem interferência. Ao desenvolver do roteiro inicial, decidi por incorporar elementos mais subjetivos e poéticos a fim de ampliar as possibilidades de imersão no mundo percorrido pela bicicleta. Apesar de tratar de um tema concreto e real, ao fazer um documentário, minha vontade nunca foi expor dados e informações técnicas no filme, e sim mostrar a realidade ciclista de forma próxima, resgatando aspectos humanos perdidos nos espaços públicos.

Antes de me aprofundar na pesquisa de referências estéticas e de linguagem desejados para o filme, elaborei respostas a 6 questões a serem esclarecidas quanto aos aspectos básicos do filme, exercício comumente praticado por estudantes de jornalismo ao conceber reportagens e textos (Lucena 2012:33), e um dos passos primordiais para construção de uma visão criativa para projeto.

**O que eu quero mostrar?**

A presença da bicicleta no Rio de Janeiro

**Como eu quero mostrar isso?**

Através de personagens com pontos de vistas diversos e por mim mesma, como olhar subjetivo

**Por que eu quero mostrar isso?**

Porque a bicicleta é um meio de transporte ao mesmo tempo invisível e onipresente na cidade, de uso frequente de muitos, mas de pouca receptividade, acessibilidade e reconhecimento de tantos outros. A bicicleta também é vista como “meio de transporte do futuro” e interessa saber que cenário existe aqui em torno dessa concepção

**Quem é meu personagem?**

Os ciclistas cariocas, eu inclusa, como narradora invisível, mas provida de percepções

**O que ele vai fazer?**

Andar de bicicleta, observar a cidade, testemunhar a experiência nas ruas e encontrar e ouvir relatos e opiniões de outros ciclistas

**Como ele vai agir?**

Observando subjetivamente, usando o corpo como instrumento perceptivo nas próprias ruas e inquirindo questões aos ciclistas convidados. Os personagens retratados agem relatando memórias, fazendo declarações e exprimindo opiniões diversas de acordo com os temas abordados

Referências de filmes pertinentes ao projeto surgiram durante todo o período de produção, da fase de pesquisa até a edição. Como primeira experiência cinematográfica que empreendi, considerei importante assistir filmes ao longo de todo o processo, a fim de educar o olhar e aprender lições com quem já realizou com sucesso trabalhos desta natureza. Os que exerceram maior influência sobre meu projeto se encontram listados nas referências bibliográficas.

## 3.2 equipe e equipamento

Os primeiros desafios encontrados na produção do filme se deram em caráter técnico: a disponibilidade de um equipamento audiovisual completo era incerta, e reunir uma equipe com experiência para o trabalho era improvável. Consciente destas dificuldades, fui em busca de alternativas para viabilizar a produção. Após alguns testes de filmagem ainda sem roteiro ou qualquer estrutura narrativa, percebi que a câmera digital pessoal que possuía seria de grande utilidade para tomadas de cenário, sem grande movimento ou mudanças bruscas de foco; para os circuitos e trajetos pedalando de bicicleta, foi necessário comprar uma câmera especializada para filmagens de pouca estabilidade. Para as entrevistas, foram utilizadas duas câmeras DSLR de alta qualidade, operadas por uma fotógrafa e cinegrafista de experiência profissional.

A pequena equipe foi formada inteiramente de amigos e pessoas próximas com disponibilidade para participar ativamente da produção ou prestar pequenas assistências nas filmagens. Embora alguns membros da equipe possuíssem alguma experiência em produção audiovisual, parte dela

era totalmente inexperiente; mesmo tendo sido constituída por improviso, a realização do filme só se tornou possível pela colaboração destas pessoas na produção.

### **equipamento utilizado**



1. câmera digital Nikon SLR D7100
2. câmera digital Nikon SLR D5100
3. câmera digital Canon Powershot G1X



4. câmera digital GoPro HD HERO3 Silver



5. gravador de áudio Zoom H4n

## equipe e agradecimentos



## som e cinematografia

Maíra Barillo

### **assistência de câmera e som nas entrevistas**

Diana Dias, Clara Juliano, Janina Daou, Jonia Caon e Marco Pellegrini

### **agradecimentos**

Laila Ruggeri, Michelle Queiroz, Paulo Nigro e Rogério Simonetti



### **filmagens em GoPro**

Ronaldo "Naldinho" Porto e Ísis Daou



### **participações especiais**

Giulia Del-Penho, Jéssica Zappas, Jonia Caon e Silvia Daou

### 3.3 entrevistas

O levantamento de pessoas, órgãos ou empresas relacionadas ao ciclismo no Rio de Janeiro foi um processo lento e complicado no projeto. A falta de qualquer contato inicial com a comunidade ciclista tornou a busca mais difícil. Estando previamente ciente da existência de algumas iniciativas relativas ao universo da bicicleta, comecei um processo de mapeá-las, pesquisando na internet e através de contatos pessoais. Foram localizados, então, cerca de 21 iniciativas – entre ONGs, projetos, empresas e coletivos – que ideologicamente se relacionavam à bicicleta, utilizando-a como meio de transporte ou mesmo como tema de trabalho.

#### **INICIATIVAS RELACIONADAS À BICICLETA**

1. Anouk – bolsas pra bicicleta
2. Bicicletada Centro – evento de ativismo
3. Bicicletada Jacarepaguá – evento de ativismo
4. Bicicletada Méier – evento de ativismo
5. Bike Anjo
6. Bike in Rio Tours
7. Biltre – coletivo de arte e música nas ruas
8. Café na Roda
9. Ciclocine
10. CicloferroviaRJ – projeto conceitual
11. Ciclo Courier – entregas de bicicleta
12. Festa Nuvem – evento musical itinerante de bicicleta
13. Michele Castilho – projeto Ciclovias Invisíveis
14. Orquestra Cyclophonica – orquestra de bicicletas
15. Pi – bolsas para bicicleta
16. Respeite um carro a menos
17. Riobikefilmfestival
18. Transporte Ativo – ONG
19. TriCiclo – oficina coletiva de bicicletas
20. Tweed Ride Rio – encontro temático de ciclistas
21. Vegetê – cozinha vegana artesanal

A priorização pelo contato por pessoas organizadas ao redor do tema do ciclismo urbano se deu pela maior facilidade de entrar em contato com grupos e pela influência que tais iniciativas exercem na comunidade ciclista; também foi realizado, no entanto, um levantamento de ciclistas de experiência e presença no ativismo do Rio de Janeiro. Através de uma crescente rede de contatos, coletei cerca de 25 nomes importantes dentro do contexto ciclista carioca. É importante enfatizar, no entanto, que todos os contatos se tratavam de pessoas ou organizações sem vínculo direto com o poder público; meu interesse sempre se tratou de conversar com ciclistas que representassem apenas eles mesmos, com opiniões e posturas independentes de órgãos do governo, ainda que empreendessem uma atividade relacionada à bicicleta. Seguindo o requisito de “fazer visível o invisível”, omitir a fala e a presença de autoridades do poder público no setor de transportes foi uma decisão consciente e coerente com a proposta do filme.

Dentro dessa longa lista de pessoas e iniciativas, entrei em contato com aproximadamente vinte nomes. Após algumas conversas, foram agendadas 9 entrevistas. Embora minha intenção inicial fosse fazer um grande apanhado desta comunidade, entrevistando dezenas de pessoas, logo ficou claro que o tamanho e a simplicidade da produção envolvida jamais seriam capazes de cumprir a demanda de tempo e esforço exigidos pela ideia original. A redução do número de entrevistas para 9, portanto, se deu em caráter de limitação prática do projeto.

Com as entrevistas marcadas, foram realizados sete dias de filmagens de entrevistas, que ocorreram entre os dias 19 de agosto e 16 de setembro. Cada entrevista durou entre 20 minutos e 1 hora; utilizando-se normalmente de três câmeras digitais e um gravador de áudio, a cada dia de filmagem era necessário descarregar o material, analisá-lo e fazer uma decupagem prévia a fim de manter a organização e facilitar o trabalho de edição posterior.

Para produzir as entrevistas também foi necessária a preparação de uma autorização de uso gratuito de imagem e som para cada entrevistado. Cópias desta autorização foram produzidas e assinadas por todas as pessoas que aparecem no filme interagindo com a câmera.

## entrevistas realizadas



**Caro Pierro**

Pi – bolsas para bicicleta



**Chico Rondon**

Vegetê – cozinha vegana artesanal



**Frederico Sampaio**

Respeite um carro a menos



**Gustavo Prieto**

Ciclo Courier – entregas de bicicleta



**Alexandre de Moraes, Ronaldo “Naldinho” Porto e Pedro Padilha**  
Ciclo Courier – entregas de bicicleta



**Maysa Blay**  
cicloativista



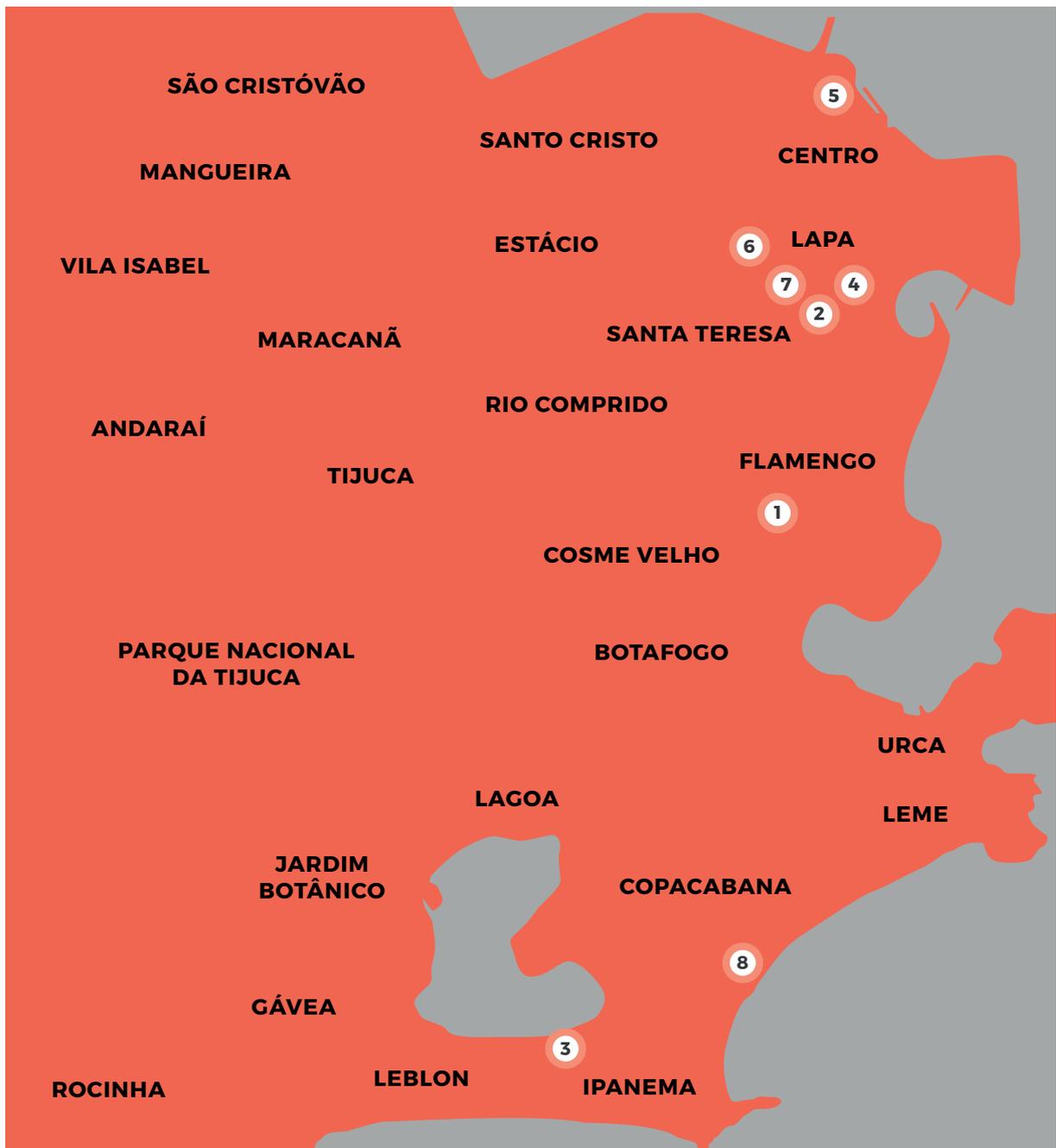
**Michelle Castilho**  
projeto Ciclovias Invisíveis



**Mônica Prado Bentes**  
Anouk – bolsas para bicicleta



**Zé Lobo**  
ONG Transporte Ativo



## LOCAÇÃO DAS FILMAGENS DE ENTREVISTAS

- |                                                                                     |                              |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------|
| <b>1</b> Caro Pierro                                                                | <b>5</b> Maysa Blay          |
| <b>2</b> Chico Rondon                                                               | <b>6</b> Michelle Castilho   |
| <b>3</b> Frederico Sampaio                                                          | <b>7</b> Mônica Prado Bentes |
| <b>4</b> Gustavo Prieto<br>Alexandre de Moraes<br>"Naldinho" Porto<br>Pedro Padilha | <b>8</b> Zé Lobo             |

As entrevistas realizadas aconteceram de forma semi-estruturada, ou seja, havia um grande leque de perguntas disponíveis à entrevista, mas a conversa informal guiou a ordem e a escolha das questões debatidas; algumas perguntas, entretanto, se repetiram em todas as entrevistas, fato que posteriormente facilitou a construção do roteiro final do filme.

A elaboração das perguntas se deu de forma bastante intuitiva e livre: formulei as questões de meu interesse pessoal para o projeto, mas também opiniões a respeito de assuntos e situações atuais relacionados à bicicleta. Para cada visita houve a necessidade de elaborar questões específicas sobre as origens e o funcionamento da organização, projeto, empresa ou coletivo em questão. Muitas questões, especialmente as de hábitos pessoais, também foram conversadas espontaneamente, sem planejamento prévio. Considerando a edição que seria posteriormente realizada, as entrevistas renderam muito material, diverso em temas e conteúdos, possibilitando variados tipos de recorte e direção no filme, variando entre tons mais críticos ou mais contemplativos.

### **GUIA PARA ENTREVISTAS**

- 1.** Você sempre andou de bicicleta? Como isso começou ou recomeçou na sua vida?
- 2.** Por onde você circula mais? Para onde vai, e de onde?
- 3.** Tem alguma “estratégia de sobrevivência” nas ruas?
- 4.** Que outros meios de transporte você usa? Sente alguma diferença ao usá-los?
- 5.** Em que situações você decide não se locomover de bicicleta?
- 6.** Você planeja ou improvisa uma rota?
- 7.** Você tem alguma história sobre algo que aconteceu enquanto pedalava e te marcou?
- 8.** Você já inspirou algum amigo ou conhecido a começar a pedalar?
- 9.** Por que você escolheu essa bike?
- 10.** Imagine que, ao acordar amanhã, 10 anos tenham se passado. Ao sair de casa, o que você gostaria de ver de diferente nas ruas?
- 11.** Você considera andar de bicicleta no Rio de Janeiro, hoje, um ato político ou de resistência?
- 12.** Você acha que todo mundo é capaz de incorporar a bicicleta na própria vida, ou existem certas limitações?
- 13.** É mais importante hoje investir na melhoria geral dos meios de transporte ou iniciar uma política de apoio ao uso da bicicleta?
- 14.** É mais importante, hoje, fazer ciclovias e infra-estrutura segregadas ou reduzir a agressividade no trânsito, para mais ciclistas compartilharem a via com segurança?

