

Bicicleta: arquétipo da cultura material e vida boa

Giordana dos Anjos

Introdução

Com um movimento despretensioso de colocar um rádio no chão da sala para compartilhá-lo com todos da casa, nasce um objeto com o sentido de partilhar, e que pode ocupar esse espaço aglutinador do lar. Daquele gesto, tão ingênuo, surgiu a televisão como sendo o deus do lar na primeira era do consumismo, percepção que se prova pela forma de mudar de canal, que exigia o ritual de se ajoelhar, e pelo impacto social que teve a tela plana ao ser pendurada na parede, substituindo o quadro. Esses objetos determinam não só de que modo é usada a sala, mas a casa inteira, assim como moldam a forma como as pessoas se relacionam, comem, sentam e olham uns aos outros. Uma observação criteriosa do comportamento humano é capaz de revelar novas oportunidades relacionadas às necessidades.

Sudjic (2010) afirma que os objetos não existem no vácuo, eles são parte de uma complexa coreografia de interações. Assim, é possível observar que os objetos ultrapassam sua primeira função, a de serem úteis, ganhando novos valores e significados a partir do resultado da experiência. Esses valores são atribuídos por quem os possui, ou seja, o objeto desperta no outro novas necessidades, promovendo um movimento ideal para quem entende a força da linguagem que as coisas têm.

Desde o início da era industrial até os dias de hoje, a produção de novas tecnologias e produtos é pensada e projetada para que os objetos saiam das fábricas em grande escala e sejam comercializados e consumidos

até que a próxima novidade surja. O modelo econômico atual privilegia o acúmulo de coisas, gerando consequências como desigualdade social, desemprego e prejuízos ambientais, deixando às margens as necessidades urgentes e importantes, que afetam o meio e as pessoas. “Em vez de reprimir nossos desejos primitivos, parece que nossa cultura material tem mais interesse em se entregar a eles” (Sudjic, 2010, p. 9).

O foco do mercado é um sistema linear usado sistematicamente, que contempla a extração, a produção, o uso e a disposição final. Essa lógica prevalece apesar do processo cíclico não linear da natureza. Com efeito, traz consequências a médio e a longo prazo e coloca em pauta a busca por soluções corretivas, que poderiam ser preventivas e proativas.

Dessa forma, a rápida obsolescência e o descarte dos objetos desenharam um cenário socioeconômico inchado e super ocupado por coisas, impondo novas e urgentes posturas da sociedade – incluindo comunidades, instituições de ensino, indústrias, empresas e todos que fazem parte da cadeia produtiva –, com práticas sustentáveis, conscientes e ambientalmente responsáveis. O designer faz parte desse elo, produzindo novos significados aos valores, retomando o respeito pelo que as pessoas são capazes de fazer e a tecnologia não é (Thackara, 2008).

De acordo com Krucken (2009), os designers devem estar preparados para garantir o nascimento de produtos e serviços que respeitem e equalizem os aspectos ambientais, sociais e econômicos envolvidos, criando condições para que o potencial dos recursos locais se converta em benefícios reais e duráveis. O design tem grande importância nesse processo por estar muito ligado à indústria e à materialização de soluções para a sociedade. A visão do designer está vinculada ao cerne da cultura e do entendimento da humanidade envolvida na questão.

Este capítulo tem como objetivo central refletir sobre a relação do design com a cultura material e, numa abordagem filosófica, sobre a vinculação do design com a vida boa, buscando avançar na compreensão das necessidades, possibilidades e desafios. Com isso, a bicicleta servirá neste percurso como veículo e produto da cultura material, conduzirá no

tempo a relação com a vida boa. Nessa perspectiva, buscou-se conceituar cultura material e vida boa por meio de uma revisão bibliográfica de fundamentação teórica, além de temporalizar a trajetória da bicicleta.

Design e cultura material

Os designers que evocam arquétipos,¹ segundo Sudjic (2010), podem levar alguma profundidade psicológica e emocional para o design de objetos, dando a estes uma continuidade consoladora, mesmo que não envelheçam bem e precisem ser continuamente substituídos. Bucaille e Pesez (1989) acreditam que o progresso material seja a única coisa certa, uma vez que a humanidade aumentou seu domínio na Terra na medida em que se tornou uma espécie mais numerosa, ainda que não seja tão certa a proporção de domínio sobre si mesma.

