

MAURÍCIO WALDMAN



PEDALANDO RUMO AO FUTURO



EDITORA KOTEV
SÉRIE MEIO AMBIENTE 7

PEDALANDO RUMO AO FUTURO ¹

Maurício Waldman ²

A bicicleta é o meio de transporte mais barato e ambientalmente menos oneroso que se conhece. Os poderes públicos no Brasil geralmente não dão atenção ao veículo e raramente os planejadores urbanos se recordam das ciclovias.

Responsáveis diretos pelo caos urbano que hoje o país atravessa, os gestores urbanos chegam ao deslante de descartar a ideia como irrealista ou até mesmo impraticável.

Porém, a despeito desta opinião, países do Primeiro Mundo como Japão, Suécia, Bélgica, Dinamarca e França ou como a Índia e a China, para citarmos o Terceiro Mundo, dão grande atenção ao ciclismo.

Existem milhões de bicicletas em circulação no planeta, utilizadas por todos os sexos, idades e classes sociais. Já no final do século passado, mais de 40% da população dos Países Baixos tinha a bicicleta como meio de transporte.

Em Salzburg (Áustria), no mesmo lapso de tempo, 19% dos moradores se deslocavam sobre duas rodas e em Munique, 15% dos cidadãos também pedalavam no dia a dia.

O sucesso do veículo é indiscutível. Alavancado pela falência do modelo de transporte individual baseado no automóvel e no consumo de combustíveis fósseis, a demanda por bicicletas subiu tão rapidamente quanto o preço do petróleo e sua escassez crescente.

Sabe-se que no final dos anos 1970 foram vendidas na Alemanha e nos Estados Unidos mais bicicletas do que automóveis. Até mesmo no Reino Unido, país rico em petróleo, a venda de bicicletas superou as de automóveis.

Estes dados formam um elenco de notícias que se anteciparam ao quadro dramático dos dias atuais, de um mundo que precisa livrar-se da ameaça da carbonização da atmosfera e empenhar-se em construir uma vida saudável.

Recorde-se que esta solução está presente na história urbana faz muito tempo. Acredita-se que o primeiro esboço da bicicleta tenha saído da mente do genial Leonardo da Vinci, florentino pluriapto dotado de enorme talento inventivo (Figura 1).



Figura 1 - Modelo construído a partir do *Codex Atlanticus*, um dos desenhos de autoria de Leonardo da Vinci (Fonte: < <https://www.flickr.com/photos/artimageslibrary/3758932231> >. Acesso: 12-10-2018).

Além do mais, diversos documentos sob a guarda de museus comprovam estudos idealizados por Leonardo da Vinci, com desenhos que mostram claramente o sistema de transmissão por corrente, mecanismo físico básico para acionar a bicicleta.

Os especialistas não relutam em considerar esta concepção como sendo o primórdio da bicicleta moderna, dado que na ausência deste engenhoso sistema, o veículo, tal como o conhecemos, simplesmente não existiria.

Quanto ao veículo em si, os historiadores creditam Karl Friedrich Drais Von Sauerbronn, alemão de estirpe nobre, como o propagador do uso da bicicleta. O protótipo do inventor foi apresentado pela primeira vez na cidade de Mannheim, em 1817.

A preocupação de Karl Freidrich Drais em criar sua *Laufmaschine* (“máquina de correr”), era colocar em uso um veículo que fosse rápido e barato, ao alcance de qualquer bolso, permitindo que todo cidadão pudesse agilizar seus deslocamentos nas cidades (Figura 2).

Mais tarde, o ferreiro francês Pierre Michaux aprimorou o invento, adicionando pedais e a cadeia de propulsão de Leonardo. Entusiasmado com a invenção, Michaux fundou a primeira fábrica de bicicletas que se conhece, dando início à produção em massa.

O surgimento do automóvel, apesar de ofuscar a bicicleta, não conseguiu deter sua crescente aceitação. Em grande parte, a afeição pelo simpático veículo de duas rodas advém do enorme sentimento de liberdade e autonomia que proporciona.

Primeiramente, porque para pedalar podemos contar apenas com nós mesmos. Segundo, na medida em que alcançamos pontos cada vez mais distantes de bicicleta, reforça-se a compreensão das possibilidades inatas dos indivíduos, ocultas pelo mesmo sistema que impõe a todos os ônibus lotados, carros poluentes e trens superlotados.