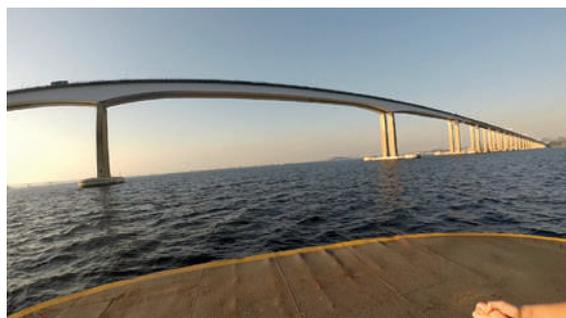
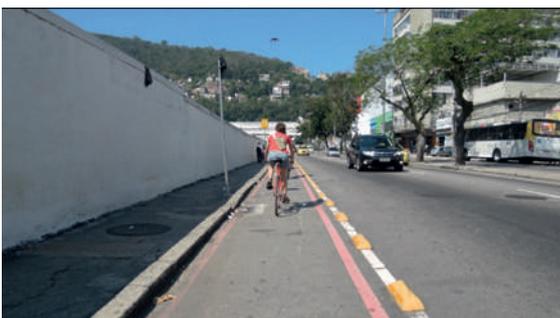


**bastidores das filmagens de entrevistas**

### 3.4 Locações

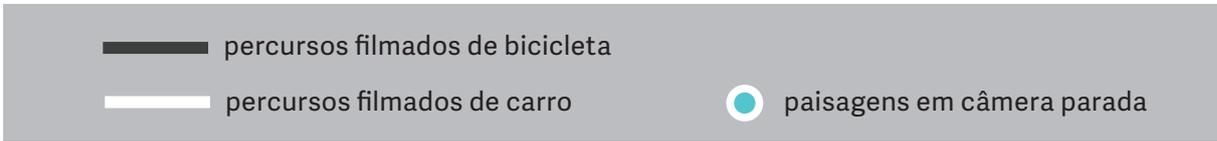
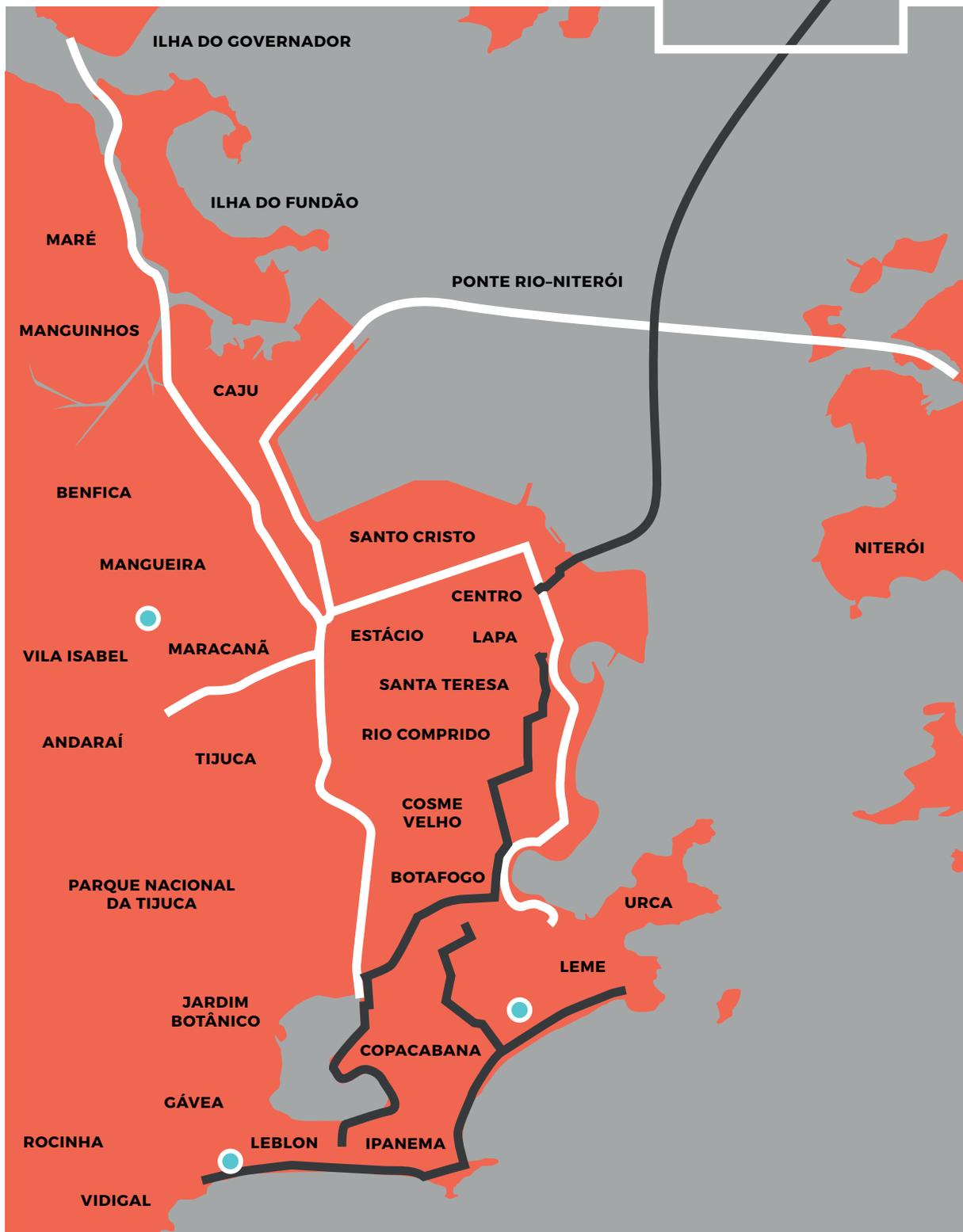
Além de filmagens de entrevista, a produção do filme contou com percursos feitos por bicicleta filmados com a câmera portátil GoPro, filmagens de câmera digital no trânsito da cidade, por deslocamentos de automóvel e ônibus, e filmagens pontuais feitas em três locações com a câmera parada e longas tomadas, a fim de produzir o efeito de *timelapse*.

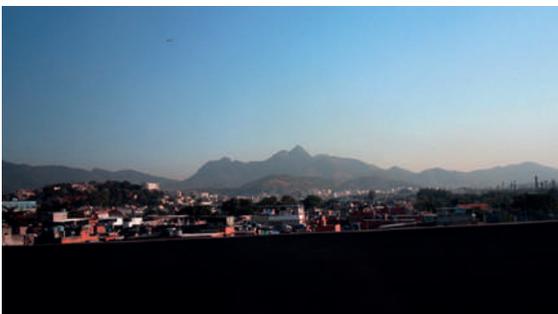
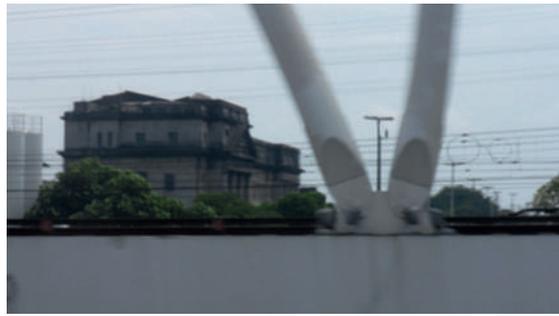
Um dos percursos, realizado entre Botafogo e Copacabana, através do Túnel Velho, foi realizado em grupo, com a presença de outras ciclistas durante o trajeto; todas as outras filmagens de ambiente, no entanto, foram feitas individualmente, apenas com o uso da câmera portátil GoPro e da câmera digital compacta Canon G1X.



Percursos filmados de bicicleta – câmera digital GoPro HD HERO3 Silver

# LOCAÇÃO DE FILMAGENS EM PERCURSO E CÂMERA PARADA





**Percursos filmados de carro e ônibus – câmera digital Canon Powershot G1X**

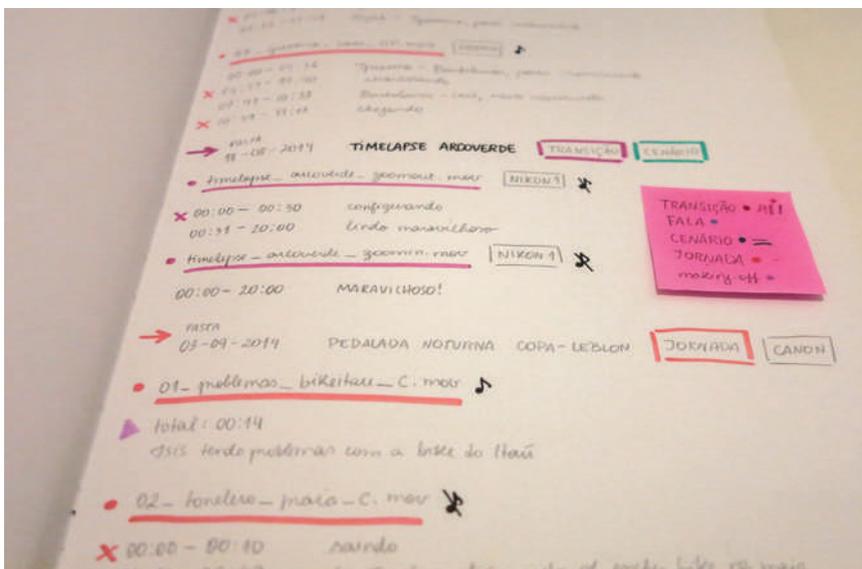
O alcance e a variedade das locações, infelizmente, foi aquém do idealizado para o projeto. Entendendo o intuito primordial de retratar parte da comunidade ciclista carioca atual, a abrangência resultante da produção foi pequena, concentrando-se apenas nas regiões central e sul da cidade do Rio de Janeiro. Se a comunidade ciclista carioca é grande, variada e presente em toda parte de seu território, especialmente em alguns bairros da Zona Oeste, tal diversidade não pôde ser retratada. Mais uma vez, a dimensão da produção não foi suficiente para abarcar todas as vontades e necessidades que o filme gostaria de ter; as locações utilizadas e os trajetos percorridos foram aqueles de maior familiaridade aos meus próprios percursos diários, fortalecendo o aspecto pessoal da minha vivência no espaço urbano, mas também diminuindo a representatividade coletiva de ciclistas urbanos espalhados por todas as partes da cidade.

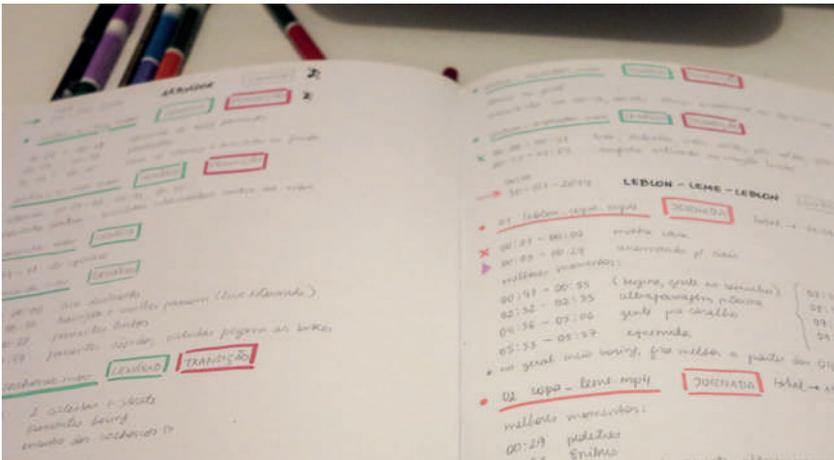


paisagens filmadas em câmera parada – câmera digital Canon Powershot G1X

### 3.5 decupagem e estruturação

O processamento do material, com a análise de todas as filmagens e a decupagem, ou a divisão de cenas por quadros e transições, marcou o início da definição estrutural que o filme viria a adquirir. Devido às limitações de produção, não fazia sentido escrever um roteiro detalhado para o filme antes de iniciar as filmagens, estabelecendo cenas específicas a serem feitas, temas a serem abordados e duração de falas; quaisquer decisões essenciais a serem tomadas antes das filmagens provavelmente não teriam condições de ser cumpridas plenamente. O que foi feito, logo, foi um roteiro inicial muito básico, com vagas ideias a respeito do que ser filmado e as entrevistas como espinha dorsal do projeto. Desde o início do projeto, ainda na fase da pesquisa, comecei a desenvolver também algumas reflexões na forma escrita sobre o tema da bicicleta na cidade.





A decupagem do material foi realizada manualmente, em um volume à parte. Cada arquivo de vídeo está ali descrito detalhadamente, com observações que indicam a natureza e a utilidade de cada trecho, em termos de forma e conteúdo.

Com quatro tipos de filmagens em mãos – os percursos de bicicleta com ponto de vista em primeira pessoa; as filmagens de cenários distantes em câmera parada; as filmagens da cidade em trânsito; e as filmagens das entrevistas, comecei a assistir e analisar o material de perto, investigando formas de estabelecer uma narrativa coesa tanto em forma, com imagens que se dialogassem, como em conteúdo, contando uma história que fizesse sentido do começo ao fim.

Do vasto conteúdo coletado nas entrevistas, selecionei as perguntas que mais me instigavam e que mais diziam sobre a relação daqueles ciclistas com a cidade; dentro de seus discursos, comecei a enxergar momentos distintos nas entrevistas, identificando três tempos aos quais as pessoas direcionavam suas falas: o passado, o presente e o futuro. Se falar sobre o futuro era requisito projetual desde o princípio, trazer os outros dois tempos para a discussão parecia natural e necessário; afinal, como falar de futuro vivendo no presente, e sendo constantemente influenciado pelo passado?

### 3.6 roteiro final e edição

O filme foi estruturalmente dividido em três partes, portanto: passado, presente e futuro. Para criar algum constrangimento prático para o andamento do projeto, estabeleci que a duração de cada parte não deveria passar de cinco minutos. Dessa forma, havia também espaço para uma introdução e uma conclusão breves, totalizando um filme entre 20 e 25 minutos.

A narrativa visual começou então a ser desenvolvida a partir da separação do material filmado em cada parte do filme: as entrevistas ficaram restritas ao tempo do passado, presente e futuro; filmagens de trânsito se tornaram uma montagem única de abertura, e as filmagens de bicicleta em primeira pessoa, uma montagem única de encerramento; por fim, as tomadas de paisagens urbanas em câmera parada viraram montagens aceleradas, abrindo cada um dos três tempos.

Analisando o material textual produzido por mim durante o ano, comecei também a identificar oportunidades de editá-los como aberturas narradas para cada uma das partes do filme. O conteúdo desses textos se relacionava intimamente com o conteúdo das falas dos entrevistados, e acrescentava um caráter mais particular ao filme, afastando-o de um tipo de documentário mais tradicional, impessoal e neutro, e aproximando-o de um filme com personalidade, ideologia e individualidade próprios.

A transcrição da versão final destas narrações se encontra a seguir.

## **CICLOTOPIA - ROTEIRO DE NARRAÇÕES**

### **introdução**

O começo dessa história aconteceu na cidade em que a bicicleta é, ao mesmo tempo, um clichê ambulante e um elemento qualquer do dia-a-dia: Amsterdã. Em Amsterdã, eu entendi a bicicleta. Em suas ruas antigas, eu aprendi a frear pedalando para trás, a trancar uma bicicleta sem dar mole pro ladrão, a não depender de qualquer outro meio de transporte e a perceber que, fazendo tudo isso, a cidade deixava de ser uma entidade distante e indecifrável para se tornar um terreno íntimo, convidativo à minha presença.

Voltei ao Brasil, muitos meses depois. Com algumas feridas abertas a mais e uns viadutos a menos, o Rio de Janeiro permaneceu uma entidade distante e indecifrável. Ainda calorosa e sedutora... porém leviana e perversa.

### **passado**

O passado é nostálgico. A maioria de nós tem uma história com a bicicleta. Um passado pedalando na infância, talvez na adolescência, talvez até adiante. Mas passado um tempo, a maioria também cresce com uma certeza inconsciente, plantada no fundo da cabeça: pedalar uma bicicleta na cidade não pode ser um meio de transporte sério.