O design é parte da produção da cultura material, “sendo o design em si produto do sistema industrial” (Sudjic, 2010, p. 210). Desse modo, sua contribuição no estreitamento da relação entre sujeito e objeto atravessa a história, “comprovando que não há atividade humana que dispense o suporte material, a começar da sua condição básica: a do espírito de existir e, sobretudo, manifestar-se” (Dohmann, 2013, p. 31). Segundo Bucaille e Pesez (1989), a cultura material pode ser definida, antes de mais nada, como a cultura de massa, aquela que diz respeito à imensa maioria numérica da coletividade estudada.

Entre os inúmeros objetos que fazem parte da cultura material, a bicicleta é um deles e tem sua história ligada diretamente à roda, que foi outra grande invenção histórica, facilitou as tarefas do dia a dia, melhorando a própria condição de vida das pessoas. A bicicleta é um objeto inovador justamente por depender apenas da impulsão humana para se mover, diferentemente de outros veículos que precisam da tração animal, como as carroças. Assim, os seres humanos passaram a usar o novo invento

1 Modelo ou padrão passível de ser reproduzido em simulacros ou objetos semelhantes; qualquer modelo, tipo, paradigma.

para satisfazer as suas necessidades de locomoção. É sem dúvida um instrumento de transformação social e cultural, sob a perspectiva de Baudrillard (2015, p. 26): “É por esse meio que o homem evolui para um devir social objetivo, é por esse meio também que o objeto tende para sua verdade, que é a de sua funcionalidade multiplicada pela libertação da energia”.

Algumas fontes de referências que se dedicam a contar a história da bicicleta relatam que seu início como meio de transporte foi em 1790, por meio do conde Mede de Sivrac, da França, recebendo o nome *celerifer* (celerífero), bastante rude. Ela consistia em duas rodas interligadas por uma ponte de madeira em forma de cavalo, acionadas por impulso alternado dos pés sobre o chão. Contudo, existem estudos que comprovam que na realidade o conde francês nunca existiu, foi um personagem fictício, juntamente com seus desenhos e descrições, criados, em 1891, pelo jornalista francês, Louis Baudry de Saunier (1865-1938), especialista de locomoção terrestre. Portanto, nenhum conde Sivrac existiu (Campos, 2011).

O inventor do veículo movido à força corporal humana, segundo o site National Geographic Brasil,² foi o alemão Karl Friedrich Drais von Sauerbronn (1785-1851), barão von Drais. O veículo de tração humana foi apresentado ao público em 1817. Em 1818, o modelo foi patenteado e aperfeiçoado pelo inglês Dennis Johnson (1760-1833) e rapidamente virou moda em Londres, graças ao marketing desenvolvido por Johnson (Figura 1).

2 Cf. REDAÇÃO NATIONAL GEOGRAPHIC BRASIL, 2024.



Figura 1 – Draisiana ou Laufmaschine do barão Drais von Sauerbronn

Fonte: Wikimedia.org.³

A bicicleta, que está presente no cotidiano das pessoas, acompanha a transformação da humanidade e do mundo. Novas necessidades lhe impuseram ajustes para sua maior eficiência, embora depois tenha se chegado a um modelo tão bem pensado e projetado. Por ter descartado grandes esforços para fazer entender o seu manuseio, sobreviveu ao tempo e às ofertas variadas de veículos, tornando-se um objeto universal, um perfeito arquétipo que possibilitou várias transformações para acompanhar gerações. “O objeto traduz na sua materialidade a intenção do ato preexistente que lhe deu origem; e sua forma é produto de uma performance imaginada antes mesmo da sua própria configuração física” (Dohmann, 2013, p. 32).

A evolução da bicicleta (Figura 2) é parte da cultura material, mas este meio de transporte ainda é considerado subutilizado, mesmo sendo tão importante para oxigenar o fluxo de poluição do meio ambiente. Desse

3 Imagem sob licença Creative Commons Atribuição 3.0, publicada sem alterações: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.pt-br>. Disponível em: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Draisine_or_Laufmaschine,_around_1820._Archetype_of_the_Bicycle._Pic_01.jpg.

modo, repensar seu uso como alternativa de locomoção será novamente uma pauta urgente para uma vida mais saudável e sustentável.

