

O ciclismo na cidade: pedaladas pela capital do estado do Rio Grande do Sul/Brasil

The cycling on the city: pedaling around the capital of Rio Grande do Sul/Brazil

ASSMANN AB, SILVA CF, MAZO JZ. O ciclismo na cidade: pedaladas pela capital do estado do Rio Grande do Sul/Brasil. *R. bras. Ci. e Mov* 2018;26(2):136-144.

RESUMO: Este artigo objetiva investigar como se configurou a difusão da prática do ciclismo pelos jornais porto-alegrenses no ano de 2014, quando a cidade de Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul/Brasil, sediou jogos da Copa do Mundo de Futebol. Nesta direção, buscou-se estabelecer relações entre os discursos sobre a prática do ciclismo no tempo passado e presente. Para compor o corpus documental da pesquisa foram coletadas e analisadas reportagens de jornais que circularam em Porto Alegre no final do século XIX, e informações disponibilizadas pelos jornais Zero Hora e Correio do Povo, bem como por sites que abordavam o assunto, no período demarcado para o estudo, o ano de 2014. As evidências apontam que os jornais contribuíram na difusão da bicicleta e da prática do ciclismo no fim do século XIX, adentrando o século XX com rupturas e continuidades, e ganhando destaque no ano de 2014. Nestes diferentes períodos, através dos discursos veiculados sobre a prática, o ciclismo ganhou espaço como uma opção de lazer e de transporte, pois facilitava o deslocamento dos habitantes pela cidade, bem como por trazer benefícios à saúde. Além disso, no cenário contemporâneo, há indícios que a Copa do Mundo de Futebol de 2014 pode ter contribuído com a expansão – ainda a passos lentos – do ciclismo em Porto Alegre, uma das cidades que sediou o evento. Desta maneira, percebe-se que, ao confrontar passado e presente, os sentidos atribuídos a esta prática estabelecem relações de aproximação e reconfiguração emergentes de outro tempo e espaço social.

Palavras-chave: História; Esportes; Ciclismo; Copa do Mundo.

ABSTRACT: This article aims to investigate the configuration of cycling diffused by newspapers edited in Porto Alegre, capital of the state of Rio Grande do Sul, in 2014, when the city hosted the FIFA World Cup. In this direction, we sought to establish relationships between the discourse about the practice of cycling in past and present time. To compose the documental corpus of this research, reports of newspapers circulating in Porto Alegre in the late nineteenth century and information provided by the newspaper "Zero Hora" and "Correio do Povo", as well as by sites, during the defined period, 2014, were collected and analyzed. Evidence shows that newspapers contributed to the diffusion of the bicycle and cycling at the end of the 19th century, getting into the 20th century through disruptions and continuities. During such periods, through discourses published about the practice, cycling gained space as an option for leisure and transportation, since it facilitated the mobility of the inhabitants around the city, as well as for bringing health benefits. The 2014 Football World Cup seems to have contributed to the expansion – even in slow-motion – of cycling in Porto Alegre, one of the cities that hosted the event. Therefore, it is realized that, comparing past and present, the meanings given to this practice establish relationships of proximity and rearrangements from another time and social space.

Key Words: History of sport; Cycling; Clubs; World Cup.

Alice Beatriz Assmann¹
Carolina F. da Silva²
Janice Zarpellon Mazo¹

¹Universidade Federal do Rio Grande do Sul
²Universidade Federal de Santa Catarina

Recebido: 01/08/2017
Aceito: 10/03/2018

Contato: Alice Beatriz Assmann - alice.assmann@gmail.com

Introdução

Este artigo trata do tempo presente do desenvolvimento do ciclismo na cidade de Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul. Segundo a Empresa Pública de Transportes e Circulação (EPTC), o sistema cicloviário ainda está em fase de implantação em Porto Alegre, sendo norteado pelo Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), aprovado em 2009, cujo objetivo é “incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte” através de “uma rede cicloviária que propicie segurança e comodidade para o ciclista”, destacando “suas características de maior sustentabilidade social, urbanística e ambiental”¹. Além disso, no planejamento de reurbanização de vias com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no período da Copa do Mundo de Futebol, também foram incorporadas as ciclovias¹.

Para analisar os discursos atuais, presentes na disseminação da bicicleta como meio de transporte, os quais contribuem para a modificação da paisagem urbana de Porto Alegre, o presente estudo considera esta prática como uma cultura presente historicamente no cenário porto-alegrense, desde o fim do século XIX. Nesta direção, Licht² coletou informações em jornais porto-alegrenses, os quais registram a existência dos primeiros clubes de ciclistas em Porto Alegre na década de 1890, inclusive com a construção de velódromos para competições. Todavia, há indícios que, antes da prática ser institucionalizada por meio da organização de associações de ciclistas, as bicicletas eram veículos utilizados para transporte, divertimento e lazer.