### **presente**

O presente é caótico. Mas tem um dia na semana do Rio de Janeiro em que uma pequena utopia do transporte se instaura: o domingo. No domingo, em algumas avenidas espalhadas pela cidade, reinam soberanos no asfalto os pés, os skates, os patins e as bicicletas. É como um vislumbre surreal de um mundo onde os carros foram banidos e sobrou rua demais para nós humanos, tão pequenos numa imensidão de concreto fora de escala.

Mas o domingo é uma ciclotopia carioca com dia, lugar e hora marcados para acontecer. No resto da semana, quem pedala no Rio vai contra motoristas agressivos, interesses de empresários, investimentos furados do poder público e, às vezes, até contra o sentido do tráfego mesmo, na falta de rotas melhores.

Nessa cidade, a bicicleta é um meio de transporte ao mesmo tempo invisível e onipresente.

### **futuro**

O futuro é utópico.

Como é a cidade onde sonhamos viver?

Como seus futuros habitantes podem ajudar a planejá-la e construí-la?

E como enxergar futuros mais humanos, numa visão livre de conformismo?

## encerramento

“O corpo humano não foi feito para se mover mais rápido que 24 km/h. Nossa visão, nossa habilidade de interpretar e processar coisas, é a velocidade da bicicleta. E estou convencido de que quando as pessoas começarem a passar mais as suas vidas numa velocidade humana, elas serão mais felizes. Tal felicidade não pode ser obtida a velocidades maiores.”

*[citação de Dan Burden, creditado em legenda]*

Após alguns testes, as narrações foram capturadas num gravador profissional em duas sessões distintas; a segunda sessão foi necessária para refazer as narrações e aprimorar a clareza da fala.

A etapa de edição foi de imenso aprendizado técnico, visto que minha experiência pessoal com estas ferramentas também era escassa. O processo de edição, ao todo, foi concluído em aproximadamente vinte dias de trabalho, com múltiplas revisões no refinamento de cores até o fim do projeto. O áudio das narrações e das entrevistas também precisou passar por um processo de edição e aperfeiçoamento da qualidade; duas das entrevistas realizadas ocorreram em locais com som ambiente alto e constante, criando uma diferença nítida em relação aos outros depoimentos. Na medida do possível, o som foi tratado até tornar-se inteligível; para um dos casos, no entanto, foi necessário o uso de legendas na montagem final para esclarecimento da fala.

## 3.7 licenciamento

A busca por uma trilha sonora adequada ao filme começou muito cedo, mesmo antes das filmagens. Através do site *Free Music Archive* (<http://freemusicarchive.org>), foi possível pesquisar muitas opções de compositores que disponibilizam suas obras para uso gratuito e com poucas restrições de uso. Com uma grande coleção à disposição, o único requisito estabelecido era que a trilha sonora deveria ser inteiramente instrumental, de modo a complementar o filme sem adicionar à ele mais um tipo de informação, na forma de palavra cantada.



Todas as faixas pretendidas como trilha sonora possuíam licenças do tipo Creative Commons; criou-se daí, também, o dever de licenciar o filme da mesma forma para ter seus usos permitidos. A licença escolhida foi a de nome *Attribution-NonCommercial-ShareAlike 4.0 International* (CC BY-NC-SA 4.0), que permite a redistribuição e adaptação do material produzido, contanto que não seja feito uso comercial do mesmo e que as devidas atribuições do original sejam feitas. Cumprindo tal compromisso, foi possível então adquirir o uso gratuito de todas as faixas com o devido respaldo legal.

### 3.8 especificações técnicas

**duração** – 23:10:00 minutos

**dimensões** – 1920 × 1080 pixels [full HD]

**quadros por segundo** – 23,98 fps / 59,94 fps [*trecho em slow-motion*]

**formato** – Quicktime movie [.mov]

**tamanho original sem compressão** – 19,28 GB

### 3.9 exibição

A primeira exibição de *Ciclotopia* foi realizada no evento “Arremate”, no dia 27 de novembro. O evento foi organizado por alguns dos alunos formandos do 5º ano com a intenção de abrir para experimentação e observação do público os projetos que demandavam e se sustentavam da interação das pessoas ou da presença de espectadores; projetos que, para se finalizarem, precisavam se expor ao mundo, para que sua presença fizesse sentido e provocasse sensações, reflexões e conversas. Entre os projetos expostos, além deste documentário, havia quatro exposições e uma instalação de áudio.

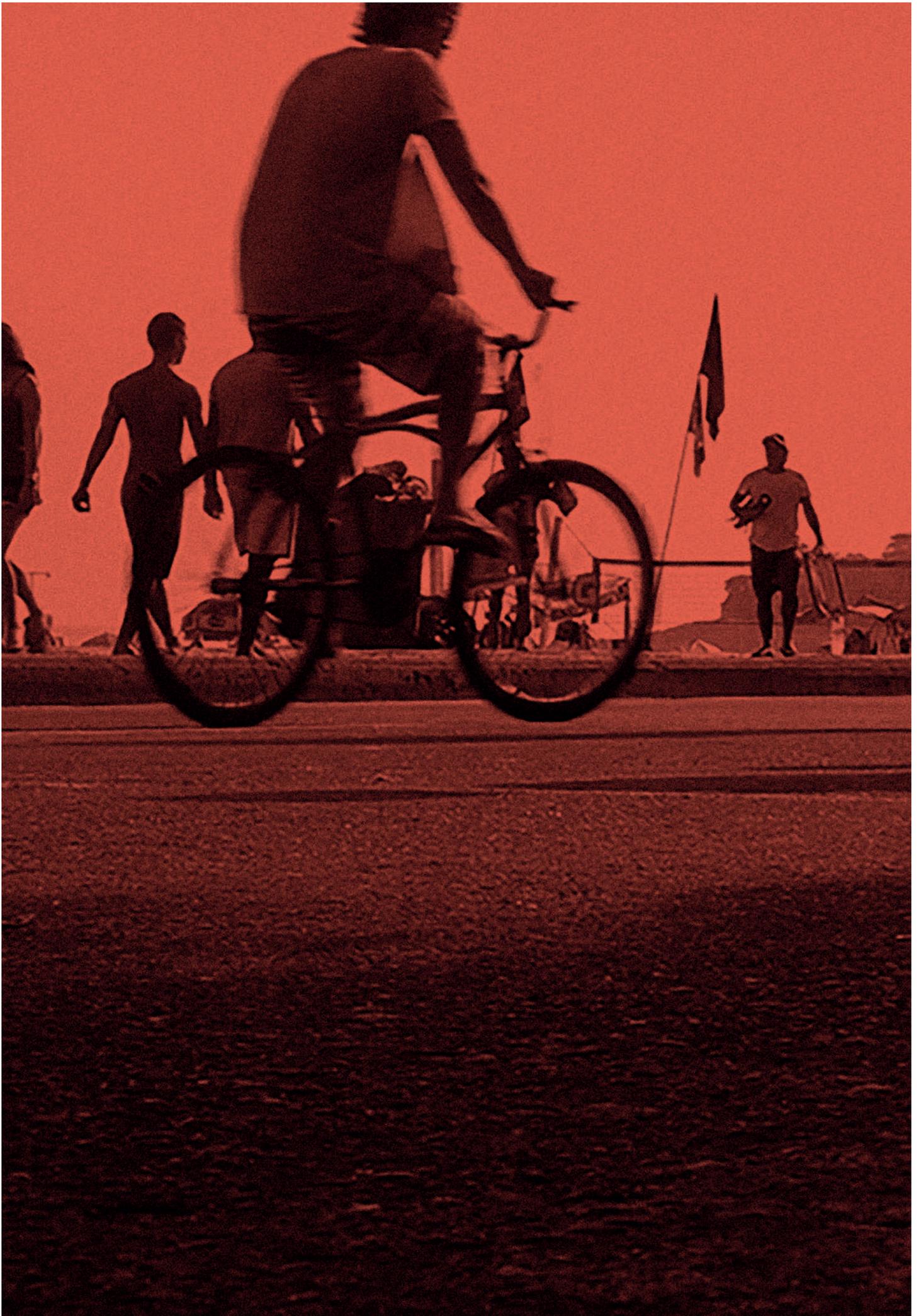
O filme foi exibido numa única sessão, às 20h00, para uma plateia com cerca de 70 pessoas. Após a exibição, foi possível conversar informalmente com alguns dos espectadores para ouvir suas opiniões e comentários a respeito do documentário; de forma geral, o *feedback* recebido foi bastante positivo, especialmente em relação à montagem dos créditos, dos tempos em preto e branco e da escolha de trilha sonora. A qualidade do som, no entanto, foi um pouco comprometida devido às limitações do equipamento disponíveis para utilização. Como primeira experiência, esta exibição se mostrou bastante satisfatória e importante para melhor produção e organização de sessões futuras.





Momentos durante e antes da exibição de *Ciclotopia*, no evento "Arremate"









# 4. forma: linguagem e identidade

## 4.1 linguagem e visualidade

A linguagem da narrativa cinematográfica foi determinada ao longo da elaboração do roteiro, desde sua versão inicial até sua definição final, próxima à fase de edição de material. Ainda através do livro *Como fazer documentários*, aprendi diferentes tipos de linguagem tradicionalmente empregados no gênero documentário: “falo deles ou disso para você”, “falo de mim”, “falo de alguém para você” e “falamos de nós para você”. Pelas próprias características do projeto – que iniciou-se de uma experiência pessoal e partiu para um interesse em ouvir experiências coletivas, optei por usar o filme como suporte para reflexões pessoais, “falando de mim” de forma indireta, e “falando de nós para você”, no caso dos momentos em que os entrevistados relatam episódios de suas vivências à câmera.

### 4.1.1 o pessoal



Visualmente, no filme, as duas linguagens – a pessoal e a coletiva – estão marcadamente separadas através de alguns recursos gráficos. As falas e reflexões de cunho pessoal são sempre retratadas por **fotografias estáticas** ou **filmagens em câmera parada**; as narrações são desprovidas de um personagem definido ou de uma presença corpórea – os pensamentos são declarados e assume-se que o enunciador também é autor dos mesmos.

A primeira fala do filme, que conta a origem do interesse pela bicicleta em Amsterdã, é construída ao redor da exibição de fotografias como se o narrador apresentasse um álbum de fotos ao espectador: as imagens acompanham o assunto enquanto eles se relacionam; na mudança do discurso de Amsterdã para o Rio de Janeiro, as fotografias somem; o narrador volta a ser apenas um guia, uma voz que enuncia seus pensamentos.

## 4.1.2 o trânsito enquadrado

A montagem que abre o filme após a fala inicial constitui-se de imagens variadas do trânsito no Rio de Janeiro; ônibus, automóveis, motocicletas e a própria cidade se movimentam rapidamente através de diferentes tomadas e cenários. A intenção ao usar este enquadramento era simular o olhar de um passageiro dentro de um ônibus ou como passageiro de um carro no dia-a-dia; é o olhar que percorre a janela, assistindo o mundo correr nas laterais. Ainda que se movimente e veja a paisagem em transição, esta é uma visão passiva e com certa distância quanto ao entorno em que o observador se encontra; o mundo, assim, é como algo a ser assistido pela janela.

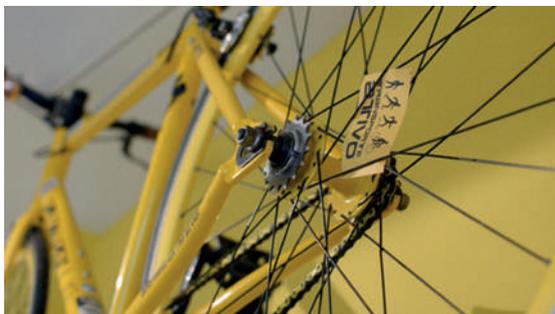


As falas de entrevistas que entremeiam as cenas do tráfego introduzem das algumas questões que serão abordadas posteriormente; associadas ao rápido movimento dos veículos motorizados, elas compõem uma dualidade visual: os locais observados e por onde a câmera passa em rápido movimento são espaços onde a bicicleta raramente se encontra; são espaços criados e mantidos para os veículos motorizados; são vias urbanas de alto volume de circulação, onde pedalar uma bicicleta seria um ato inconsiderável, senão ridículo.

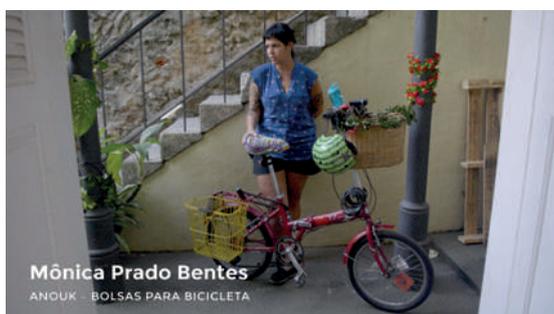
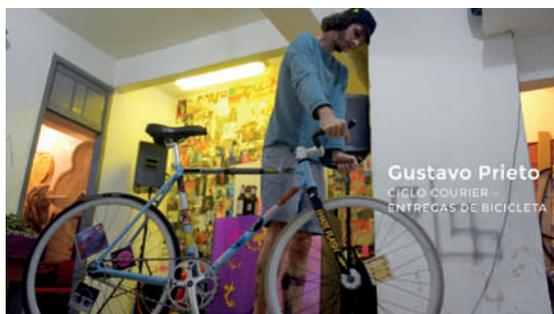
### 4.1.3 entrevistas: câmera e composição

As entrevistas carregam relatos e opiniões que se encaixam em três tempos distintos – passado, presente e futuro. A linguagem utilizada é informal e interpessoal, revelando o contexto em que tais conversas se deram.

O enquadramento empregado é simples e privilegia o entrevistado num cenário que lhe é costumeiro ou natural. As falas são intervaladas por tomadas diversas de objetos ou enquadramentos dos mesmos locais onde os personagens se encontram, revelando detalhes interessantes que ajudam a compor a personalidade e o contexto daqueles que discursam.



As tomadas de crédito dos entrevistados, que fazem parte do encerramento, apresentam cada um deles com suas bicicletas; infelizmente, em alguns dos casos, não foi possível realizar a cena pela ausência dos veículos no local da entrevista. A bicicleta se mostra também uma extensão das individualidades destes personagens, e exibi-las ao fim do filme junto aos seus donos, após muitas questões sérias serem abordadas e discutidas, é um lembrete que, para eles, se locomover de bicicleta pela cidade também é uma questão de prazer e uma atividade diária já corriqueira.



#### 4.1.4 temporalidade

A temporalidade das cenas em preto e branco é um aspecto muito importante no filme; enquanto as aberturas do passado, do presente e do futuro usam cenas de câmera parada, expondo as paisagens urbanas se modificarem em alta velocidade, o encerramento é tratado de forma diferente: as cenas usadas são de alguém que pedala a bicicleta em diferentes pontos da cidade; em contraponto aos outros momentos em preto e branco, a velocidade destas imagens de encerramento é reduzida em até 40% da original; as cenas também são apresentadas em andamento reverso, revelando os movimentos de trás para frente. Pelo posicionamento e trajetória da câmera, tal recurso provoca o “surgimento” de figuras e elementos que surpreendem o observador.

A fala de Burden, já citada anteriormente no capítulo 2, aparece no encerramento do filme de forma narrada, traduzida para o português, e escrita sobre as imagens, no original em inglês:

The human body is not designed to move faster than fifteen miles per hour.  
Our sight, our ability to interpret things, to process things is bicycling speed.  
And I'm convinced that as people end up spending more of their lives at a human speed, they're going to be happier. That happiness cannot be attained at higher speeds (Burden *apud* Mapes, 2009: 28).

Os recursos visuais utilizados para as cenas de encerramento vão de encontro com tal fala; a vontade pela desaceleração é evidente, ao finalmente retratar a bicicleta em movimento, reforçada pelo uso de *slow-motion*; o andamento reverso representa também um desejo por voltar ao tempo, repensar e talvez desfazer muito do que foi realizado. O posicionamento crítico em relação à situação sócio-político-econômica da cidade, especialmente quanto à mobilidade urbana, é um dos pontos primordiais deste projeto.