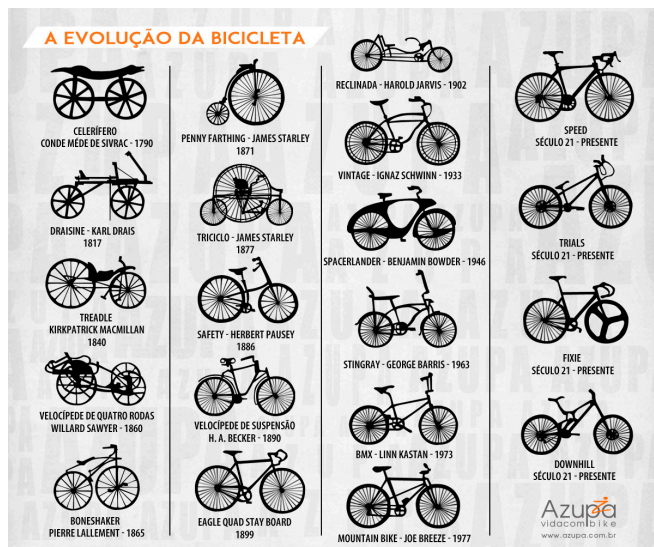


Figura 2 – A evolução da bicicleta

Fonte: Facebook.com/azupa.⁴

Morin (2010) aborda em sua obra *Para onde vai o mundo?* que o futuro nasce do presente, mas que existe certa dificuldade de se ver e de se pensar o presente para se construir um futuro melhor. A Revolução Industrial impôs novos ritmos e novas produções e consumos, e a todo momento da história novas necessidades são implantadas no consciente coletivo como algo essencial.

Tal plano tecnológico é uma abstração: somos praticamente inconscientes, na vida de todo dia, da realidade tecnológica dos objetos. [...] Somos continuamente remetidos, por meio

4 Disponível em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1531092013759124&id=175811009287238&set=a.239511432917195>.

do discurso psicológico sobre o objeto, a um nível mais coerente, sem relação com o discurso individual ou coletivo, e que seria aquele de uma língua tecnológica (Baudrillard, 2015, p. 11).

Desse modo, é possível perceber que existe um excesso de veículos nas ruas, que a cidade vai perdendo seu sentido de ser para dar lugar aos objetos e às coisas. Contudo, as indústrias não param nem diminuem a fabricação de veículos, pois sua procura ainda é intensa e a consequência disso é uma cidade que busca se adaptar a uma realidade de cultura material, mas que ao mesmo tempo deseja mais qualidade de vida. Como afirmam Lipovetsky e Serroy:

A extensão dessas megacidades transforma o problema dos transportes em uma aposta importante das políticas da cidade. É o cotidiano das pessoas que se acha diretamente afetado, e o sentimento da qualidade de vida passa muito pela qualidade dos transportes oferecidos aos usuários (Lipovetsky; Serroy, 2011, p. 172).

Esse mau uso do transporte e a falta de utilização das bicicletas nas ruas das cidades acarretam uma transformação no ecossistema de forma irreversível, assim como um aumento de problemas de trânsito, congestionamentos, doenças causadas pelo ar poluído, entre outros. A cultura de ter um carro para se relacionar melhor com a vida cotidiana e com a cidade deve ser ressignificada.

A posse de um automóvel é mais ainda: espécie de diploma de cidadania, a carta de motorista é a credencial desta nobreza mobiliária cujos custados são a compressão e a velocidade máxima (Baudrillard, 2015, p. 74).

Falta um sistema combinado para disseminar novos valores, em que a bicicleta possa fazer parte como sendo uma possibilidade segura de uso no dia a dia e se inovar na forma de discurso para ter efeito. Thackara (2008) descreve uma abordagem cuja inovação reside em colocar as pessoas de volta como parte das situações, nas quais elas podem se envolver com suas práticas cotidianas e rotineiras de novas maneiras.

Dessa forma, é possível refletir sobre como tem acontecido o consumo, no sentido de entender que a relação de uso das coisas e especialmente dos veículos pela sociedade pode e deve ser transformada, haja vista os modelos de mobilidade urbana que deram certo em outros países e as tentativas nacionais que já estão sendo usadas, como é o caso do sistema de aluguel de bicicletas. Esse modelo deve ser fortalecido até que se torne um símbolo cultural (Figura 3), reforçado por um conjunto de entidades, como mídia, comunidades, instituições de educação, marcas, clubes, organizações não governamentais, Estados e comunidades.

As necessidades mais racionais (a instrução, a cultura, a saúde, os transportes e os lazeres), cortadas da respectiva significação coletiva real, recuperam-se igualmente como as necessidades derivadas do crescimento, na prospectiva sistemática deste crescimento (Baudrillard, 2015, p. 74).