No Rio Grande do Sul, o primeiro ciclista que se tem registro é Alfredo Dillon, filho de um comerciante e importador de artefatos americanos. Ele fazia demonstrações com a bicicleta na cidade de São Leopoldo e atraía clientes para seu pai, que as vendia em Porto Alegre, no final dos anos 1860. Contudo, o valor dos equipamentos importados era elevado, o que motivou novas versões de bicicletas, produzidas com materiais rudimentares por Adolpho Mabilde e Emilio Mabilde³. Os irmãos fundaram o Estaleiro Mabilde, onde “eram realizados consertos de máquinas, fogareiros, lampiões, etc”^{3:37}. Emilio Mabilde, em 27 de maio de 1896, instaurou a *Officina Encyclopedica*, onde foi construída a primeira bicicleta. Adolpho Mabilde comenta: “com aflição aprontamos em pouco tempo um velocípede. Mas que velocípede...! Uma verdadeira máquina infernal! As rodas, muito brutas, de angico vermelho, tinham, a da frente, 85 cm e a posterior 80 cm de diâmetro”^{4:2}.

Na época, a prática do ciclismo já se disseminava em algumas localidades. Em 1895 foi fundado o primeiro clube destinado ao ciclismo na capital sul-rio-grandense, a União Velocipédica de Amadores. Esta iniciativa motivou a criação de outro clube com novos contornos no ano seguinte, em 1896: a *Radfahrer Verein Blitz*⁵. Neste período, em Porto Alegre, a prática da ginástica, do turfe e do remo já estavam institucionalizadas^{6,7,8}. Com a inserção desses clubes no cenário do associativismo esportivo da cidade, a utilização da bicicleta se difundiu paulatinamente entre os porto-alegrenses. Tanto que começaram a ser publicadas reportagens com orientações à prática, bem como, seu uso recomendado em discursos visando à promoção da saúde. A mídia impressa atuou como um importante meio de difusão do ciclismo⁹.

O desenvolvimento do ciclismo em Porto Alegre, desde a inserção da prática até a atualidade, sofreu rupturas e continuidades. Um marco das transformações é a chegada do primeiro automóvel na cidade no início do século XX. A circulação pelas ruas da capital do Rio Grande do Sul do novo meio de transporte, além de disputar espaço com os bondes elétricos e as bicicletas na paisagem urbana, concorreu para desviar, gradualmente, a atenção da população das corridas de bicicleta às disputas automobilísticas¹⁰. Se a prática do ciclismo e as competições ciclísticas foram abaladas pelas corridas automobilísticas nas ruas de Porto Alegre, oficialmente promovidas a partir de meados da década de 1920, no momento atual, em que as atenções retornam para a utilização da bicicleta, evidencia-se outra disputa entre os carros e bicicletas no espaço urbano. Considera-se que tal contenda do tempo presente faz parte de um processo histórico e sociocultural que percorreu caminhos variados de um passado cujos fragmentos estão no presente.

Assim, este artigo objetiva investigar como se configurou a difusão da prática do ciclismo pelos jornais porto-alegrenses no ano de 2014, quando a cidade de Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul/Brasil, sediou jogos da Copa do Mundo de Futebol. Tal recorte temporal justifica-se porque, embora a cidade sediasse competições do megaevento esportivo de futebol masculino, ainda havia obras em diversos lugares da cidade, o que dificultava o deslocamento dos habitantes, sendo a bicicleta uma alternativa viável. Além disso, busca-se estabelecer um diálogo entre uma história do tempo passado, caracterizado pela emergência da prática do ciclismo no cenário porto-alegrense, e uma história do tempo presente¹², especificamente, no ano de 2014. Para tanto, abordamos como ocorreu a implantação da prática do ciclismo e sua conformação no panorama porto-alegrense nos períodos em questão.

Materiais e métodos

A fim de contemplar os propósitos desta pesquisa histórica, buscaram-se informações em jornais impressos de grande circulação em Porto Alegre no período final do século XIX, “A Gazetinha” e “Jornal do Commercio”. E, para construir uma história do tempo presente, foram utilizadas informações do jornal “Zero Hora”, atualmente o de maior circulação no Rio Grande do Sul, e do jornal “Correio do Povo”, além de informações disponibilizadas em *sites* associados ao fenômeno estudado. Tais fontes foram submetidas à técnica de análise documental, conforme os termos descritos por Bacellar¹³.

As informações coletadas foram confrontadas e interpretadas a fim de escrever uma narrativa de diálogo sobre passado e presente de uma prática cultural e esportiva, o ciclismo. Para tal, compartilha-se o pensamento de Góis Júnior e Lovisolo^{11:42} de que “sob a perspectiva da prática da pesquisa, as interpretações demandam um processo em espiral e autocorretivo de relacionamento entre a parte e o todo, entre acontecimentos ou eventos, e o estabelecimento de tendências”. Os resultados e a discussão advindos desta interpretação são expostos nos tópicos que seguem.

Resultados e Discussão

O diálogo com o passado: a emergência do ciclismo em Porto Alegre

A despeito do ciclismo já ser praticado em outras cidades do Rio Grande do Sul, como São Leopoldo, Pelotas e Estrela, na capital sul-rio-grandense, o ciclismo ganhou visibilidade em 1895, quando diversos jornais da cidade fizeram uma ampla divulgação da fundação da associação União Velocipédica de Amadores^{14,15,16,17}. A iniciativa de organizar uma associação de ciclistas parece ter despertado o interesse em outros grupos sociais, pois no ano seguinte foi fundada a *Radfahrer Verein Blitz* (Sociedade Ciclística Blitz), em 1896. Esta associação esportiva congregava uma maioria de associados teuto-brasileiros e adotava o dialeto alemão nas atas, documentos, nas instruções orais dos treinamentos e no cotidiano⁵. Segundo Frosi *et al.*^{18:5}, por imposições sociais, a Blitz não aceitava membros que não fossem teuto-brasileiros, enquanto a União Velocipédica, apesar de na sua maioria ser composta por imigrantes alemães, aceitava imigrantes ítalo-brasileiros e luso-brasileiros como associados.