#### 4.1.5 trilha sonora

Para as partes de abertura do passado, presente e futuro, foram escolhidas três canções minimalistas e ambientes que integram o álbum *Cylinders*, do compositor Chris Zabriskie: a abertura de narração sobre o passado usa a trilha *Cylinder Nine*; as aberturas do tempo presente e futuro, respectivamente, as faixas *Cylinder Two* e *Cylinder Five*. As três canções são inseridas como pano de fundo para as falas de narração pessoais, sobrepostas às trilhas,

A faixa *No Habla Catalan Studio*, de Noise Problems Selections, foi a primeira a ser escolhida para integrar o filme; logo na primeira audição, ficou evidente de que ela seria ideal para a montagem de várias tomadas do trânsito nas ruas do Rio de Janeiro, na abertura do filme; o crescente de ritmo e volume da trilha acompanha a aceleração das imagens na tela, que terminam num frenesi de borrões em movimento; num clímax de velocidade e altura do som, a música é interrompida bruscamente junto às imagens na tela.

A música que conduz os créditos finais, *Honcho Graham From Birmingham – Instrumental*, autoria de Josh Woodward, é usada na íntegra e acompanha bem a cadência de encerramento; a melodia, ora melancólica, ora alegre, transparece a ideia de movimento e complementa o ritmo de desaceleração das imagens, em oposição às velozes cenas anteriores.

stills dos diferentes tempos retratados no filme





## 4.2 identidade visual e divulgação

### 4.2.1 tipografia e cores

Apesar de diversos afinamentos e adaptações ao longo do ano, a identidade visual de Ciclotopia começou a ser delineada e formada logo no início do projeto.

# CICLOTOPIA

## reflexões sobre o futuro e a bicicleta

A tipografia escolhida chama-se Montserrat, projeto da designer Julieta Ulanovsky. A família é disponibilizada em cinco diferentes pesos para uso livre e gratuito. O desenho das letras se aproxima muito das formas da família tipográfica Gotham, autoria de Tobias Frere-Jones, esta desenvolvida a partir do estudo das muitas variações de um tipo de lettering bastante comum na sinalização arquitetônica em Nova York. A tipografia de formas simples, sem-serifa, é ao mesmo tempo clássica e contemporânea, minimalista e amigável. A escolha por Montserrat se deu principalmente por seu desenho geométrico arredondado, especialmente adequado quando empregado nas letras que formam “ciclo”, parte do título do projeto.

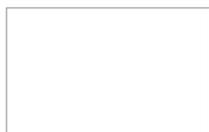
### cores da identidade visual

#### COR #1



C 40    R 0  
M 30    G 0  
Y 10    B 0  
K 100  
# 000000

#### COR #2



C 0    R 255  
M 0    G 255  
Y 0    B 255  
K 0  
# ffffff

#### COR #3



C 0    R 235  
M 75    G 93  
Y 70    B 72  
K 0  
# eb5d48

### CORES AUXILIARES



C 0    R 198  
M 0    G 198  
Y 0    B 198  
K 30  
# c6c6c6



C 0    R 112  
M 0    G 111  
Y 0    B 111  
K 30  
# 706f6f



C 0    R 242  
M 55    G 142  
Y 50    B 119  
K 0  
# f28e77



C 60    R 99  
M 0    G 195  
Y 20    B 209  
K 0  
# 63c3d1

A **cor #3**, um tom de salmão entre o laranja e o rosa, foi determinada logo nos primórdios como a cor que melhor evoca sua personalidade; o uso do preto e branco na fotografia, no cinema e também como cores puras, no design, tradicionalmente remete aos conceitos de sobriedade e realidade. A adição de um terceira cor à esta dualidade representa a adição de um aspecto criativo à paleta, como uma metáfora da definição de que “documentário é o tratamento criativo da realidade” (Lucena 2012:11), previamente citada anteriormente no capítulo 3 deste relatório.

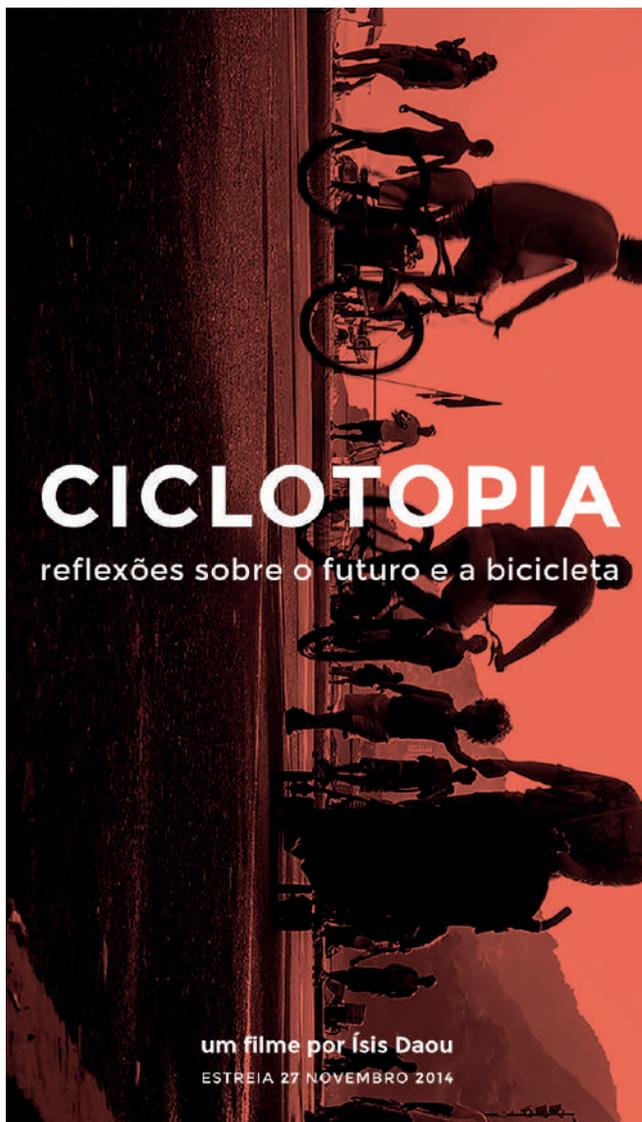
O matiz #3 possui força e solidez, mas não dispõe da agressividade enérgica de um vermelho puro. Quando usado sobre as imagens, ele também carrega o significado de uma visão de um mundo não-real, idealizado, utópico. Entretanto, a escolha por um matiz quente, ao invés dos azuis tipicamente associados aos sonhos e aos sonhadores, se deu pela vontade de dissociar o termo “utopia” de um lugar-comum e de uma interpretações claramente fantásticas e ilusórias, direcionando-o para um viés mais propositivo.



O tratamento gráfico das imagens de divulgação do projeto envolve a aplicação de um camada da cor #3 sobre fotografias em preto e branco.

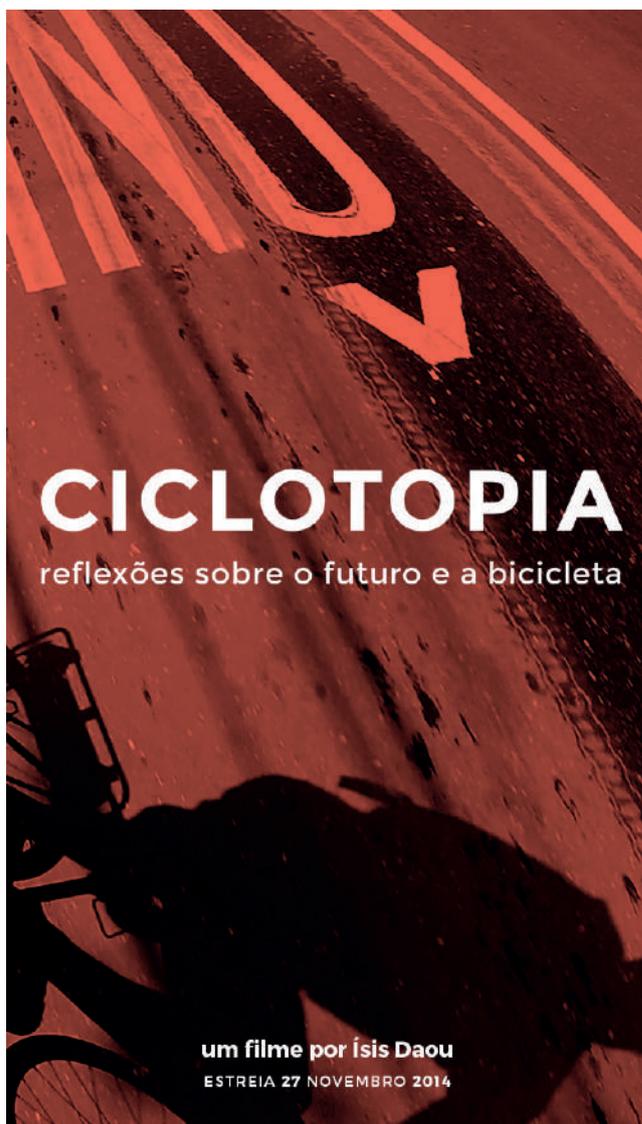
#### **4.2.2 cartaz**

Os cartazes criados para divulgação do filme foram desenvolvido a partir de *stills* de dois tipos de filmagem. O primeiro cartaz usa parte de uma filmagem de paisagem em câmera parada: a cena em questão retrata um momento em que diferentes pessoas ocupam o asfalto da Praia do Leblon, fechado para circulação de veículos motorizados nos domingos; na composição são vistos muitos transeuntes, com a presença em primeiro plano de dois ciclistas e um adulto levando uma criança pequena pela mão, enquanto empurra um carrinho de bebê. A imagem divide o cartaz em duas grandes seções verticais: a da esquerda, escura, do asfalto; a da direita, mais clara, mostra os pedestres e ciclistas contra o céu claro e as montanhas ao fundo. A escolha deste still se deu em razão da representação que o mesmo possui sob muitos aspectos defendidos e discutidos no filme: a valorização das pessoas, a reocupação das mesas nos espaços públicos e a relação de lazer, desaceleração do estilo de vida urbano e bem-estar na cidade. O cenário idílico à beira da praia reforça a ideia de sonho ou de uma situação idealizada, inerente ao neologismo conceitual que é uma *ciclotopia*.

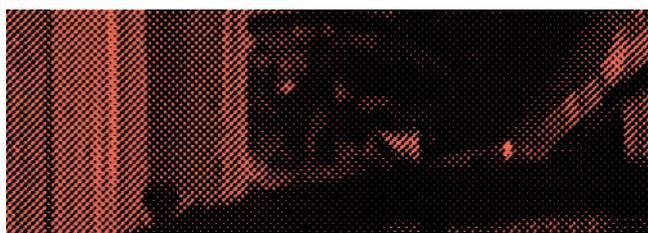


Cartaz nº 1 em escala 1:4

O segundo cartaz [página 84] utiliza um *still* da filmagem de uma pedalada entre o Centro e Ipanema com a câmera GoPro instalada no capacete; no momento capturado, o ciclista encontra-se na rua São Clemente e, por causa do rastro de algum líquido derramado na pista, ele instintivamente olha para os pés e para trás para verificar o estado da via. No momento capturado no cartaz, a câmera registra a imagem de sua própria sombra projetada no asfalto, a frente de um fragmento da palavra “ÔNIBUS”, pintada no chão como forma de sinalização da faixa. Metaforicamente, tal imagem é interessante por conseguir representar a relação entre dois veículos sem retratá-los diretamente; se o ônibus está presente na composição por forma de um código gráfico de linguagem, a bicicleta se apresenta como mera sombra de si mesma. Nesta peça, a ideia da bicicleta como veículo “ao mesmo tempo invisível e onipresente” é reforçada. O fato de que, neste momento, a bicicleta encontra-se “à frente do ônibus” – ainda metaforicamente, presente apenas pela sinalização que indica o mesmo – também indica uma noção de rapidez e “estar um passo à frente”; tal imagem, inevitavelmente, constrói uma relação entre os dois veículos, já tão diferentes. Visualmente, até mesmo uma hierarquia pode ser percebida. Com uma leitura mais subentendida e menos evidente que o primeiro cartaz, a mensagem deste pode não ser instantaneamente apreendida, mas revela camadas de significado extremamente pertinentes ao conceito de *ciclotopia*.



Cartaz nº 2 em escala 1:4



Retícula aparente na visualização do cartaz nº 1 em tamanho 100%

Usando as mesmas proporções do vídeo, as imagens foram alteradas para a posição vertical, aplicando o tratamento da identidade visual, com filtro de cor sob a fotografia em preto e branco. O lettering de título aparece central, em primeiro plano, enquanto as informações de autoria e data de lançamento estão posicionadas no rodapé.

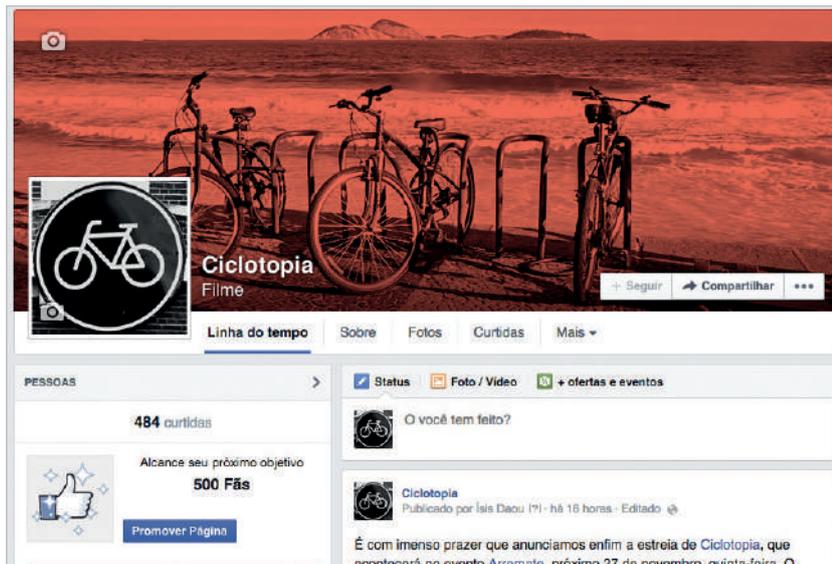
As artes foram desenvolvidas em duas versões: para a mídia virtual, os cartazes encontram-se em tamanho 454 x 800 pixels. Para as versões impressas, o formato é 60 x 34cm; devido à baixa resolução das imagens devido à sua mídia de origem, o vídeo, foi necessário o uso de uma ferramenta que viabilizasse a impressão do cartaz em grandes formatos com qualidade. Para tanto, foi utilizado o recurso de reticulagem do *still* em preto e branco; redimensionada para grandes formatos, a imagem recebe um tratamento de retícula em duas cores, evitando a deformação típica de pixels que ocorre quando não há resolução suficiente para o tamanho de impressão desejado.

### 4.2.3 sinopse

*Ciclotopia – reflexões sobre o futuro e a bicicleta*

O filme *Ciclotopia* é uma observação da presença da bicicleta nos dias de hoje, e uma reflexão sobre suas possibilidades no amanhã. Através dos relatos de experiências individuais e coletivas de quem pedala nas ruas da cidade, investigamos cenários para um futuro mais amigável ao ciclismo no Rio de Janeiro.

### 4.2.3 facebook



Nas redes sociais, uma página sobre o projeto foi criada nos primórdios da fase de pesquisa, em meados de maio. Na página, foram veiculados os textos de análise da situação da bicicleta em Amsterdã, Berlim e Londres, em anexo neste volume, além de notícias variadas, fotos e registro dos passos do projeto.