Figura 3 – Amsterdã, a cidade das bicicletas

Fonte: Conexaoplaneta.com.br.⁵

Desafogar as ruas pode significar desafogar o estresse da vida agitada. O desejo por uma vida menos veloz e mais contemplativa retornou, a necessidade de desacelerar está cada vez mais forte, é uma questão

5 Imagem sob domínio público. Disponível em: <https://conexaoplaneta.com.br/blog/amsterdam-a-cidade-das-bicicletas/>.

de saúde pública, não se trata apenas de mais uma moda viralizada. As cidades, as pessoas e o planeta precisam reaprender o sentido de viver, de maneira que repensar os modos de vida tenha um sentido mais coletivo e menos individual. Segundo Thackara (2008, p. 39), é necessário relacionar, pensar, agir e acionar processos com sensibilidade, além de possibilitar novas relações para um diálogo inclusivo, no sentido de aumentar a participação significativa dos cidadãos sobre seu ambiente e contexto, promovendo um relacionamento entre as pessoas que fazem as coisas e as pessoas que as utilizam. Assim, o design assume um papel fundamental na criação de um mundo com menos coisas e mais pessoas.

O que torna essa visão do design atraente, segundo Sudjic (2010), é que, além da óbvia função e finalidade dos objetos, ela ainda guarda significados não explorados. O design, sendo a linguagem que uma sociedade usa para criar objetos que reflitam seus objetivos e seus valores emocionais e culturais, ajuda a definir ou talvez a indicar valor, criando pistas táteis e visuais que sinalizam “precioso” ou “barato”.

Parece providencial ter atitudes filosóficas, no sentido de questionar as coisas de maneira aristotélica: o que é vida? O que é necessário? A relação com os objetos deve ser mais consciente e sustentável. Não que a tecnologia deixou de ter relevância, mas está longe, neste momento, de ter justificativas para o desconhecimento das consequências. A ingenuidade é justificável para os seus inventores, pois não tinham como saber dessas consequências. Hoje não se tem mais esse álbi (Thackara, 2008, p. 14). O design deve assumir uma posição mais ativa e engajada nas coisas necessárias para promover um mundo desejável, passível de vida boa.

Design e vida boa

É provável que todas as pessoas tenham opiniões sobre design e vida boa, mas sem necessariamente conseguir relacionar a interseção entre ambos. O que cada um pensa a respeito dependerá, muito possivelmente, de seu repertório de vida: onde nasceu, onde morou, o que viu, o que viveu e sua experiência com o design. Contudo, é possível recorrer a conceitos e ter

acesso a uma verdade imprescindível que não muda com o tempo, que é válida em qualquer lugar. Através da filosofia é possível fazer um percurso nesse entendimento. Sócrates não indagava se uma coisa era bela, pois as opiniões divergiam, mas procurava referir-se a ideias, valores, práticas, com questionamentos como: o que é beleza? Qual é a essência ou o conceito do belo? Do justo? Do amor? Da amizade? (Chauí, 2000, p. 44).

A intervenção do design deve se ocupar com ações preventivas, alinhadas a um projeto de mundo para todos, cuja contribuição está na maneira como é satisfeita a demanda de bem-estar, ou seja, a desmaterialização do sentido de bem-estar e riqueza relacionado ao acúmulo de coisas e à sua produção. Dessa forma, os designers devem estar envolvidos em ações que fomentem uma sociedade na qual as pessoas vivam melhor, consumindo menos e seguindo o princípio da equidade (Vezzoli, 2010). A isso, Bonsiepe (2012) adiciona que, sob o ponto de vista da cultura material, a intervenção do designer pode ser considerada eficiente quando o processo é dirigido às necessidades e não a fatores de produção, de modo que deve estar relacionada aos produtos colocados para interagir com os usuários cotidianamente.

Nesse sentido, a filosofia se dedica a entender a relação entre a cidade e o cidadão, que forma a comunidade. Somente por meio dela é possível alcançar a vida perfeita e a felicidade. Portanto, é correto afirmar, segundo Aristóteles, que a cidade é de todos que nela habitam e que, por meio dela, conquista-se uma “vida melhor”. Como nesta passagem:

A cidade, enfim, é uma comunidade completa, formada a partir de várias aldeias e que, por assim dizer, atinge o máximo de autossuficiência. Formada a princípio para preservar a vida, a cidade subsiste para assegurar a vida boa. É por isso que toda cidade existe por natureza, se as comunidades primeiras assim o foram. A cidade é o fim destas, e a natureza de uma coisa é o seu fim [...].