Essas representações e práticas culturais^{19,20} assinalavam que havia fronteiras simbólicas nas associações e entre elas. Para a União Velocipédica, as fronteiras de identidade serviam para trocas culturais, enquanto que na Blitz eram estratégias de manutenção da cultura e resistência à inserção de novos costumes. Para além de promover o ciclismo, sócios da União Velocipédica também organizaram uma associação para a prática da ginástica, o *Club Gymnastico Rio-Grandense*, aproximadamente em 1899⁶.

Nas cidades de Pelotas, no sul do Rio Grande do Sul, e Estrela, na região central do estado, a primeira prática ciclística foi identificada na década de 1880. O estudo de Kilpp, Mazo, Lyra²¹ apresenta evidências que o ciclismo era praticado no Prado da Vila de Estrela, em Estrela, no ano de 1888. No sul do estado, em Rio Grande, foi instituído o Clube Cyclista de Rio Grande, em outubro de 1898. Meses depois, no início do ano de 1899, o clube realizou passeios que reuniam mais de 800 pessoas²² e disputas ciclísticas²³.

O jornal A Gazetinha publicou, em 1898, diversas reportagens sobre como pedalar. As notas, com o título de Bicycletismo, buscavam diferenciar a prática de lazer e diária, do esporte iniciado nos clubes, onde a finalidade era imprimir maior velocidade no ato de pedalar^{24,25,26,27}. A reportagem apresentava informações que visavam esclarecer sobre a prática àqueles que se dedicavam ao ciclismo, além de dissertar sobre vantagens e perigos do “exercício da bicycleta”^{24:1}. O texto inicia com a perspectiva de que o gosto por essa prática já estava presente em diversas partes do mundo, assim como se desenvolvia rapidamente em Porto Alegre²⁴. A reportagem estava dividida em dois assuntos: exercício moderado e exercício exagerado. Ancorada em um discurso higienista, fazia uma análise fisiológica e biomecânica dos modos de exercício²⁴. Ao comparar com os exercícios físicos e ginásticos, do ponto de vista higiênico, afirmava-se que o ciclismo preenchia a lacuna deixada por eles no nível aeróbico, pois “obriga o aparelho bronco pulmonar a funcionar mais energicamente, aumentando o número de inspirações e ampliando a caixa thoraxica”^{24:2}. Neste período, um novo ideal cujo eixo era a preocupação com a saúde da população, coletiva e individual, chegava ao Brasil¹¹. Para os Góis Júnior e Lovisolo^{11:41}, mediante reapropriações e reinterpretções, “suas propostas residiam na defesa da saúde e educação pública e no ensino de novos hábitos higiênicos”.

Já na semana seguinte, uma nova reportagem alertava para o equívoco de permitir às crianças a prática do andar de bicicleta, alegando que esta prejudicava o desenvolvimento ósseo em formação e danificava a postura²⁵. O ciclismo

para mulheres foi tema na semana ulterior, mas não sem antes analisar os exercícios praticados por elas naquele período: a ginástica e a dança. Segundo a matéria, tais práticas procuravam “dar ao sexo feminino, ao lado da conservação da beleza das formas, a resistência máxima às diferentes causas de moléstia”^{26:1} e desaconselhava a prática após a puberdade, “quando a mulher começa a representar o seu verdadeiro papel na sociedade”^{26:1}.

Faz-se a ressalva que neste período as mulheres tinham pouca representação no cenário esportivo porto-alegrense, sendo sua atuação limitada, muitas vezes, ao acompanhamento dos pais e maridos²⁸. Os esportes eram impregnados com ideias de competição, disputa e combate, atrelados ao padrão de virilidade masculina, cunhando, assim, um imaginário distante da construção cultural da feminilidade. Mesmo assim, o ciclismo era uma prática consentida à participação das mulheres. Segundo o autor da reportagem, “o exercício da bicicleta veio ainda preencher essa grande lacuna nos conselhos higienicos e dar a mulher ao abrigo das objeções que se apresentam por outros exercícios gymnasticos”^{26:1}. Desta forma, a prática do ciclismo era utilizada para que pudessem abranger espaços para além das suas casas, acompanhando o contexto da época, que “o desenvolvimento do comércio, dos lazeres, do conjunto de equipamentos urbanos, as chama cada vez mais a transpor a soleira da porta”^{29:76}. Assim, “a prática do ciclismo é de summa vantagem no sexo feminino”^{26:1}.

O tema continua na próxima publicação, com uma abordagem fisiológica e psicológica, que indica a prática do ciclismo para as mulheres, pois beneficia diferentes aspectos. O texto alerta que o sistema nervoso da mulher é demasiado impressionável, em razão disso produz “phenomenos que habitualmente fazem o martírio dos paes, maridos, etc.”^{27:1} que são as doenças nervosas, atribuídas então apenas às mulheres. Na visão do autor, com a prática do ciclismo “tenderão a desaparecer ou pelo menos atenuar-se” tais doenças^{27:1}. Estas perspectivas revelam a influência de ideias higienistas no período, que apontavam para a construção de uma sociedade livre das doenças infecciosas e dos vícios deterioradores da saúde e do caráter³⁰.