# considerações finais

Apesar de não se caracterizar tipicamente como um trabalho de design, este projeto foi o mais importante e significativo como estudante nesta escola. Ele possibilitou uma introdução à novas formas e meios de trabalhar uma visão mais ampla do design, e possibilitou a exploração de um meio pouco familiar – o audiovisual – na busca por uma forma de representação em que o processo pôde sobrepôr o resultado final, ou fazer dele apenas uma consequência, e não uma síntese de valor do projeto como um todo.

Este trabalho, pessoalmente, também é uma comprovação pessoal de que a presença do design é bem-vinda em todos os meios e áreas que apresentem algum tipo de problema a ser estudado. Neste projeto, tratar de assuntos fora de meu domínio, tais como urbanismo, e por vezes distantes de tudo aquilo que aprendi num curso de design, parecia ser tarefa ingênua e até pretensiosa; o maior ensinamento foi perceber que, com a formação de designer, também é possível – e poderia ser mais encorajado – encarar desafios que vão além das quatro paredes de um escritório. Acredito que a atuação do designer deveria estar profundamente associada às pessoas e à comunidade que serão afetados e beneficiados por ela, e sempre que possível, tal trabalho deveria também envolver profissionais de áreas específicas de conhecimento que viabilizassem soluções melhores para os problemas cotidianos.

Muitas discussões e desafios podem ser tirados deste filme e da ampla pesquisa que o originou. Quando o assunto é ciclismo urbano no Rio de Janeiro atual, existem questões de todas as naturezas a serem debatidas e aprimoradas: questões estruturais, questões comportamentais, questões de segurança pública, questões de mobilidade urbana e integração modal, questões de qualidade de vida e lazer na cidade. O filme cumpre o que se propôs – provocar reflexões sobre o futuro e a bicicleta, e investigar tais possíveis cenários em que o ciclismo urbano não seria mais uma prática restrita a pequenos grupos sociais, e sim ao amplo espectro da população, mesmo num país tão diverso e desigual como o Brasil.

Os discursos do filme também denunciam, quando não uma relação dúbia e contraditória, um afastamento dos interesses entre os membros da sociedade civil e o poder público no Rio de Janeiro; se muito há o que melhorar em relação ao transporte por bicicleta – e todos os entrevistados concordam nesse sentido –, muito há o que aprimorar também na comunicação entre estes setores a fim do estabelecimento de um diálogo que busque concretizar mudanças positivas para o ciclismo na cidade. Percebe-se uma aparente falta de interesse ou pouco conhecimento real dos planejadores urbanos quanto às necessidades e demandas do ciclista carioca. O fato de existirem pessoas que diariamente pedalam e aprenderam a enfrentar o trânsito e a fazer parte dele, perante todas as dificuldades, é notável – são eles que indiscutivelmente possuem mais experiência no assunto e que poderiam contribuir imensamente para o desenvolvimento de uma malha de transportes mais eficiente nessa cidade. Por que estabelecer tal comunicação entre os cidadãos comuns e os órgãos administrativos aparenta ser tarefa tão árdua e ineficaz?

Os encaminhamentos possíveis para este projeto são diversos. O tema da bicicleta dificilmente deixará de ser de meu interesse, e as grandes transformações pelas quais a cidade passa hoje continuarão a acontecer ao longos dos próximos meses e anos, senão décadas. Embora o projeto Ciclotopia tenha se constituído e concretizado principalmente no plano das ideias, discutindo assuntos e imaginando possibilidades sem de fato propô-las formalmente, este filme se configura

como ponto de partida para múltiplas e potenciais direções. Tendo me aproximado de parte das pessoas que integram a grande comunidade ciclista no Rio de Janeiro, percebi que há vontade para realização e possibilidades reais para futuras colaborações e projetos que envolvam pensamento e construção dentro de um espectro coletivo. De forma mais pragmática, o primeiro desdobramento imediato deste projeto será a inscrição do filme em todos os editais públicos e festivais de cinema nacionais ou internacionais que contemplem o documentário curta-metragem em suas categorias.

Para além da bicicleta, este projeto expandiu minha visão da cidade como um campo de inúmeras demandas: a melhoria dos deslocamentos para pedestres, a criação de áreas para lazer em todos os bairros e a priorização da ocupação do espaço urbano pela população não-motorizada são alguns dos assuntos amplamente discutidos hoje em âmbito mundial; em muitas cidades já são implementadas políticas públicas que viabilizam tais mudanças positivas. No Rio de Janeiro, cidade constituída por contrastes tão marcantes, é difícil falar neste tipo de melhoria de qualidade de vida quando muitas localidades sequer contam com saneamento básico, coleta de lixo e acesso ao transporte coletivo eficientes.

Ciclotopia se torna assim, para mim, um canal de pensamento constante, e um dos reflexos de uma microrrealidade do design carioca hoje: indo no contrafluxo da lógica contemporânea puramente produtivista, comercial e alienada, este projeto busca se aproximar de cidadãos comuns – seres tão pensantes, providos de ideias e desejos como os designers – e enxergar as estruturas sociopolítico-econômicas de forma consistentemente crítica. Espero, assim, ter desferido o pontapé inicial para novas direções a serem tomadas, e muitas trocas a serem feitas.

# referências

## LITERATURA

BLUE, E. *Bikenomics: how bicycling can save the economy*. Portland, OR: Microcosm Publishing, 2013.

CORBURN, J. *Toward the healthy city people, places, and the politics of urban planning*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2009.

FLEMING, S. *Cycle space: architecture & urban design in the age of the bicycle*. Rotterdam: nai010 publishers, 2012.

FOTHERINGHAM, W. *Cyclopedia – it's all about the bike*. Chicago: Chicago Review Press, 2011.

GEHL, J. *Cities for people*. Washington, DC: Island Press, 2010.

GUNN, W.; OTTO, T.; SMITH, R.C. *Design anthropology: theory and practice*. London/New York: Bloomsbury Academic, 2013.

JAHANGEER, D.A. *architecturewithoutwalls*. In: NOEVER, P.; MEYER, K.; HECKER, Z.; WEIWEI, A. *Urban future manifestos*. Ostfildern: Hatje Cantz, 2011. p. 1-3

LUCENA, L.C. *Como fazer documentários: conceito, linguagem e prática de produção*. São Paulo: Summus, 2012.

LYNCH, K. *The image of the city*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1960.

MACY, S. *Wheels of change: how women rode the bicycle to freedom (with a few flat tires along the way)*. Washington, D.C.: National Geographic, 2011.

MAPES, J. *Pedaling revolution: how cyclists are changing American cities*. Corvallis, OR: Oregon State University Press, 2009.

MERLEAU-PONTY, M. *Fenomenologia da percepção*. São Paulo: Martins Fontes, 1994.

MIKOLEIT, A.; PÜRCKHAUER, M. *Urban code: 100 lessons for understanding the city*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 2011.

MONTGOMERY, C. *Happy city: transforming our lives through urban design*. New York: Farrar, Straus and Giroux, 2013.

NELSON, H.G.; STOLTERMAN, E. *The Design Way: Intentional Change in an Unpredictable World*. 2. ed. Cambridge, MA: MIT Press, 2012.

NOEVER, P.; MEYER, K.; HECKER, Z.; WEIWEI, A. *Urban future manifestos*. Ostfildern: Hatje Cantz, 2011.

NOVAK, M. *AlloPolis. A Transvergent Manifesto*. In: NOEVER, P.; MEYER, K.; HECKER, Z.; WEIWEI, A. *Urban future manifestos*. Ostfildern: Hatje Cantz, 2011. p. 81-83.

PETERSEN, G; TAKAHASHI, R. *Just ride: a radically practical guide to riding your bike*. New York: Workman Publishing Company, 2012.

REYES, P. *Construção de Cenários no design: o papel da imagem e do tempo*. In: *Anais do 9º Congresso Brasileiro de Pesquisa e Desenvolvimento em Design*. São Paulo: Anhembi Morumbi, 2010.

SECCHI, B. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Editora Perspectiva, 2006.

- SHEA, A. *Designing For Social Change: Strategies for Community-Based Graphic Design*. New York: Princeton Architectural Press, 2012.
- PEREIRA DE SOUZA, P.L. *Design do silêncio ou a ausência da forma. O invisível: uma política da ausência*. Texto inédito disponibilizado para os alunos como proposta para projeto de graduação na Escola Superior de Desenho Industrial, Rio de Janeiro, 2014.
- VELHO, G. Observando o Familiar, In: NUNES, Edson de Oliveira. *A Aventura Sociológica*. Rio de Janeiro: Zahar, 1978.
- WEISS, E. *The enlightened cyclist: commuter angst, dangerous drivers, and other obstacles on the path to two-wheeled transcendence*. San Francisco: Chronicle Books, 2012.
- WEST, E. *Hovel in the Hills: An Account of the Simple Life*. Ruthin: John Jones Publishing Ltd, 1998.

## **TRABALHOS DE CONCLUSÃO DE CURSO**

- NORONHA, R. *Caleidoscópio urbano: um estudo sobre a visualidade do motorista*. Orientação: Silvia Steinberg. Rio de Janeiro: ESDI/UERJ, 2011.
- SOUZA, L. T. de. *Cidade fragmento*. Orientação: Silvia Steinberg. Rio de Janeiro: ESDI/UERJ, 2007.
- ZUQUIM, G. *Projeções: antes, agora, depois*. Orientação: Noni Geiger. Rio de Janeiro: ESDI/UERJ, 2008.

## **ARTIGOS, REVISTAS E PERIÓDICOS**

- BALLARD, S.; JOYCE, Z.; MULLER, L. Networked Utopias and Speculative Futures. *The Fibreculture Journal*, Sydney, Austrália, v. 20, p. 1-9, 2012.
- GOLDMAN, T.; Gorham, R. Sustainable urban transport: Four innovative directions. *Technology in Society*, Estados Unidos, v. 28, n. 4, p. 261-273, 2006.
- NATIONAL GEOGRAPHIC. Cidades Inteligentes. São Paulo: Editora Abril, edição especial, jun. 2013.
- SILVA, F.N. da. Mobilidade urbana: os desafios do futuro. *Cadernos Metrópole*, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 377-388, 2013.

## **TEXTOS E NOTÍCIAS**

- BERGGREN, C. Copenhagen's Bike Revolution and Urban Mobility. 2013. Disponível em: < <http://tinyurl.com/copenhagbikerev> >. Acesso em: 11 mar. 2014.
- BROWNSTONE, S. Bikes Are Officially More Popular Than Cars in Europe. 2013. Disponível em: < <http://tinyurl.com/bikespopular> >. Acesso em: 26 jan. 2014.
- FERRO, S. No, Bike Lanes Don't Cause Horrible Congestion. 2014. Disponível em: < <http://tinyurl.com/bikes-congestion> >. Acesso em: 20 abr. 2014.
- FONG, W. The (d)evolution of bicycling and bike share in China and Beijing. 2013. Disponível em: < <http://tinyurl.com/beijing-bikes> >. Acesso em: 5 mai 2014.
- GONDIM, J.P.; SCHMIDT, S. Preço de quilômetro de ciclovias na Zona Oeste se equipara ao de uma estrada; obra recém-inaugurada já tem rachaduras. 2011. Disponível em: < <http://tinyurl.com/ciclovias-zona-oeste> >.

GONDIM, J.P.; SCHMIDT, S.; LISBOA, V. Obra de ciclovias na Zona Oeste com preço de rodovia vai ser alvo de MP e pode gerar CPI. 2011. Disponível em: < <http://tinyurl.com/ciclovias-cpi> >. Acesso em: 4 mar. 2014.

LINDAU, L.A. Mobilidade Urbana. Disponível em: < <http://embarqbrasil.org/node/136> >. Acesso em: 15 abr. 2014.

MACHADO, M. Ciclovias na Zona Oeste do Rio sofre com abandono e falta de sinalização. 2013. Disponível em: < <http://tinyurl.com/ciclovias-abandono> >. Acesso em: 4 mar. 2014.

MENDELSON, Z. New York's Love Affair With Citi Bike, Visualized. 2013. Disponível em: < <http://tinyurl.com/bike-ny-affair> >. Acesso em: 18 abr. 2014.

MONTGOMERY, C. The Safest Suburb In The World Did It By Ending The Culture Of Cars. 2013. Disponível em: < <http://tinyurl.com/safest-suburb> >. Acesso em: 11 mar. 2014.

NATAL, B. Entrevista – Eduardo Paes, prefeito do Rio, sobre bicicletas. 2012. Disponível em: < <http://tinyurl.com/entrevista-paes> >. Acesso em: 5 mai. 2014.

NATAL, B. Lições do debate com o prefeito Eduardo Paes sobre mobilidade. 2013. Disponível em: < <http://tinyurl.com/hangout-paes> >. Acesso em: 5 mai. 2014.

PATERSON, T. Auto ban: How Hamburg is taking cars off the road. 2014. Disponível em: < <http://tinyurl.com/hamburg-cars> >. Acesso em: 30 jan. 2014.

SALLES, L. Brasil: Como resolver a crise na mobilidade urbana?. 2013. Disponível em: < <http://tinyurl.com/crise-mobilidade> >. Acesso em: 19 mar. 2014.

SHAHAN, Z. Bogotá car-free day becomes car-free week. 2014. Disponível em: < <http://tinyurl.com/car-free-week> >. Acesso em: 20 fev. 2014

TIRRE, A. Entrevista: Zé Lobo explica como a bicicleta transformará o centro do Rio. 2013. Disponível em: < <http://tinyurl.com/zelobo-centro> >. Acesso em: 12 mar. 2014.

## **SITES E TOOLKITS**

The Copenhagenize Index 2013. 2013. Disponível em: < <http://copenhagenize.eu/index/> >. Acesso em: 3 abr. 2014

Design For Social Impact How-To Guide. 2008. Disponível em: < <http://tinyurl.com/ideo-rf-guide> >. Acesso em: 28 mai. 2014.

The Design Revolution Toolkit. 2009. Disponível em: < <http://tinyurl.com/design-rev-toolkit> >. Acesso em: 3 abr. 2014.

Escola de Bicicleta – Livro online. Disponível em: < <http://www.escoladebicicleta.com.br/livro.html> >. Acesso em: 8 mar. 2014.

Human Centered Design Toolkit. 2009. Disponível em: < <http://tinyurl.com/ideo-hc-kit> >. Acesso em: 20 mai. 2014.

## FILMES

AS CANÇÕES. Direção: Eduardo Coutinho. Rio de Janeiro: Videofilmes Produções Artísticas, 2011. 90 min.

CICLISTAS urbanos. Direção: Fabrizio Martinelli. São Paulo: Contente Produções, 2013. 23 min.

CICLOCIDADES. Direção: Uirá Lourenço. Brasília. 19 min.

DIAS Vadios. Direção: Samuel Lobo. Rio de Janeiro, 2013. 13 min.

EDIFÍCIO Master. Direção: Eduardo Coutinho. Rio de Janeiro: Videofilmes Produções Artísticas, 2002. 110 min.

JANAPAR. Direção: James Newton, Tom Allen. Reino Unido: Newton Films, 2012. 79 min.

JOGO de cena. Direção: Eduardo Coutinho. Rio de Janeiro: Videofilmes Produções Artísticas, 2007. 100 min.

LINE of sight. Direção: Benny Zenga. Nova York: Alleycat Studios, 2012. 60 min.

MOVIMENTO Caloi pela mobilidade urbana. Direção: Renata Falzoni. São Paulo, 2013. 23 min.

PÉ no pedal. Direção: Flávia Acorinte, Natália Carvalho, Thaís Teisen, Thiago Archina. São Paulo, 2012. 17 min.

SANTIAGO. Direção: João Moreira Salles. Rio de Janeiro: Videofilmes Produções Artísticas, 2007. 80 min.

URBANIZED. Direção: Gary Hustwit. Londres: Swiss Dots, 2011. 85 min.

O VEÍCULO fantástico. Direção: Nicole DiSante. Curitiba, 2010. 33 min.

VÉLO, ma première fois. Direção: Weverson Da Silva. França/Brasil: Mémoire Films, 2013. 7 min.