Estas considerações evidenciam que uma cidade é uma daquelas coisas que existem por natureza e que o homem é, por natureza,

um ser vivo político. Aquele que, por natureza e não por acaso, não tiver cidade, será um ser decaído ou sobre-humano [...] e é comparável à peça isolada de um jogo (Aristóteles, 1998, p. 53-55).

A vida boa, então, está relacionada à forma como o sujeito interage com o seu meio, sua pólis, sua cidade, e como ele se estabelece nesse meio, de modo que, estando todas as suas necessidades satisfeitas, tem-se uma vida feliz.

Mas o que seria uma vida satisfeita, uma vida feliz? Qual é a medida da felicidade, uma vez que a cada dia adquirir as coisas passou a ser sinônimo de satisfação e felicidade, sendo que esse acúmulo é danoso para o coletivo do agora e do futuro, mas, ainda assim, para se ter mais é preciso ser mais e dar mais? Como consequência, sobra menos tempo para algumas coisas e mais tempo para outras, levando a uma vida agitada e com pressa, descompassada com a natureza dos seres humanos e do meio ambiente.

A esse respeito, Manzini (2015) considera que a contribuição do design está na capacidade de alimentar a conversa social sobre o bem-estar, o que nomeia como inovação social: a atitude voltada ao desempenho do design em reconhecer a dinâmica social e trabalhar com ela.

Nesse sentido, a dinâmica social apresenta mudanças consistentes: as pessoas agora tentam retornar ao prazer das coisas simples, como almoçar com a família, tomar banho sem pressa, apreciar um café no final da tarde, levar os filhos à escola. Mas a verdade é que todas essas atividades simples estão comprometidas por uma busca em ocupar-se de muitas coisas em menos tempo, para poder fazer mais. Chegou a hora de se questionar sobre a:

[...] nossa obsessão de fazer tudo mais depressa [...]. Ao passar a vida correndo, preocupados em atulhar cada vez mais coisas em cada horinha do dia, estamos nos estressando a um ponto que pode levar à ruptura (Honoré, 2005, p. 14).

Thackara (2008) se refere à velocidade para expressar que o custo dessa pressa não é uma conta só do ambiente, mas também um preço pago por todos. Compartilha a história de um grupo de carregadores africanos que, ao terem seu ritmo de trabalho forçado por exploradores brancos, decidiram se sentar, exaustos, recusando-se a prosseguir. Eles disseram aos seus empregadores: “Estamos esperando que os nossos espíritos alcancem os nossos corpos”.

Na verdade, parece que esse desajuste é contemporâneo, uma realidade compartilhada por todos. Ainda segundo Thackara (2008), a indústria empenhada em uma produção veloz de coisas – em detrimento das más condições de vida para uma diversidade de espécies, do solo degradado, de doenças se espalhando – está em descompasso com o ritmo natural, tudo isso com pouco tempo para a evolução se adaptar: “o cérebro não evolui tão rapidamente em termos funcionais quanto a economia e a cultura material” (Thackara, 2008, p. 56).

De tal forma, a cultura material parece andar paralela à cultura social, ou, na verdade, estas parecem ser complemento uma da outra, formando uma verdadeira simbiose. Ainda é possível considerar que “o homem e o artefato constituem um par inseparável que caminha em direção a uma dupla evolução” (Dohmann, 2013, p. 31).

A cultura é a criação coletiva de ideias, símbolos e valores pelos quais uma sociedade define para si mesma o bom e o mau, o belo e o feio, o justo e o injusto, o verdadeiro e o falso, o puro e o impuro, o possível e o impossível, o inevitável e o casual, o sagrado e o profano, o espaço e o tempo. A Cultura se realiza porque os humanos são capazes de linguagem, trabalho e relação com o tempo. A Cultura se manifesta como vida social, como criação das obras de pensamento e de arte, como vida religiosa e vida política (Chauí, 2000, p. 61).

As bicicletas, sendo parte da cultura material, estabeleceram-se em 1890, quando se popularizaram, tornando-se mais baratas, seguras e confortáveis. O lançamento do quadro trapezoidal, pela marca inglesa

Humber, que é até hoje a base geométrica de qualquer bicicleta, resolveu questões de equilíbrio e acidentes por causa da instabilidade.

O aperfeiçoamento dos produtos e serviços muitas vezes é necessário para alcançar eficiência, ou mesmo segurança e estabilidade, como no caso das bicicletas. Mas, por outras vezes, a interferência sobre o produto está relacionada a atender uma necessidade do desejo. A esse respeito, Honoré (2005) adiciona sua reflexão sobre os mitos como crenças e desejos, criados para dar sentido a esse consumo, como o amor à liberdade e à velocidade.