Estas manifestações para a promoção do ciclismo no Rio Grande do Sul contribuíram para uma maior difusão da prática. Conforme reportagem de jornal, datada de julho de 1899, provas em disputas de 10, 20 e 50 voltas eram realizadas no velódromo do Clube Cyclista, em Rio Grande. O clube também planejava importar bicicletas de modelo Tandem (bicicleta para duas pessoas, com pedal duplo)³¹. E, no princípio do século XX, no ano de 1900, os integrantes do Clube Cyclista realizaram o fechamento do velódromo com grades de ferro. Em comemoração aos melhoramentos conquistados, foi realizada a disputa entre Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, reunindo ciclistas das três cidades que tinham associações de ciclistas organizadas³².

A implantação do ciclismo no Rio Grande do Sul seguiu diferentes caminhos, não sem obstáculos que fizessem as bicicletas trepidar. No fim do século XIX, o ciclismo surgiu como prática esportiva e recurso de transporte, pois apenas existia veículo de tração animal. Na cidade de Porto Alegre, as principais pretensões com o desenvolvimento do ciclismo estavam relacionadas com a própria prática esportiva, além de uma preocupação em adotar hábitos oriundos do continente europeu. Nesse sentido, a bicicleta foi um destacado artefato cultural que representava as aspirações de desenvolvimento da cidade. A “máquina”, como a bicicleta era considerada, rompia com uma forma de locomoção vigente. Alternava-se o animal cavalo por um veículo com rodas.

Conforme Monteiro³³, a primeira via de tração animal foi estabelecida em 1874. Contudo, Pimentel³⁴ afirma que o primeiro bonde de tração animal circulou pela cidade um ano antes, em 1873. Este autor^{34:248} registrou: “o ato da inauguração desse serviço realizou-se a uma hora da tarde, sendo assistido por todas as altas autoridades da capital e grande massa de povo”. Sanhudo^{35:279} relembra que naquele ano, 1873, “um esquisito carro escuro, puxado por um par de burros” atravessou toda a extensão do então Caminho Novo. Embora, há diferentes versões quanto a data do início da circulação de bondes por tração animal em Porto Alegre, estão de acordo que apenas em 1903, o bonde elétrico chegou a Porto Alegre. E, posteriormente, a cidade foi sendo ocupada, gradualmente, por automóveis e bicicletas.

As associações de ciclistas se fortaleceram na transição do século XIX para o XX, após a aquisição de suas sedes, a construção dos velódromos, as disputas, o acesso à bicicleta de um número cada vez maior de pessoas e a propagação de textos favoráveis à prática pelos jornais. No entanto, com a introdução da prática do futebol em Porto Alegre, na primeira década do século XX, a multiplicação dos clubes de remo na cidade, bem como de outras práticas de lazer, a prática do ciclismo começou a enfraquecer¹⁸. Os dirigentes das associações de ciclistas, que também eram envolvidos com outras associações esportivas parecem ter deslocado sua atuação para a manutenção de outras práticas. A falta de apoio abalou as associações ciclísticas que encerraram suas atividades na década de 1920.

O fechamento das associações em Porto Alegre não representou o fim da prática do ciclismo. Todavia, nas

décadas seguintes, sem clubes e velódromos, as competições são escassas. Mas, o uso da bicicleta continua como meio de transporte e lazer para os porto-alegrenses. Os passeios ciclísticos são realizados esporadicamente pelos adeptos do ciclismo no século XX.

O diálogo com o tempo presente: discursos sobre ciclismo no ano da Copa de Futebol

Nessa relação com passado, percebe-se que as iniciativas de ascensão do uso da bicicleta, nos dias atuais, mantêm o mesmo padrão de discurso: a busca por saúde, ou seja, uma visão higienista de qualidade de vida, que motiva ações para a disseminação da prática em Porto Alegre. De acordo com Góis Júnior e Lovisoló¹¹, no Brasil, o Movimento Higienista do final do século XIX e início do século XX é o mesmo “movimento da saúde” da atualidade, porém adquiriu nova roupagem e foi adaptado por mudanças nas condições, provocando alteração dos objetivos.

Além dos discursos regidos para uma ideia de saúde, existem os dirigidos para a diminuição da poluição originária dos veículos motorizados. Como exemplo cita-se o movimento Massa Crítica³⁶, que classifica a bicicleta como o meio de transporte mais democrático, ágil, saudável e sustentável. Além disso: “A Massa Crítica é uma celebração para quebrar a monotonia, mecanicidade e agressividade do trânsito urbano, levando alegria e outros elementos mais humanos – braços, pernas e rostos – ao asfalto”³⁶. Movimentos como esse impulsionaram a reforma das vias de transporte da cidade.

No ano da Copa de Futebol no Brasil, de acordo com informações disponibilizadas no jornal Zero Hora, a cidade de Porto Alegre possuía 23,6 km de ciclovias e ciclofaixas concluídas no mês de abril de 2014³⁷. Faz-se a ressalva que são consideradas ciclovias os trechos segregados do trânsito de veículos automotores por uma divisão física. A presença de canteiros, calçadas, tachões e grades de proteção caracterizam uma ciclovia. Já a ciclofaixa é caracterizada pela sinalização na forma de pintura no asfalto, indicando o espaço exclusivo para o trânsito de bicicletas. Segundo a EPTC, a rede cicloviária do município era composta por 13 ciclovias/ciclofaixas finalizadas¹.