# anexos:

## amsterdã, berlim e londres

### ANEXO I – AMSTERDÃ

*um estudo sobre como a capital holandesa se tornou referência em políticas públicas, e como hoje funciona seu estilo de vida integrado à bicicleta*

#### uma introdução à capital das bicicletas

Durante o período de março a junho de 2013, tive o prazer e o privilégio de estar em Amsterdã como moradora. Se hoje a considero minha cidade europeia preferida, muito se deve à bicicleta.

Para os nossos padrões brasileiros, Amsterdã é uma cidade bem pequena, especialmente considerando o fato de ser a capital do país. Sua área urbana estende-se por 219 quilômetros quadrados— o Rio de Janeiro, a nível de comparação, tem cerca de 1.260. Em janeiro desse ano, os moradores de Amsterdã somavam apenas 810.909 habitantes, e embora não se tenha números oficiais, é estimado que estes possuam cerca de 900 mil bicicletas. Quando se pensa na capital holandesa, falar em *mais bicicleta do que gente* realmente não é força de expressão.



Rua residencial em Amsterdã com estacionamento improvisado de bicicletas, lotado

Apesar de Amsterdã ser a cidade nº 1 no mundo quando o assunto é ciclismo, no contexto geral da Holanda, ela não ocupa a primeira posição; a *Dutch Fietzersbond* (União dos Ciclistas da Holanda) premia anualmente a melhor cidade em termos de “acolhimento” às bicicletas, e as vencedoras freqüentemente são cidades menores, mais planejadas e tranquilas para cidadãos de todas as faixas etárias saírem nas ruas pedalando. Neste ponto, Amsterdã é uma

cidade densa, compacta e preservada em sua arquitetura de muitos séculos – ruas estreitas, de piso irregular e as velhas pontes sobre seus famosos canais são alguns dos obstáculos encontrados pelo ciclista na área central da cidade, mas também uns dos motivos que a tornam tão única e encantadora.

A Holanda, enfim, se mostra um país extremamente bem adaptado e incorporado ao uso da bicicleta, que faz parte do cotidiano de todo habitante em pelo menos algum momento de sua vida, quando não durante ela inteira. Mas como os holandeses se tornaram peritos nesse assunto? Existe alguma predisposição cultural que levou o poder público a incentivar o ciclismo? Seriam o clima ameno e a topografia plana os grandes responsáveis pelo uso da bicicleta na Holanda? A história, felizmente, nos conta uma versão menos óbvia dos fatos.

## Um pouco de história muda nossas perspectivas



*Foto: Protestos em Amsterdã na década de 1970; Amsterdam Fiets Museum*

As tradições de modos de construir ruas remontam a passados distantes e tem influência de muitos fatores. Mas o modo como as ruas e estradas holandesas são construídas hoje é em grande parte resultado de decisões políticas deliberadas nos anos 70, que tinham por fim se afastar das políticas ‘carrocêntricas’ do próspero período pós-guerra. Ideias repensadas sobre mobilidade, cidades mais seguras e habitáveis e o meio-ambiente levaram a ao aparecimento de um novo tipo de rua na Holanda.<sup>1</sup>

A bicicleta começou a ser largamente usada na Holanda por volta de 1890, quando alguma infraestrutura voltada ao ciclismo já começava a ser construída – em grande parte porque na época, este de fato era o transporte mais rápido nas cidades. Em 1911, os holandeses já possuíam mais bicicletas *per capita* do que qualquer outro país europeu; daí em diante, a relação das bicicletas com as ruas só foi mudar após a Segunda Guerra Mundial, quando o cenário urbano alterou-se bruscamente: o automóvel particular tornou-se comercialmente muito mais acessível do que antes, aumentando rapidamente a motorização nas ruas em Amsterdã.

Naturalmente maior, mais pesado e mais agressivo no trânsito, não demorou para que os carros gerassem conflitos com as bicicletas nas vias urbanas. Em meados da década de 1970, a situação se agravou pelo alto número de mortes de crianças nas ruas – no ano de 1971, mais de 3 mil pessoas foram mortas por veículos motorizados; dentre eles, 450 eram crianças. Um forte movimento social surgiu com o nome *Stop de Kindermoord* (literalmente, “Parem o Assassinato de Crianças”), quando a população saiu em massa às ruas exigindo melhoria das condições de transporte para os ciclistas.

A crise do petróleo no Oriente Médio em 1973 também foi fator decisivo para a mudança de atitude em relação aos veículos motorizados no país – com os preços de combustível impraticáveis, estimular o uso da bicicleta era uma decisão racional. A partir de tal momento, o poder público holandês começou a se afastar de políticas incentivadoras de automóveis particulares, restringindo os veículos motorizados nas cidades e direcionando o foco de crescimento a outras formas de transporte; a bicicleta, então, se tornou protagonista na manutenção da segurança nas ruas e de cidades mais habitáveis e amigáveis às pessoas.<sup>2</sup>

Mas afinal, que infra-estrutura seria essa que os holandeses dispõem, em parte herança das decisões tomadas após esse período turbulento da história do país? Uma visita à cidade pôde esclarecer aspectos importantes da situação do ciclista em Amsterdã hoje.

## uma análise prática

Múltiplas visitas à cidade e um período como residente ajudaram a construir uma ideia de como a relação de Amsterdã com as bicicletas funciona. Apesar de certa experiência prévia, voltei à cidade no dia 11 de janeiro de 2014 com o único objetivo de analisar e registrar fotograficamente os aspectos estruturais que pudessem ser interessantes para uma posterior investigação sobre o futuro da bicicleta no Rio de Janeiro.

Tais aspectos analisados foram: infra-estrutura das vias, integração modal, políticas de incentivo, estacionamento, sinalização, comportamento nas ruas, geografia e clima. Embora tais análises aparentemente se dêem em caráter bastante técnico, observar tais estruturas também é observar subjetivamente os processos políticos e as tomadas de decisões que as originaram, e perceber **o que aceitamos como obstáculos** para mudanças positivas semelhantes em nossa realidade brasileira.

## infra-estrutura

A pequena e compacta Amsterdã possui 400km de extensão de ciclovia – que demonstram o abismo injusto de comparação com o Rio de Janeiro, que mesmo sendo inúmeras vezes maior, dispõe atualmente de meros 250km. Curiosamente, no entanto, no centro histórico de Amsterdã as ciclovias são raridade: a arquitetura e o plano da cidade antiga foram preservados através dos séculos, e muitas ruas estreitas dificultam a instalação de vias duplas, planas e seguras para a bicicleta. O que poderia vir a ser um problema, no entanto, não é: a cidade também possui uma forte política de **desencorajamento do uso de carro em sua área central**, por falta de espaço e por escolha clara por priorizar a bicicleta como meio de transporte. Carros pagam taxas altíssimas de estacionamento e são impedidos de usar muitas das ruas centrais.



Rua de pedestres e ciclistas no Red Light District, centro histórico de Amsterdã

Pedalar no centro amsterdanense significa pedalar nas ruas com o tráfego frequente de carros e pedestres, algumas vezes em ciclofaixas pintadas no chão. Surpreendentemente, o compartilhamento da via com os automóveis não coloca o ciclista em situação de perigo; a preferência da bicicleta no trânsito é clara e respeitada – talvez pela grande probabilidade do **motorista por trás do volante também ser um ciclista frequente**. Na verdade, o trânsito das bicicletas no abarrotado centro de Amsterdã só costuma intimidar os estrangeiros que, diante de uma máquina urbana tão harmonicamente coreografada e eficiente, se sentem receosos e pouco habilidosos para ingressá-la.

No centro de Amsterdam, mais de 60% das viagens são feitas de bicicleta; na área urbana, o total é de 38%.<sup>3</sup>

Saindo do centro da cidade, à medida que as ruas se alargam, as ciclofaixas junto aos carros somem e as ciclovias segregadas se tornam muito mais frequentes, construídas entre a via principal de tráfego pesado e a calçada de pedestres, sempre protegidas por uma distância segura de ambos.



Rua larga com ciclovias segregadas ao tráfego pesado

O mais comum é ver uma ciclovia em cada lado da rua, acompanhando o sentido do tráfego dos automóveis na via principal. Ciclovias e ciclofaixas também costumam passar por trás de paradas de ônibus e bondes, a fim de evitar conflito espacial com os passageiros que embarcam e desembarcam no transporte público.

Em cruzamentos, ciclistas têm prioridade. A via é especialmente demarcada com rotas pintadas que indicam o caminho através da rua em segurança. Em muitas paradas de sinal anteriores ao cruzamento existe também uma estrutura conhecida por *bike box* (“caixa de bicicleta”), que nada mais é senão uma área retangular imediatamente antes do semáforo designada aos ciclistas – num cruzamento, considerando as possibilidades de dobrar na direita, esquerda, ou seguir em frente, tais espaços servem para proteger quem está na bicicleta, deixando-os ficar na frente dos veículos pesados, para que possam sair primeiro em segurança quando o sinal verde abrir.



Os triângulos pintados em algumas ruas se chamam “dentes de tubarão” e indicam a preferência na via – quem vem de frente à direção que eles apontam deve esperar.



Exemplo de “bike box” num cruzamento

## integração modal

A integração da bicicleta com o transporte público existe em quase todos os modais. Um dos usos mais frequentes é em trens de longa distância entre cidades próximas; podem ser levadas bicicletas comuns em espaços específicos nos vagões fora dos horários de pico (que são de 6:30 às 9:00 e de 16:30 às 18:00), e deve-se comprar um bilhete diário específico para a bicicleta, o que certamente inibe o uso diário pelo alto custo acumulado (em janeiro de 2014, o bilhete diário para bicicleta custava €6, o equivalente a cerca de R\$ 18).

Já dentro da cidade, o sistema de permissão funciona de forma similar ao dos trens regionais para os metrô, onde é permitido levar a bicicleta fora dos horários de pico por um bilhete extra de €1.60 (cerca de R\$4,90). Nos bondes (com exceção de uma única linha) e nos ônibus, elas são proibidas. A exceção à regra em todas as três modalidades é a bicicleta dobrável, que pode embarcar a qualquer hora, sem necessidade de comprar bilhetes extras. Outro uso comum da integração modal em Amsterdã é com os *ferryboats*, que desempenham um papel fundamental para a integração entre o distrito de Amsterdã-Norte e o resto da cidade. O rio IJ (pronuncia-se "ái") divide a cidade ao norte, onde o acesso à área central, do outro lado da margem, é feito pelos ciclistas através de algumas linhas de *ferryboats* que operam gratuitamente para todos os passageiros. Bicicletas podem ser carregadas sem qualquer custo dentro dos barcos, que operam 24 horas por dia, com embarques frequentes a cada poucos minutos.



Ciclista chega para embarcar num dos *ferryboats* para o distrito de Amsterdã-Norte

## políticas de incentivo

É difícil enxergar políticas de incentivo à bicicleta numa cidade onde o uso se tornou algo tão intrínseco à sua vida. O que é perceptível, no entanto, é a ausência de leis severas para com os ciclistas e a famosa "vista grossa" para infrações pequenas e comuns. Não se vê policiais nas ruas parando ciclistas para checar se a bicicleta está equipada com luzes e buzina (exigidos por lei) ou para registrar infração de carregar um adulto na carona – um dos hábitos mais corriqueiros.

Não é comum ser multado por estacionar a bicicleta nas pontes ou nas grades dos canais, apesar de também ser proibido. Pedalar parece ser simples para os moradores, e você jamais verá um deles usando um capacete enquanto o faz.



O limite de velocidade baixo para automóveis no centro urbano torna as vias que ciclistas precisam compartilhar mais seguras, e o trânsito menos agressivo



Ciclofaixas em rua bem estreita, num bairro em Amsterdã: o espaço que sobra acomoda os trilhos dos bondes que passam. Vias exclusivas para carros, em muitas áreas, não são prioridade

## estacionamento

Devido à enorme densidade de bicicletas na cidade, o estacionamento é extensivamente planejado a fim de manter as ruas e calçadas livres para a circulação. Perto da estação central de trem, há duas grandes áreas reservadas para estacionar bicicletas; uma é ao ar livre e gratuita, aparentemente em constante lotação máxima, enquanto a outra é paga, vigiada e coberta. Estacionar sem segurança vigiada perto da estação central é um modo popularmente conhecido de ter sua bicicleta roubada.

Pelo resto da cidade, vê-se soluções variadas: retângulos de contorno branco que delimitam a área para bicicletas em calçadas, e muitos modelos de bicicletários. Estes estacionamentos oficiais, no entanto, não suportam o enorme número de bicicletas na cidade e é comum vê-las estacionadas soltas, trancadas apenas nelas mesmas ou encostadas em fachadas externas. Prender a postes e pontes também é, curiosamente, proibido por lei, mas quem passa por Amsterdã e vê a paisagem nos canais certamente tem impressão de que tal proibição inexistente.



Estacionamento próximo à Estação Central, gratuito e com vaga para 2.500 bicicletas

## sinalização

A sinalização voltada aos ciclistas é um dos aspectos mais notáveis na cidade, mesmo no centro histórico e turístico. Há placas que indicam o início e o fim de uma ciclovia, a permissão de bicicletas e motocicletas contra o sentido do tráfego em certas ruas, e semáforos especialmente para os ciclistas.



Num dos cruzamentos mais movimentados da cidade, o semáforo tem indicações claras para bondes, ônibus, automóveis e ciclistas

No chão, há setas indicando onde se posicionar na rua num cruzamento ou quando a ciclofaixa se separa do tráfego principal; ruas estreitas que à primeira vista, parecem exclusivas a pedestres, possuem na realidade pictogramas no chão, indicando serem vias de bicicletas. Mesmo um turista recém-chegado à Amsterdã não teria grandes problemas em seguir as regras de trânsito numa bicicleta, prestando atenção à toda sinalização específica que existe nas ruas.

A sinalização pelos ciclistas também é um fator relevante na garantia do compartilhamento seguro do espaço urbano: indicar antecipadamente com as mãos quando se vai dobrar à esquerda, direita, ao parar ou a seguir em frente num cruzamento é uma prática essencial que evita surpresas, e geralmente é obedecida pela maioria.



Para atravessar algumas ruas, o ciclista aperta o botão solicitando passagem

O comportamento das pessoas nas ruas, afinal, é um dos aspectos do ciclismo que mais impressionam em Amsterdã; carros e outros veículos pesados respeitam a constante presença de ciclistas, que de fato tem prioridade em quase toda situação no trânsito. Mas apesar do intenso tráfego de bicicletas na hora do *rush*, das ruas estreitas cheias de gente, da sensação de densidade em cada esquina do centro da cidade e de algumas pessoas desobedecendo certas leis de trânsito, existe uma **percepção clara de segurança**. As estatísticas confirmam essa impressão.

Em Amsterdã, há cerca de 6 acidentes fatais envolvendo bicicletas por ano. <sup>4</sup>

*(No Rio de Janeiro, infelizmente ainda não dispomos de estatísticas específicas sobre este tipo de acidente.)*

## **comportamento nas ruas**

Pedalar, enfim, é algo muito natural para os amsterdanenses também porque eles aprendem a fazê-lo muito cedo: quando pequenos demais para pedalar uma bicicleta por si mesmos, eles já são carregados nas bicicletas dos pais, em cestas ou cadeiras adaptadas. Quando crescem um pouco – estamos falando de 3 ou 4 anos de idade –, as crianças ganham bicicletas e começam a pedalar o mais cedo possível, com acompanhamento. <sup>5</sup>

O treinamento é planejado de forma que elas possam começar a pedalar sozinhas para a escola em torno dos 8 anos de idade; aos 12, todos na escola passam por um exame de trânsito pedalando em suas bicicletas, para que as crianças sejam avaliadas e certificadas. Essa

experiência em comum compartilhada por toda a população certamente tem algo a ver com a sensação de segurança nas ruas; ainda que não seja o meio de transporte preferido de absolutamente toda a população, é um meio de transporte usado pela maioria, com muita frequência.