Quem utiliza bicicleta sabe e pode confirmar: ela altera a concepção do espaço que observamos à nossa volta. Qualquer um que tenha realizado um trajeto de ônibus ou de automóvel e o tenha refeito de bicicleta, nota a mudança do campo visual e da percepção do ambiente decorrente da prática do ciclismo.



FIGURA 2 - Ilustração oitocentista da *Laufmaschine* (Fonte: < <https://www.treehugger.com/bikes/happy-200th-birthday-bicycle-timely-response-environmental-crisis.html> >. Acesso: 12-10-2018).

Detalhes e pormenores de ruas, praças, avenidas e outros elementos da paisagem, que antes escapavam da nossa visão, ganham outra dimensão, passando a ser mais bem percebidos.

Ao contrário do automóvel, que enfatiza a alienação das pessoas da paisagem ao seu redor, a bicicleta reforça os laços dos cidadãos com o ambiente imediato. Portanto, tonifica um vínculo essencial para os que propõem cidades saudáveis e uma cidadania regrada pela felicidade e bem-estar.

Estas afirmações encontram confirmação nas múltiplas vantagens oferecidas pela bicicleta. Isto porque além de constituir um meio de transporte inteligente e barato, existem vários benefícios com a utilização do veículo, dentre os quais:

- A bicicleta é o veículo mais ecológico de todos. Num mundo assediado pelo aquecimento global decorrente da queima de combustíveis fósseis, a opção pela bicicleta se impõe por si mesma. Indo direto ao ponto, a bicicleta é um meio de transporte não poluente: 5.000 delas em circulação, representam 6,5 toneladas a menos de poluentes no ar;
- Para ser fabricada, a bicicleta gera pouco impacto no meio ambiente. Com a mesma quantidade de material para fabricar um carro, são produzidas 85 bicicletas;
- Além de veículo de passeio, a bicicleta pode ser utilizada para ir e voltar do trabalho, da escola, para fazer compras, ir ao banco e visitar amigos. Em outras palavras, constitui um meio de transporte;
- Para pequenas distâncias, entre 400 metros a 1,5 km, a bicicleta é imbatível quanto ao tempo necessário para realizar percursos, ganhando disparado do automóvel;
- Fato que merece ser lembrado, ninguém fica preso em engarrafamentos numa bicicleta. Trata-se do único meio de transporte que liga a porta da residência diretamente ao local de destino;
- A bicicleta é um veículo fácil de dirigir. Versátil, é passível de integração com qualquer outro meio de transporte.
- A bicicleta possui baixo custo de manutenção. Percorrendo 20 km/dia ao longo de um ano, no máximo precisamos trocar os pneus, as correntes e checar os freios. Trata-se sem dúvida alguma do veículo mais barato e econômico do mundo, evitando gastos com passagens, álcool e gasolina;
- Ainda falando de dinheiro: com a soma necessária para adquirir um carro popular compram-se 60 bicicletas para 60 pessoas;
- A bicicleta poupa espaço, pois é fácil de estacionar e de guardar. Onde cabe um carro, entram entre 10 a 15 bicicletas. No trânsito, onde passa um automóvel, transitam 6 bicicletas;



Figura 3 - Ciclistas na Noruega, país em que o ciclismo conquistou enorme popularidade no meio urbano (Fonte: < <https://www.norwegianamerican.com/sports/cycling-in-norway/> >. Acesso: 12-10-2018).

- A bicicleta só utiliza nossa própria energia, que num ônibus ou automóvel seria consumida em nervosismo e mau humor;
- Tal como andar a pé, a prática do ciclismo faz bem à saúde, combate o *stress* e ademais, torna mais agradável qualquer trajeto.

Num momento em que as pessoas estão buscando alternativas a um modelo urbano que encontra crescente dificuldade de se manter e assegurar um mínimo de qualidade de vida, a bicicleta é uma opção atraente e bem-vinda.

Mais do que nunca buscamos um equilíbrio que para ser viável, tem que ser abraçado por todo cidadão consciente.

Façamos nossa parte imediatamente: de preferência sob duas rodas!