No período, a cidade de Porto Alegre também possuía outras seis ciclovias em fase de planejamento ou de construção. A mais conhecida delas, a Ciclovia da Avenida Ipiranga, já era utilizada, mesmo não estando concluída. No total, com as obras finalizadas, a extensão total da ciclovia deverá alcançar 9,4 km. Todavia, até maio de 2016, após quatro anos da inauguração do primeiro trecho da ciclovia, as obras ainda não estavam finalizadas³⁸. Além dessa, outras três ciclovias estavam em etapa licitatória ou em construção, e duas estavam previstas no planejamento¹.

Em publicação intitulada “Ciclovia do Futuro”, o jornal Zero Hora criticava, já em 2014, o ritmo desacelerado das obras: “Nesse ritmo, demoraria cerca de 120 anos para que se tornasse realidade todo o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI)”, que prevê uma malha viária de 495 km de ciclovias^{1,37}. A promessa era concluir naquele ano 50 km, e, até 2016, 129,46 km³⁷. No entanto, no mês de maio de 2016, os porto-alegrenses podiam contar com “41 km de ciclovias disponíveis para seus deslocamentos, lazer ou trabalho”³⁹. E, até abril de 2017, a este montante foram acrescidos somente 4 km de extensão⁴⁰, acompanhados de uma proposta para estabelecer ciclorrotas (espaço compartilhado entre veículos motorizados e bicicletas) na cidade⁴¹.

A cidade também foi palco de diversos eventos e movimentos envolvendo o ciclismo. Alguns deles foram organizados por ciclistas independentes, com caráter de protesto frente às condições de mobilidade urbana. Destacamos os passeios realizados pela Massa Crítica, que ocorriam, e ainda ocorrem, na última sexta-feira de cada mês. Segundo as páginas virtuais do movimento, “a Massa Crítica é um evento sem qualquer organização centralizada, é organizada por cada um e por todos os participantes”⁴². Trata-se de um “momento no qual ciclistas se encontram pra pedalar pelas ruas da cidade de forma democrática e buscando maior visibilidade para estes modais de transporte urbano”⁴².

No âmbito universitário, passeios ciclísticos passaram a constar no calendário de eventos da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) a partir de 2013. Denominado de “UFRGS sobre rodas”, a primeira edição do evento ocorreu em maio de 2013 e teve a participação de aproximadamente 150 ciclistas⁴³. Na ocasião, foi prestada uma homenagem póstuma ao professor Antônio Carlos Guimarães, docente da Escola de Educação Física (ESEF) e pró-reitor de extensão da UFRGS, triatleta e ciclista. Guimarães faleceu em um acidente no ano de 2005, quando pedalava na Avenida Beira Rio, local de treinamento de ciclistas porto-alegrenses⁴³. Já a segunda edição do evento ocorreu em abril de 2014, reunindo cerca de 250 ciclistas, que percorreram o trajeto de 14 quilômetros do *Campus* Central com destino ao *Campus* do Vale da UFRGS. No encerramento, foi prestada uma homenagem póstuma para duas estudantes e ciclistas da UFRGS, que faleceram em razão de dois acidentes distintos em Porto Alegre, no dia 20 de março de 2014, enquanto pedalavam em suas bicicletas⁴⁴.

Diante do aumento do uso da bicicleta como meio de transporte e lazer, algumas iniciativas estão ocorrendo com o intuito de ensinar pessoas a andar de bicicleta e também pedalar pelas vias da cidade. Diversos grupos de ciclistas oferecem aulas para grupos interessados nesse aprendizado. No que se refere ao ensino elementar do uso da bicicleta, a atividade nesse sentido com maior visibilidade é o projeto BiciEscola Parque Marinha, iniciada em 2013 e BiciEscolhinha, voltada para crianças, em 2014⁴⁵. Essa iniciativa ocorre aos domingos, no Velódromo do Parque Marinha do Brasil, em uma pista construída para a realização de corridas na década de 1980, mas que foi considerada inapropriada para as competições de ciclismo.

O projeto BiciEscola Parque Marinha é uma realização em parceria da organização não governamental Centro de Inteligência Urbana de Porto Alegre (CIUPA), a loja de materiais pra ciclismo Dudu Bike, além da entidade UrbsNova Porto Alegre-Barcelona – Agência de Inovação Social. O projeto também conta com o apoio da Prefeitura Municipal de Porto Alegre (PMPA), através da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) e das secretarias de Esporte e Governança Local. De acordo com informações da Secretaria de Governança Local, já nos primeiros seis meses de projeto foram instruídos aproximadamente 250 alunos⁴⁴. A loja Dudu Bike empresta as bicicletas e oferece os instrutores para as aulas práticas. A EPTC oferta as aulas teóricas sobre leis e segurança no trânsito. Além disso, o projeto BiciEscola Parque Marinha estabeleceu uma parceria com a rede de ciclistas Bike Anjo, responsável por orientar a utilização da bicicleta no meio urbano. O projeto também conta com a colaboração do Banco Itaú, que realizou doações de bicicletas⁴⁵.

Com relação aos projetos de mobilidade urbana, cuja finalidade é aumento do uso da bicicleta, uma iniciativa de destaque é o sistema de empréstimo denominado “Bike PoA”. Tal ação ocorre com as parcerias do Banco Itaú, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Portal Mobicidade e a empresa Serttel, responsável pela manutenção das estações e bicicletas. No ano de 2014, o “Bike PoA” contabilizava 39 estações com um total de 390 bicicletas³⁷.