Em Amsterdã, todo tipo de gente é vista pedalando: senhores de cabelo branco, senhoras muçulmanas de *hijab*, crianças recém-saídas das fraldas, executivos de terno, mulheres elegantes de salto alto, jovens carregando seus amigos de carona. Serviços de entrega, naturalmente, também são operados por bicicleta: o carteiro pedala com seu enorme carregamento de correio a todo lugar.

O ciclismo é um mercado muito rentável na cidade. Não apenas as bicicletas são produtos de alta procura e valor, virando alvo de frequentes roubos, mas uma grande cultura material foi lentamente construída ao redor dela: há muitos tipos de bicicleta disponíveis para se adquirir, muitos modos de customizá-la e muitos acessórios adicionais. Design é um fator importante para a personalização, mas quase todo complemento carrega também funções importantes e modos de adaptar o veículo às necessidades de seu usuário. Protetores de assento, assentos extras, assentos para crianças, alforjes e cestas são itens comuns.

## geografia

Em termos geográficos, a Holanda é conhecida por ser um país plano, o que contribui em muito ao sucesso da implementação da bicicleta como meio de transporte para toda a população, em provavelmente todas as suas cidades. Amsterdã não é exceção a essa regra: as únicas áreas levemente inclinadas no terreno são as pontes ao redor dos canais centrais. De todo modo, as bicicletas típicas e mais simples da cidade costumam seguir apenas três exigências: rapidez, força e resistência; múltiplas marchas certamente não são a norma para as bicicletas urbanas holandesas.

## clima

Quanto ao clima, o interessante é notar que, quando se trata de pedalar, nenhum tempo é tempo ruim para a população local. O clima pode mudar rapidamente e inúmeras vezes ao dia; como o ciclismo se tornou um transporte cotidiano, as pessoas parecem ter se adaptado à constante flutuação climática, usando capas de chuva, ponchos e calças especiais em dias de tempo ruim.

Os ventos fortes também são típicos do cenário holandês. Mas salvo alguma diminuição no número de ciclistas nas ruas, durante um temporal, a única diferença visível num amsterdanense é uma única mão no guidão, enquanto a outra carrega o guarda-chuva.



Olhar para a presença da bicicleta em Amsterdã, enfim, é perceber **a aceitação e a absorção de uma ideia por sua população e por seu governo**. É perceber também que a implementação de um certo meio de transporte não necessariamente impossibilita a existência de outro, mas que decisões firmes quanto ao favorecimento de um deles podem significar um grande passo adiante no caminho por mais igualdade social.

Medir o impacto de uma boa infra-estrutura, da extensão de uma rede cicloviária e da economia em gastos de combustível e saúde pública ao incentivar o ciclismo é relativamente simples e acessível. Outros aspectos, no entanto, não são facilmente tangíveis, mas causam imenso impacto na vida dos habitantes de uma cidade. O bem-estar pessoal, a sensação de empoderamento, independência e auto-suficiência são propriedades de valor imensurável na vida de cada um. O desejo por habitar uma cidade de escala mais humana também significa isso: devolver às pessoas a satisfação e tranquilidade na possibilidade de uma vida em que se sintam mais pertencentes à cidade, e não meros peões de um jogo urbano organizado ao redor de disputas políticas e interesses econômicos.

A busca pela Ciclotopia, evidentemente, é apenas uma investigação sobre possibilidades múltiplas e futuras da bicicleta como um meio de transportemais aliado, útil e em favor da cidade do futuro. Diferentes localidades, naturalmente, demandam diferentes anseios e especialidades. Uma coisa, no entanto, é certa: num país famoso por seus moinhos, canais, tamancos, pintores e ampla liberalidade, a bicicleta de Amsterdã representa também uma perfeita manifestação dessa utopia.

## notas

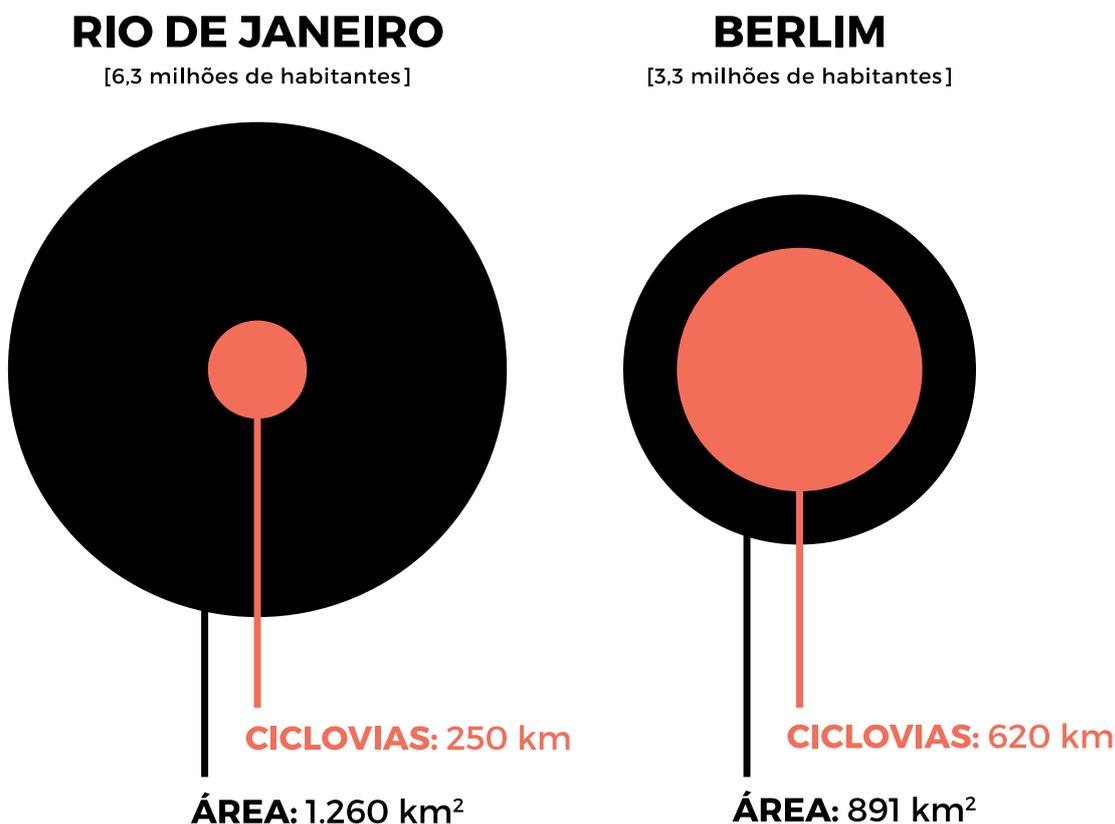
- 1 *How the Dutch got their cycling infrastructure*, 2011  
[ <http://goo.gl/CKgMmS> ]
- 2 *Amsterdamfietsmuseum*  
[ <http://amsterdamfietsmuseum.nl> ]  
*Why is cycling so popular in the Netherlands?*, 2013  
[ <http://goo.gl/pBMUO3> ]  
*Dutch campaigners explain why the Netherlands is now so cycle-friendly*  
[ <http://goo.gl/IOldPC> ]  
*Why is cycling popular in the Netherlands:  
infrastructure or 100+ years of history?*, 2012  
[ <http://goo.gl/SKfrr6> ]
- 3 *Amsterdam: City of Bikes*, 2014 [ <http://goo.gl/1tjw9b> ]
- 4 *Bike Injuries and Deaths in the Netherlands*, 2008  
[ <http://goo.gl/TEwUow> ]  
*Informereren over het aantal verkeersdoden*, 2013  
[ <http://goo.gl/cKN1FC> ]  
*How safe are the world's cities for cyclists?*, 2013  
[ <http://goo.gl/ChKQpb> ]  
*Some Stats about Bikes, Death and the Dutch*, 2011  
[ <http://goo.gl/JN9bG2> ]  
*Desrespeito e falta de estatísticas são obstáculos para ciclistas no Rio*, 2013  
[ <http://goo.gl/CNfcyN> ]
- 5 *Bicycle Training in the Netherlands*  
[ <http://goo.gl/GQLXeJ> ]

## ANEXO II – BERLIM

entre avenidas largas e construções carregadas de história,  
a bicicleta encontra seu espaço sem resistência

### entre escombros do muro e outros pedaços de história

Se Amsterdã é a pequena capital utópica da bicicleta, Berlim é onde o ciclismo reina mais democrático, junto a tantos outros meios de transporte. Liberdade e opção são dois fundamentos visíveis na capital alemã: com uma população de mais de 3 milhões de habitantes distribuída numa extensa área de 891 quilômetros quadrados, as viagens diárias são longas e numerosas; para aliviar tamanha demanda, uma vasta e diversificada rede de transportes é necessidade primordial. Isso significa ter à sua disposição trens regionais (*Fernverkehr*), trens de média distância (*S-Bahn*), metrô (*U-Bahn*), bondes (*Straßenbahn*), ônibus e serviços de *ferryboat*. Todos os serviços são integrados pelo mesmo sistema de bilhete e, com exceção dos dois primeiros, todos são operados pela BVG (Berliner Verkehrsbetriebe), órgão de transportes ligado à prefeitura.<sup>1</sup>



Em 2009, o ciclismo representavam cerca de 13% do tráfego diário total na cidade. Estima-se que existam 710 bicicletas para cada 1000 habitantes – com tal proporção, é difícil de imaginar motoristas com atitudes agressivas perante às bicicletas nas ruas – a probabilidade de o sujeito por atrás do volante também ser um ciclista ocasional é grande.

Embora não seja a primeira e imediata referência quando se pensa em bicicleta, Berlim é uma cidade onde pedalar é uma prática segura, agradável e amplamente difundida entre seus residentes. Que políticas públicas favoráveis ao ciclismo podem ser observadas, ao andar pela

cidade? Quais outros aspectos culturais permeiam o uso da bicicleta nas ruas? Uma visita à efervescente capital alemã possibilitou uma investigação destes e de outros tantos aspectos da vida ciclista dos berlinenses.

## uma análise prática

Fui pedalar em Berlim nos dias 15 e 16 de janeiro de 2014, metade final de um inverno leve para os padrões germânicos, com rara neve nas ruas, mas ainda de frio, vento e chuva suficientes para afastar os ciclistas menos destemidos.

### infra-estrutura

Os bicicletários enchem as ruas de Berlim: eles estão em toda parte, mas principalmente nos bairros residenciais e, talvez em razão do inverno, a maior parte dos que encontrei não estava plenamente ocupado, e muitos outros, totalmente vazios.



Inverno numa praça do bairro de Prenzlauer Berg: mais bicicletário que bicicleta e gente

Desmentindo um mito da segurança de “primeiro mundo”, deixar a bicicleta parada nas ruas durante a noite não é hábito comum dos berlinenses – se crimes violentos são raridade na cidade, furtos de bicicleta são mais do que corriqueiros. Os prédios residenciais antigos, que ocupam a maior parte da cidade, costumam ter um pátio interno ou um porão acessível onde os moradores deixam suas bicicletas em segurança.

Em Berlim, se o clima for suportável, as roupas, adequadas, e a jornada, não excessivamente longa, não há razão por qual não curtir uma pedalada: a cidade se desdobra em avenidas, ruas e calçadas bem largas, e em todo lugar há ciclovia ou ciclofaixa. É difícil achar uma rua que não possui uma dessas duas opções, e quando acontece, há instruções específicas para o ciclista sobre como e onde ele deve se portar na via, junto ao tráfego motorizado.



Cruzamentos: mesmo em obras, o tracejado que conduz os ciclistas através da rua é mantido



Os cruzamentos na cidade, que não raro acontecem entre quatro grandes avenidas, são especialmente bem projetados para garantir a segurança para o ciclista, enquanto os mantêm longe das rotas dos veículos.

Como a foto anterior também indica, nos cruzamentos as rotas também podem se dividir em dois caminhos distintos, um para quem segue em frente, e outro para os que pretendem dobrar à esquerda.

As ciclovias são construídas nas largas calçadas, mas curiosamente, são estreitas demais e cabem apenas um ciclista em largura; talvez isso explique o fato de que as calçadas também são ocupadas por quem prefere pedalar com espaço de folga. As ciclofaixas são abundantes e bem sinalizadas, sempre mostrando claramente a direção a seguir e o início e o fim daquela via.

Outro detalhe importante é levado em consideração nas ruas de Berlim, garantindo mais uma proteção para quem pedala: tanto nas ciclofaixas junto aos carros estacionados, quanto nas ciclovias nas calçadas, costuma existir um espaço de cerca de um metro de largura, que mantém uma distância segura dos carros estacionados e possíveis portas abertas de surpresa.



Mesmo nas raras estreitas ruas de Berlim, aquelas que só passam um carro, as ciclovias também estão lá, junto à calçada, em ambos os sentidos



Dando uma volta pela cidade, dá até para achar ruas em que há ciclofaixas e ciclovias lado a lado!

Levar sua bicicleta no transporte público é hábito permitido e visivelmente praticado pelos berlinenses. Elas podem ser carregadas nos bondes, nos trens regionais e de média distância, nos metrô e até nos ônibus noturnos, sempre levando em consideração a disponibilidade de espaço e a prioridade de cadeirantes e carrinhos de bebê. Bicicletas para mais de uma pessoa ou motorizadas são proibidas, enquanto as dobráveis podem ser levadas sem qualquer custo adicional – aliás, estudantes normalmente não pagam sequer o bilhete da bicicleta comum. Outros usuários podem gastar desde €1.10 para uma viagem única curta até €12.50 para um bilhete mensal incluindo todas as regiões do transporte público na cidade. <sup>2</sup>

A infra-estrutura para os ciclistas em Berlim, como um todo, é notável. É visível um reconhecimento e aceitação do ciclismo como meio de transporte; as ruas são bem sinalizadas e construídas de modo que não haja grandes dificuldades ao se locomover entre dois pontos; existe o cuidado em manter as ciclovias conectadas numa organização coerente com o planejamento de toda a cidade.

## sinalização

Assim como a infra-estrutura das ruas na cidade, a sinalização para bicicleta é bem presente e planejada. Há semáforos específicos para os ciclistas, placas que informam o início e o fim de ciclofaixas e ciclovias e placas que indicam direções e distâncias de locais e atrações próximas.



Em Berlim, há placas para informar que o trecho da ciclovia ou calçada está danificado; mas, ao pedalar na via que a foto mostra, não consegui identificar qualquer dos danos anunciados.

Uma placa em especial é importante nas avenidas largas, agitadas e que não tem nem ciclovia nem ciclofaixa: essa que indica que os ciclistas devem se manter na faixa dos ônibus, enquanto as outras faixas são usadas pelos carros. Como recomendação, soa perigoso e até meio surreal, mas a medida parece ser eficiente quando os motoristas de ônibus sabem lidar com os ciclistas evitando intimidação e acidentes.



Em avenidas sem ciclofaixa ou ciclovia, placa indica que bicicletas devem usar a faixa dos ônibus, na direita

## comportamento nas ruas

É evidente que a infra-estrutura nas ruas tem um papel importante para encorajar as pessoas a sair nas ruas em suas bicicletas e que políticas públicas que auxiliam esse processo tem efeito: mesmo num frio dia de inverno, todo tipo de gente é vista pedalando suas magrelas. Dá para notar, estacionadas junto a outras maiores, bicicletas minúsculas e sem rodinhas de apoio, o que mostra que algumas crianças berlinenses certamente estão aprendendo a pedalar tão cedo quanto seus colegas holandeses.

A cultura ciclista é expressa de muitas formas em Berlim. Se a maior parte das bicicletas que se vê são de segunda mão, não especialmente estílicas, os berlinenses parecem mais interessados em construir uma comunidade ciclista com bons serviços e recursos. Há uma incrível agenda de eventos para os entusiastas da bicicleta na cidade, incluindo leilões públicos – em que as bicicletas apreendidas pela polícia ou pela companhia de transportes, cujos donos não reivindicaram de volta, são colocadas à oferta – , passeios organizados independentemente e oficinas gratuitas de manutenção e conserto que acontecem com frequência.