1 **Pedalandando rumo ao Futuro** é uma reportagem primeiramente disponibilizada pelo Site Cultura Verde! Em 20-06-2009. A presente edição deste texto foi masterizada em Outubro de 2018 pela **Editora Kotev** (Kotev ©) para fins de acesso livre na Internet. **Pedalandando rumo ao Futuro** incorpora revisão ortográfica com base nas regras vigentes quanto à norma culta da língua portuguesa, cautelas de estilo, repaginação normativa e normatizações editoriais inerentes ao formato PDF, também permitindo consulta em aparelhos celulares. A confecção da edição digital contou com a Assistência de Editoração Eletrônica, Pareceres Técnicos e Tratamento Digital de Imagens do *webdesigner* Francesco Antonio Picciolo, E-mail: francesco_antonio@hotmail.com, Site: www.harddesignweb.com.br. Anote-se que editorialmente, **Pedalandando rumo ao Futuro** é um material gratuito, sendo vedada qualquer forma de reprodução comercial e igualmente, de divulgação sem aprovação prévia da **Editora Kotev** (Kotev©). A citação de **Pedalandando rumo ao Futuro** deve obrigatoriamente incorporar referências ao autor, texto e apensos editoriais conforme padrão modelar que segue: WALDMAN, Maurício. *Pedalandando rumo ao Futuro*. Série Meio Ambiente Nº. 7. São Paulo (SP): Editora Kotev. 2018.

2 **MAURÍCIO WALDMAN** é antropólogo, consultor ambiental, jornalista, professor universitário e pesquisador. Militante ambientalista histórico do Estado de São Paulo, Maurício Waldman somou a esta trajetória experiências institucionais na área do meio ambiente e uma carreira acadêmica diversificada, com contribuições nas vertentes da antropologia, geografia, sociologia e relações internacionais. Waldman foi colaborador de Chico Mendes, Coordenador de Meio Ambiente em São Bernardo do Campo (SP) e Chefe da Coleta Seletiva de Lixo na capital paulista. Nos anos 1990, participou no CEDI (Centro Ecumênico de Documentação e Informação, São Paulo e Rio de Janeiro), em movimentos em defesa da Represa Billings no Grande ABC Paulista e em diversas entidades ecológicas, dentre as quais o Comitê de Apoio aos Povos da Floresta de São Paulo e do Comitê de Fiscalização do Reator Nuclear do Projeto Aramar, em Iperó (SP). Maurício Waldman colaborou com a mídia impressa em diversas modalidades. Foi colunista, articulista e/ou colaborador da Agência Ecumênica de Notícias (AGEN), do jornal Diário do Grande ABC, Folha de São Paulo (Seção do Grande ABC), revista Tempo & Presença, site da Editora Cortez, boletim Linha Direta, revista Teoria & Debate, revista Ambiente Urbano, site do Prof Assessoria em Educação, site Cultura Verde, Secretaria de Comunicação de São Bernardo do Campo, jornal O Imparcial e da revista Brasil-África Magazine. Maurício Waldman atuou durante dez anos como professor-convidado no Centro de Estudos Africanos da USP (CEA-USP) e em muitos cursos de capacitação no temário étnico e racial em secretaria de educação de todo o país. Autor de 18 livros e de mais de 700 artigos, textos acadêmicos e pareceres de consultoria, Waldman escreveu, dentre outras obras, *Ecologia e Lutas Sociais no Brasil* (Contexto, 1992) e *Antropologia & Meio Ambiente* (SENAC, 2006), primeira obra brasileira no

campo da antropologia ambiental. Waldman é graduado em Sociologia (USP, 1982), mestre em Antropologia (USP, 1997), doutor em Geografia (USP, 2006), pós-doutor em Geociências (UNICAMP, 2011), pós-doutor em Relações Internacionais (USP, 2013) e pós-doutor em Meio Ambiente (PNPD-CAPES, 2015).

MAIS INFORMAÇÃO:

Plataforma Lattes-CNPq: <http://lattes.cnpq.br/3749636915642474>

Portal do Professor Maurício Waldman: www.mw.pro.br

Maurício Waldman - Textos Masterizados: <http://mwtextos.com.br/>

Biografia Wikipédia (English): http://en.wikipedia.org/wiki/Mauricio_Waldman

Blog Pessoal: <http://mauriciowaldman.blogspot.com.br/>

E-Mail: mw@mw.pro.br

CONHEÇA A SÉRIE MEIO AMBIENTE



<http://mwtextos.com.br/serie-meio-ambiente/>



Os debates sobre MEIO AMBIENTE são um pilar central de atuação da EDITORA KOTEV, publicadora digital que entrou em atividades no ano de 2016. Também trabalhamos com temas relacionados com RELAÇÕES INTERNACIONAIS, AFRICANIDADES, CARTOGRAFIA, ANTROPOLOGIA e EDUCAÇÃO POPULAR.

Saiba mais sobre a EDITORA KOTEV. Acesse nossa página:
<http://kotev.com.br/>

Qualquer dúvida nos contate. Estamos à disposição para atendê-lo:
atendimento@kotev.com.br