O usuário pode optar por adquirir um passe mensal ou diário. É possível retirar, utilizar e devolver as bicicletas em qualquer uma das estações⁴⁵. No mês de junho de 2014, ocorreu a publicação de reportagem no *site* do jornal Zero Hora, com informações sobre a utilização desse sistema. Conforme a reportagem, desde a implantação do “Bike PoA” em setembro de 2012, foram realizadas mais de 500 mil viagens entre as estações ao longo dos dois primeiros anos do projeto. Além disso, o sistema contava com mais de 100 mil usuários cadastrados. A reportagem também mostra quais foram as estações com maior número de viagens entre janeiro e maio de 2014, a saber: estações do Gasômetro, Praia de Belas e Redenção. Diante dessas informações que referem lugares com equipamentos para o lazer ou próximos de parques evidenciamos que grande parte do público que utiliza esse serviço, busca a bicicleta como meio de lazer. Destaca-se que as três estações estão localizadas junto de espaços tradicionais de lazer na cidade, situando-se a estação Praia de Belas em frente ao Parque Marinha do Brasil⁴⁶.

Nos propósitos apresentados pelo *site* do “BikePoA”, utilizam-se discursos que associam o uso da bicicleta a uma vida entendida enquanto saudável e à ideia de um transporte sustentável⁴⁷. Tais representações eram produzidas socialmente, também, por reportagens de jornais. Em junho de 2014, por exemplo, o Zero Hora divulgou um estudo apontando “que as pessoas que vão de bicicleta para o trabalho são mais felizes”⁴⁸. A reportagem afirmava que os “trabalhadores mais saudáveis” utilizavam a bicicleta como meio de transporte, além de salientar a “magrela eficiente” como uma alternativa para driblar os ônibus, as lotações e trens lotados. Todavia, o “BikePoA”, apresenta alguns problemas, pois há poucas bicicletas disponíveis para os usuários e algumas estão danificadas⁴⁹. Conforme reportagem do jornal Zero Hora, as melhorias prometidas não foram realizadas até o começo do mês de setembro de 2016⁵⁰.

Em um período de difícil deslocamento pela cidade, devido às obras em andamento na capital porto-alegrense, as concepções de saúde e os problemas enfrentados pelos trabalhadores que dependem do transporte público, eram enfatizados como meios para motivar o uso da bicicleta⁴⁸. Entretanto, o número de acidentes de trânsito envolvendo ciclistas está em crescimento em Porto Alegre. Porém, de acordo com dados estatísticos oficiais, o índice desse tipo de ocorrência vem oscilando nos últimos anos. O número de acidentes do ano de 2009 foi de 296, no ano seguinte aumentou para 303, declinando novamente em 2011, chegando a 230 no ano de 2013, conforme dados da Empresa Pública de Transporte e Circulação¹, já em 2016⁴⁰ foram encontradas 163 ocorrências. Diante disto, a análise destes dados indica que não há um aumento no número de acidentes envolvendo bicicletas.

Quanto às ciclistas mulheres, foi registrado, em 2017, um percentual de 25% de usuárias entre as ruas Mariante e Protásio Alves, em dia útil, das 7h às 19h⁴⁰. Algumas organizações têm criado iniciativas para motivar e auxiliar o uso da bicicleta por mulheres como meio de locomoção na cidade, como o coletivo intitulado “Pedal das Gurias”^{51,52}. É possível

que com o aumento da utilização da bicicleta por mulheres e homens, a divulgação de notícias pelos jornais e televisão sobre o assunto, os movimentos organizados pelos ciclistas, as manifestações de grupos dando visibilidade aos acidentes, entre outros fatores, desenhe novos cenários para todos os envolvidos no trânsito. Neste sentido, a presença de bicicletas pelas ruas e calçadas da cidade cada vez provoca menos estranhamento. Com a expansão cicloviária, muitos ciclistas que utilizavam as mesmas vias que os demais meios de transporte, agora estão isolados do contato com os veículos automotores. Talvez, com a implantação de ciclorrotas, se a proposta for efetivada, o compartilhamento das vias entre veículos automotores e bicicletas também caminhe neste sentido.

No que diz respeito aos números de ocorrências criminosas envolvendo a bicicleta, as informações são escassas. Talvez isso ocorra porque o assunto não é considerado interessante pela imprensa para a publicação deste tipo de informação, pois encontramos uma referência que demonstra o acréscimo de ocorrências dessa natureza. Dados da Delegacia de Polícia Regional de Porto Alegre apontam que de janeiro de 2013 até agosto do mesmo ano, foram registrados 47 furtos de bicicletas, um aumento de 15% no número de ocorrências se comparado ao mesmo período de 2012. Conforme a reportagem, o número de ocorrências ainda é inexpressivo levando-se em conta os furtos de qualquer outra natureza. No entanto, já se mostrava perceptível o aumento do comércio de peças usadas em estabelecimentos destinados ao ciclismo e que não são registrados na PMPA⁵³.