O cicloativismo parece estar bem presente em Berlim, e uma iniciativa em especial demonstra o desejo de mais pedaladas pela cidade: o BikeSurfBerliné um projeto organizado e gerenciado por um grupo independente que oferece bicicletas para uso livre e gratuito para quem tiver interesse. Deve-se fazer o pedido com certa antecedência, e com a confirmação de disponibilidade, recebe-se instruções simples sobre onde o veículo está localizado e qual o número de sequência no cadeado para liberá-la. É possível usar a bicicleta por quantos dias desejar. Doações são opcionais, mas naturalmente bem-vindas, devido aos custos de manutenção e melhoria dos veículos. As pessoas envolvidas parecem usar seu tempo e esforço mais por amor à causa do que qualquer outro motivo, esperando espalhar a cultura e o entusiasmo da bicicleta entre outros.<sup>3</sup>



O número de um dos prédios que é ponto de coleta das bicicletas do BikeSurfBerlin; à direita, a bicicleta que peguei emprestada nos dois dias em que estive na cidade

Eu reservei uma das bicicletas ofertadas durante minha rápida estadia em Berlim, e o sistema provou funcionar muito bem. Tive de buscá-la em um bairro e devolvê-la em outro, e apesar de ser um modelo pequeno, barulhento e visivelmente usado há tempo demais, a magrela percorreu bravamente dezenas de quilômetros pela capital alemã.

E se os berlinenses são conhecidos por certo mau-humor e impaciência, o comportamento perante as bicicletas nas ruas se revela excelente. Quando dividi a pista com outros carros, tive a confirmação do quanto os motoristas estão atentos à presença dos ciclistas, jamais empurrando-os para fora da pista, e por vezes, até esperando você decidir se segue em frente ou dobra na próxima esquina.

Sendo uma capital turística, serviços de aluguel de bicicletas variados são encontrados pela cidade. Dois deles são mais presentes e voltados aos locais: o *Nextbike* e o *Call a Bike*, da *Deutsche Bahn*, companhia nacional de trens alemã.<sup>4</sup>



As duas companhias tem muitas bicicletas por toda a cidade; os serviços são voltados para uso de moradores e é preciso ligar para um central ou usar um aplicativo no celular para destrancá-las

## geografia e clima

Em Berlim, pedalei por umas poucas ruas inclinadas: a maioria era em Prenzlauer Berg, que como o nome diz, devia ser um pequeno morro no passado (*Berg*, em alemão, significa montanha). Outras estavam entre Kreuzberg e Schöneberg, no lado oriental e mais ao sul do centro da cidade. No geral, Berlim aparenta ser uma cidade bem plana. Mais um ponto que encoraja os moradores a se locomoverem de bicicleta, apesar de que, por ser uma cidade pouco densa, com avenidas largas e alguns espaços vazios, as distâncias a serem percorridas no pedal podem ser bem grandes.

Talvez a maior lição a se aprender de Berlim seja a vantagem da oferta variada e da liberdade de escolha entre os transportes que existem. No Rio de Janeiro e em muitas cidades do mundo, usar a bicicleta para locomoção pode até ser permitido, mas a prática é tão dificultada pelo trânsito agressivo e a falta de segurança e infra-estrutura, que o uso não configura uma opção viável para a maior parte da população.

Vivemos nas ruas, então, um falso livre-arbítrio quando diariamente usamos um meio de transporte para chegar em qualquer lugar: não é uma escolha pelo que de fato queremos, mas pelo menos pior dos que estão em disponibilidade. No Brasil, não é difícil achar simpatizantes da bicicleta; o difícil é, entre eles, existir quem tenha um pouco menos de juízo e queira arriscar a si mesmo entre automóveis que nunca aprenderama compartilhar as vias. Pensar que um dos meios de transporte mais inofensivos e benéficos que existem é dos que tem mais dificuldade em ser incorporado à vida urbana é mesmo um desajuste das nossas prioridades.

## notas

- 1 [ [http://en.wikipedia.org/wiki/Cycling\\_in\\_Berlin](http://en.wikipedia.org/wiki/Cycling_in_Berlin) ]
- 2 [ <http://goo.gl/BLF1np> ]
- 3 [ <http://www.bikesurf.org> ]
- 4 [ <http://www.nextbike.de/de/preise/> ]  
[ <http://www.callabike-interaktiv.de/index.php> ]

## ANEXO III – LONDRES

*num dos países mais desenvolvidos do mundo, a capital ainda luta por um ciclismo mais seguro, presente e inclusivo nas ruas da cidade*

### incentivo e resistência

Como em muitas metrópoles ao redor do mundo, o ciclismo tem aumentado significativamente em Londres desde a virada do século 21. O prefeito da cidade, Boris Johnson, se mostra publicamente como um grande entusiasta do ciclismo para transporte, empreendendo diferentes iniciativas para facilitar e apoiar o uso da bicicleta nas ruas, como a elaboração de guias para ciclistas, mapas informativos e a criação, em 2010, do sistema de aluguel público de bicicletas – chamadas localmente justamente de “Boris bikes” –, patrocinado por um grande banco britânico. Além disso, em Londres, prefeito e vereadores recebem um vale-transporte anual válido para ônibus, trens e metrô<sup>1</sup>, fazendo o uso do transporte público para estes cargos quase uma obrigação; Boris aparentemente cumpre o compromisso de evitar o carro particular também indo trabalhar regularmente de bicicleta.

Apesar desse aparente forte incentivo ao ciclismo, pedalar na capital inglesa ainda não é hábito nem tão comum – com apenas 2.5% do percentual de viagens diário<sup>2</sup>, pouco se comparado aos 13% de Berlim e aos 38% de Amsterdã – nem tão seguro: uma terrível sequência de mortes de ciclistas em novembro de 2013 despertou alerta no departamento de transportes londrino e revolta na população local, que iniciou rapidamente uma onda de protestos clamando pela melhoria das condições da infraestrutura para a bicicleta.<sup>3</sup>

Planos conceituais como o *SkyCycle*<sup>4</sup> mostram que o poder público em Londres está minimamente interessado e comprometido em buscar novas soluções e desenvolvimento para o ciclismo. Infelizmente, é evidente que certas cidades enfrentam mais dificuldades do que outras quando decidem fortalecer meios de transportes coletivos e sustentáveis em detrimento do conforto do carro particular. Numa cidade ainda mais extensa e populosa que o Rio de Janeiro, mesmo a atenção e o planejamento londrinos ainda se mostram incipientes na expansão do espectro de ciclistas na população e na satisfação com o sistema que é oferecido a quem já pedala.



## uma análise prática

Estive em Londres entre os dias 17 e 19 de janeiro desse ano a fim de observar a cultura ciclista e a infraestrutura presente nas ruas. Sendo a última cidade dessa série de visitas, após Amsterdã e Berlim, o impacto ao comparar as diferenças entre elas foi grande: se a capital holandesa era uma pequena utopia de bicicletas, e a alemã, uma grande democracia da diversidade de transportes, a poderosa e vasta Londres ainda se mostrava bem atrás de suas camaradas continentais no critério do ciclismo fácil e amigável.

### infra-estrutura

Estacionamento do lado de fora é algo fácil de se achar em Londres, com alguns diferentes modelos de bicicletários espalhados por toda a cidade. O exterior das estações de trens, não importa qual tipo, normalmente ficam lotados com bicicletas estacionadas também.

A infraestrutura ciclista que encontrei em Londres me desapontou de certa forma: as únicas reais ciclovias que avistei estavam dentro de parques. Em muitas ruas, há ciclofaixas, mas na maioria dos casos, os ciclistas pedalam mesmo junto aos carros, dividindo a pista. É sabido, mas nem sempre sinalizado, que ciclistas podem pedalar nas pistas de ônibus.

Existe muita publicidade dos planos de incentivo ao ciclismo na cidade, especialmente sobre um sistema chamado de *Cycle Superhighway*, criado nos últimos anos para construir rotas mais rápidas e eficientes ligando os bairros afastados ao centro. Frequentemente, no entanto, a “superhighway” significa apenas uma ciclofaixa regular nas pistas, pintada de azul, nem larga o suficiente para a segurança do ciclista, nem propriamente segregada do tráfego pesado.

Certas rotas para bicicleta podem ser abruptamente interrompidas, terminando numa rua comum sem muito aviso. A sensação é de que não existe um plano que conecte com eficiência as rotas para bicicleta da cidade, ou mesmo um sistema bem planejado que atenda às necessidades dos ciclistas. O que se nota é um pouco de infraestrutura aqui e ali, isolados.



Na CS8, uma das *Cycle Superhighways*, a placa indica restrição até no horário de uso: apenas de segunda-feira a sábado, de 7:00–19:00

Curiosamente, um sinal de reconhecimento da existência dos ciclistas aparece em quase toda grande avenida: a “bike box”, vista também em Amsterdã, é muito presente em Londres, como forma de colocar todos os ciclistas antes dos veículos pesados diante do semáforo fechado. Numa cidade onde o ciclismo de fato divide as vias com outros carros a maior parte do tempo, tal medida é muito importante.

A integração do ciclismo com o transporte público é fraca. A regra é diferente para trams (bondes), os trens *Overground*, ônibus, o metrô *Underground* e o trem DLR (*Docklands Light Railway*, um trem urbano mais moderno que o *Overground*), mas no geral, bicicletas não são facilmente transportadas em todo o sistema.



No trem *Overground*, no *Underground* e no DLR, existem inúmeros trechos em que as bicicletas podem ser carregadas gratuitamente, mas não entre 07:00–10:00 e 16:00–19:00 em dias de semana, mas em muitos outros trechos não é possível levar a bicicleta de jeito algum. As restrições são muitas, o que requer um planejamento prévio detalhado a cada jornada. Por outro lado, bicicletas dobráveis podem ser transportadas a qualquer hora e em qualquer tipo de transporte público, razão pela qual se vê tantas deste tipo nas ruas londrinas.

A existência de uma política amigável ao ciclismo em Londres é discutível. Se o incentivo pelo poder público é evidente, o sentimento geral ao pedalar pela cidade é que a bicicleta é um modo de transporte apenas tolerado. Pedalar em Londres pode te fazer sentir como um intruso indo contra um enorme sistema, recebendo algum apoio moral, mas enfrentando muitas proibições e pistas inadequadas.

## sinalização

Sinalização sempre vem junto da infraestrutura como um suporte de comunicação. Se a infraestrutura própria para o ciclismo na cidade é escassa, espera-se pouco da sinalização que a acompanhe. Quando as ciclofaixas aparecem, há sinalização indicando sua presença. Alguns semáforos incluem instruções exclusivas aos ciclistas, indicando rotas de mobilidade. No centro da cidade, é possível encontrar placas que indicam a distância para atrações locais e estações de metrô mais próximas.



## comportamento nas ruas

Com tantas questões a serem melhoradas na infraestrutura ciclista da cidade, seria possível assumir que poucos pedalam nas ruas; a surpresa é que é visível a presença deles por toda a parte. O tipo dominante no cenário aparenta ter entre 20 e 40 anos, a esmagadora do sexo masculino, embora também apareçam pais com crianças pequenas, mulheres jovens e turistas se aventurando nas bicicletas alugadas.

A segurança individual parece ser objeto de atenção na cidade, talvez pelo conhecido risco de acidentes. A grande maioria dos ciclistas usa capacete e vestem roupas ou coletes em cores neon, para serem facilmente vistos mesmo à pouca luz noturna. Numa cidade com reputação ruim quanto à segurança no ciclismo, é um pouco raro ver alguém agir sem cuidado ou infringindo as leis de trânsito enquanto pedala.



As chamadas “Boris bikes” são um grande sucesso em Londres. Na área central, pontos de aluguel são encontradas a cada poucas quadras, sempre próximas às estações de transporte coletivo – em bairros mais distantes, elas ainda não existem. O uso é cobrado pela diária de £2, incluindo viagens ilimitadas de até 30 minutos, medida que parece ter ajudado a popularizar a bicicleta como um transporte de curta distância na cidade. O serviço surpreendentemente atrai tanto os moradores locais quanto os turistas de passagem, embora as bicicletas ainda não estejam plenamente assimiladas ao transporte público pelo *Oyster card*, cartão de tarifa integrada utilizado em toda a rede de mobilidade urbana londrina.<sup>5</sup>

## geografia e clima

Londres é uma cidade majoritariamente plana, com exceção de pequenos morros isolados. O clima é úmido e em geral frio, com dias típicos londrinos, nublados e chuvosos. Para a minha sorte, durante a visita à cidade em pleno inverno, as temperaturas permaneceram positivas e o sol fez aparição na maior parte do tempo.

O que há de mais valioso a se tirar da observação do ciclismo em uma cidade como Londres é perceber que a bicicleta não ganha seu espaço facilmente. Não deveria ser surpresa: o elemento desfavorecido dificilmente ganha uma batalha magicamente, sem reforços. Não há faixas pintadas e publicidade que resolvam o problema da mobilidade urbana em lugar algum; se os planos para um futuro melhor envolvem a inclusão de grandes parcelas da população no ciclismo como transporte para pequenas e médias distâncias, é necessário agir com firmeza em políticas de incentivo, inclusão e segurança para todos, acima de tudo. É improvável e ingênuo esperar que idosos, adolescentes ou pessoas mais frágeis decidam se aventurar a dividir as pistas com veículos motorizados, ainda que por lei, seja direito dele pedalar ali também.



A bicicleta é um meio de transporte admirado por sua auto-suficiência, sustentabilidade e economia; o que é frequentemente esquecido é que além destas qualidades, ela é democrática. Não é preciso grande investimento ou habilidade para pedalar uma bicicleta simples e funcional, e uma população que se locomove principalmente pedalando é muito menos desigual do que uma baseada na cultura automobilística. A bicicleta aproxima um pouco as classes e as pessoas – fisicamente, até. Mas tal qualidade democrática se mostra inútil se essas mesmas pessoas se sentem intimidadas a saírem nas ruas de sua própria cidade para pedalar.



Trabalhar para uma cidade amigável, favorável e incentivadora do ciclismo significa agir em múltiplas frentes, pensando desde o layout de um cruzamento seguro para quem o percorre pedalando, até em como fazer uma senhora de meia-idade sentir vontade e segurança de tirar sua bicicleta empoeirada da garagem, e finalmente tomar as ruas por si mesma.

## notas

- 1 *Prefeito e vereador de Londres ganham vale-transporte em vez de carro*, 2013  
[ <http://goo.gl/g6kacH> ]
- 2 *Why does cycling thrive in some cities and not in others?*, 2013  
[ <http://goo.gl/VOUDhm> ] e [ [http://en.wikipedia.org/wiki/Cycling\\_in\\_London](http://en.wikipedia.org/wiki/Cycling_in_London) ]
- 3 *East London segregated cycle superhighway opened*, 2013  
[ <http://goo.gl/f5LIE6> ]  
*Mayor's Vision for Cycling*  
[ <http://goo.gl/P97zx4> ]  
*London's new Cycle Superhighway improvements are still timid*, 2013  
[ <http://goo.gl/1JT2xo> ]  
*London's cycling 'superhighways' prove to be super dangerous*, 2013  
[ <http://goo.gl/RGjVoe> ]  
*Boris Johnson called on for cycle superhighway safety measures after Bow cyclist death*, 2013  
[ <http://goo.gl/QZYnCE> ]
- 4 *A 137-Mile 'Cycling Utopia' Floating Above London's Rail Lines*, 2014  
[ <http://www.wired.com/2014/01/skycycle> ]
- 5 [ <http://goo.gl/SOXaY6> ]

*“A verdadeira viagem do descobrimento não consiste em procurar novas paisagens, mas em ver com novos olhos.”*

**— Marcel Proust**