Conclusões

As bicicletas e seus benefícios, evidenciados em jornais do final do século XIX e início do século XX, também são assuntos de reportagens na imprensa porto alegreense do século XXI. Ao confrontar passado e presente percebemos que os sentidos atribuídos à prática estabelecem relações de aproximação e reconfiguração emergentes de outro tempo e espaço social. No passado, a ênfase sobre o ciclismo pelos clubes era dada à prática competitiva, porém ideias em torno da promoção da saúde estavam em progressão, assim como da utilização da bicicleta como meio de transporte. No presente, algumas dessas ideias permanecem, mas com outras facetas. O destaque na imprensa evidencia o ciclismo como meio de lazer e transporte, principalmente, devido às obras que dificultam o deslocamento por outros meios de locomoção, como carros e ônibus. Entretanto, nas fontes do Tempo Presente, a divulgação de campeonatos e provas de ciclismo inexistiu nos jornais consultados para o estudo, realidade distinta da encontrada na transição dos séculos XIX e XX.

Consideramos o aumento do número de automóveis e as obras que a cidade passou, no período inicial do século XX, como um fator determinante para o decréscimo da prática do ciclismo por dois motivos. O primeiro motivo está relacionado à segurança: com o aumento da circulação de veículos, andar de bicicleta pelas ruas de Porto Alegre se tornava perigoso. Além deste, os anseios por artefatos modernos que contribuíram para a expansão do ciclismo parecem, naquele momento histórico, ter ajudado para o declínio desta prática. A bicicleta que deixou o animal em segundo plano era ultrapassada pelo automóvel, para retornar, nos dias contemporâneos, como alternativa a este.

A Copa do Mundo de futebol de 2014, realizada no Brasil, parece ter contribuído com a expansão – a passos lentos – do ciclismo na cidade de Porto Alegre, uma das capitais que sediou o evento. Nos anos que antecederam este megaevento, foram observados investimentos urbanos que contemplavam a prática, bem como, o crescimento de iniciativas de difusão dos benefícios e da valorização da bicicleta na capital do estado.

Apesar da grande diferença entre os períodos históricos – mais de cem anos – e suas especificidades, se compararmos as razões da difusão da bicicleta na imprensa e nos investimentos públicos, observamos, ainda, que em ambos, os discursos em torno do ciclismo são na direção deste ser uma opção de transporte, bem como trazer benefícios à saúde. Desta maneira, tais evidências demonstram que representações produzidas no passado ainda possuem fragmentos no Tempo Presente.

Referências

1. Empresa Pública de Transporte e Circulação. Cicloviário. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227 [2014 abr 10].
2. Licht H. Ciclismo no Rio Grande do Sul 1869-1905. Porto Alegre (RS): Editora UFRGS; 2002.
3. Mabilde A. Estaleiro mabilde – as relações com os funcionários do estado (1896-1943). [Dissertação de Mestrado]. Porto Alegre: Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul; 2009.

4. Sport e reminiscências. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 1907 dez 8.
5. Mazo J, Gaya A. As associações desportivas em Porto Alegre, Brasil: espaço de representação da identidade cultural teuto-brasileira. *Revista Portuguesa de Ciências do Desporto*. 2006; 6(2): 205-213.
6. Mazo J, Assman A, Balbinotti C, et al. Associações esportivas no Rio Grande do Sul: lugares e memórias. Novo Hamburgo (RS): Feevale; 2012.
7. Pereira E. As práticas equestres em Porto Alegre: percorrendo o processo da esportivização (1920-1940). [Dissertação de Mestrado]. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul; 2012.
8. Silva C. O remo e a história de Porto Alegre, Rio Grande do Sul: mosaico de identidades culturais no longo do século XIX. [Dissertação de Mestrado]. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul; 2011.
9. Moraes RD, Mazo JZ. O início da prática do ciclismo em Porto Alegre e sua relação com o jornalismo. [Trabalho de Conclusão de Curso]. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul; 2012.
10. Maduro P, Pereira E, Mazo J. Dos “pegas” às primeiras corridas oficiais de automobilismo de rua em Porto Alegre na década de 1920. *Revista Didática Sistêmica*. 2013; 5(1): 17-31.
11. Góis Junior E, Lovisolo HR. Descontinuidades e continuidades do movimento higienista no Brasil do século XX. *Rev Bras Ciênci Esporte*. 2003; 25(1): 41-54.
12. Pesavento S. *História & História Cultural*. 2. ed. Belo Horizonte (MG): Autêntica; 2008.
13. Bacellar C. Fontes documentais: uso e mau uso dos arquivos. In: Pinski C. *Fontes históricas* 2. ed. São Paulo (SP): Contexto; 2010. p. 23-80.
14. [Anonymus]. Alguns cyclists. *Jornal do Commercio*, Porto Alegre, 1895 mar 6.
15. [Anonymus]. Club Velocipedico. A Federação, Porto Alegre, 1895 mar 16.
16. [Anonymus]. Diversas – União Velocipedica. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 1895 dez 17.
17. [Anonymus]. Notas diárias. *Mercantil*, Porto Alegre, 1895 mar 9.
18. Frosi T, Cruz L, Moraes R, Mazo J. A prática do ciclismo em clubes de Porto Alegre/RS. *Pensar a Prática*. 2011; 14(3): 1-18.
19. Chartier R. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Lisboa: Editora Difel; 2002.
20. Burke P. *O que é história cultural?* Rio de Janeiro: Zahar; 2005.
21. Kilpp C, Mazo J, Lyra V. Um olhar histórico sobre a emergência dos primeiros clubes esportivos na cidade de Teutônia, no Rio Grande do Sul. *Pensar a Prática*. 2010; 13(1): 1-16.
22. [Anonymus]. Club Cyclista de Rio Grande. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 1899 jan 12.
23. [Anonymus]. Segundo Anniversario. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 1900 nov 2.
24. [Anonymus]. Bicycletismo. *A Gazetinha*, Porto Alegre, 1898 jun 29.
25. [Anonymus]. Bicycletismo. *A Gazetinha*, Porto Alegre, 1898 jul 6.
26. [Anonymus]. Bicycletismo. *A Gazetinha*, Porto Alegre, 1898 jul 13.
27. [Anonymus]. Bicycletismo. *A Gazetinha*, Porto Alegre, 1898 jul 20.
28. Mazo J, Silva C, Lyra V. As mulheres no cenário do associativismo esportivo em Porto Alegre/RS na transição do século XIX para o XX: alternativas de sociabilidade e lazer para elas. *Revista Licere*. 2010; 13(3): 1-25.
29. Schpun M. *Beleza em jogo: cultura física e comportamento em São Paulo nos anos 20*. São Paulo (SP): Boi Tempo Editora; 1999.
30. Guiraldelli P. *Educação Física Progressista*. São Paulo (SP): Loyola; 1987.
31. [Anonymus]. Torneio de ensaio. *Correio do Povo*, Porto Alegre, 1899 jul 2.
32. [Anonymus]. Páreo Rio Grande. *Correio do Povo*. Porto Alegre, 1900 jan 11.
33. Monteiro C. *Porto Alegre: urbanização e modernidade. A construção social do espaço urbano*. Porto Alegre (RS): EDIPUCRS; 1995.
34. Pimentel F. *Aspectos gerais de Porto Alegre*. Imprensa Oficial. Porto Alegre, 1945.
35. Sanhudo AV. *Porto Alegre: crônicas de minha cidade*. Caxias do Sul (RS): Editora Universidade de Caxias do Sul; 1979.
36. Massa Crítica. Disponível em: <http://www.massacriticapoa.wordpress.com> [2014 abr 12].
37. Ely L. *Ciclovía do futuro*. Zero Hora, Porto Alegre, 2014 jun 12.
38. Balsemão R. No aniversário de quatro anos, ciclovía da Ipiranga está incompleta e carece de manutenção. Zero Hora, Porto Alegre, 2016 maio 6.
39. Prefeitura de Porto Alegre. EPTC completa 41 km de ciclovias com redução de acidentes fatais. Disponível em: goo.gl/rzsmqj [2016 set 13].

40. [Anonymus]. Ciclovias ainda são insuficientes em Porto Alegre. Correio do Povo, Porto Alegre, 2017 abr 15.
41. Empresa Pública de Transporte e Circulação. Cicloviário. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227 [2017 jul 4].
42. Massa Crítica - Porto Alegre. Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/massacriticapoars/?fref=ts> [2016 set 13].
43. Passeio ciclístico teve a participação de mais de 150 pessoas. Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/ufrgs/noticias/passeio-ciclistico-teve-a-participacao-de-mais-de-150-pessoas> [2014 abr 30]
44. Consciência sobre duas rodas. Universidade federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/ufrgs/noticias/consciencia-sobre-duas-rodas> [2014 abr 30].
45. A Biciescola. Disponível em: <https://biciescola.org/> [2016 set 13].
46. Campos P. Biciescola Parque Marinha abre novas inscrições. Secretaria de Governança Local. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/smg/default.php?p_noticia=162350&biciescola+parque+marinha+abre+novas+inscricoes [2014 abr 12].
47. Bikepoa. Bike Poa - Itaú. Disponível em: <http://www.movesamba.com.br/bikepoa/home.asp> [2014 jun 28].
48. [Anonymus]. Estudo aponta que pessoas que vão de bicicleta para o trabalho são mais felizes. Zero Hora, Porto Alegre, 2014 jun 10.
49. Vargas B. Mais de 80% das estações do bikepoa oferecem bicicletas com problemas em porto alegre. Zero Hora, Porto Alegre, 2014 jun 4. Disponível em: <http://zh.clicrbs.com.br/rs/porto-alegre/noticia/2014/06/mais-de-80-das-estacoes-do-bikepoa-oferecem-bicicletas-com-problemas-em-porto-alegre-4517779.html> [2014 jun 6].
50. Weber JR. Bikepoa aguarda por melhorias prometidas. Zero Hora, Porto Alegre, 2016 set 6.
51. [Anonymus]. Grupo de pedal só de mulheres promove autonomia e empoderamento por meio da bicicleta. SUL21, 30 abr. 2016. Disponível em: <http://www.sul21.com.br/jornal/grupo-de-pedal-so-de-mulheres-promove-autonomia-e-empoderamento-por-meio-da-bicicleta/> [2017 jun 10].
52. Pedal das Gurias – POA. Facebook. Disponível em: <https://www.facebook.com/groups/203597253321210/> [2017 jul 4].
53. Wagner C. Em um ano, furto de bicicletas cresce 15% em Porto Alegre. Zero Hora, Porto Alegre, 2013 nov 14. Disponível em: <http://zh.clicrbs.com.br/rs/noticia/2013/09/em-um-ano-furto-de-bicicletas-cresce-15-em-porto-alegre-4268995.html> [2013 dez 11].