De maneira divergente, Baudrillard (2015) afirma que o movimento por si só constitui a felicidade, o milagre do deslocamento, reduzindo o mundo a dois polos, a imagem e a contemplação. Mas a euforia mecanicista da velocidade vem a ser outra coisa, uma felicidade irreal. Desse modo, seria mito a liberdade e a velocidade proporcionada pelos veículos? No entanto, a bicicleta ou o carro significam de fato movimento e, portanto, a velocidade que esses veículos proporcionam dão prazer e sensação de liberdade. Entre essas reflexões, a proposta desse cenário parece desenhado até um certo momento o que seria uma “vida boa”, considerando que se trata de atender aos desejos como sendo uma necessidade, a de se sentir livre e feliz.

Mas o que seria liberdade? O poder de fazer suas próprias escolhas sem interferências externas? Produzir apenas coisas, objetos ou artefatos que sejam necessários e com uma vida útil durável sem obedecer às leis industriais e às modas midiáticas? Nessa concepção, Chauí (2000) apresenta a teoria de Aristóteles sobre liberdade, dizendo ser aquilo que é causa interna de sua ação ou da decisão de não agir. Do mesmo modo, Silva (2013) traz o conceito de Sartre, afirmando que o humano é humano pela sua condição de ser livre. O indivíduo é fruto de sua liberdade, porque cotidianamente escolhe as ações que irá praticar. “A natureza é governada por leis necessárias de causa e efeito; a Cultura é o exercício da liberdade” (Chauí, 2000, p. 61).

Por outro lado, existe a necessidade sendo oposta à liberdade, apresentando-se como algo incontrolável, como o dia em que nascemos, o lugar, o gênero, a família. Estes fatores determinam, portanto, as condições de vida naquele momento e a forma de ser e de agir no mundo. Isso leva a pessoa a lidar de um modo diferente do outro, com motivos únicos, impulsionando um movimento para fazer conquistas, vencer batalhas, realizar ações que mudam o curso daquilo que não se pode escolher, para se estabelecer livre e fazer escolhas, como a de ter uma “vida boa”.

O fato é que o homem não pode fugir de sua responsabilidade sobre si e sobre o mundo, dessa forma, não adianta reclamar ou indicar culpados, porque o homem escolhe o que será por meio de suas ações, mesmo que sinta angústia (Silva, 2013, p. 106).

A “vida boa” para o cidadão da pólis era possível se este participasse da vida política. Para os gregos, a finalidade da vida política era a justiça na comunidade. Depois, tendo superado as necessidades do mero viver, movia-se no que Aristóteles chamava de “vida boa”, a mais nobre, não se limitando ao processo biológico. Era preciso vencer as demandas da vida para possibilitar a vitória e construir uma vida plena e boa.

Contudo, ainda hoje é necessário ter uma participação maior na pólis contemporânea. A liberdade e a vida que se deseja ter são possíveis quando o indivíduo participa dessa busca. A liberdade, a produtividade e a qualidade de vida acontecem nas cidades. São elas, segundo o pensamento de Aristóteles, o fim, o acabamento, o termo do desenvolvimento “histórico” que conduz as pessoas a se associarem em comunidades, a fim de que se viva, uma vez que ao existir é para se ter uma vida feliz, “viver bem”.

Redirecionar o foco em produções desnecessárias para a desaceleração dessas práticas será um esforço para favorecer o bem-estar e o viver bem. Também é preciso mudar o paradigma que bem-estar e riqueza podem ser medidos pela produção e pelo consumo de bens para uma

outra realidade, cujo prazer e satisfação estejam em coisas mais simples (Manzini, 2015; Vezzoli, 2010).

Mas a realidade é que se vive uma relação conflituosa constante entre o indivíduo, o seu espaço e o seu tempo. Na mitologia grega, o deus Cronos devorou os recém-nascidos à medida que foram paridos por sua mulher, Réia. O significado dessa história contada pelo poeta Hesíodo (séc. XIII a.C.) em sua obra *Teogonia* é a de que o tempo se encarrega de consumir tudo o que ele mesmo gerou (Barrichello, 2006, p. 32). Talvez o tempo se encarregue mesmo de consumir tudo o que o indivíduo foi ou deixou de ser, mas parece que o tempo precisa de mais tempo e de mais espaço para consumir todas as coisas geradas até hoje.

Talvez a “vida boa” seja uma saída para olhar a cidade de outra forma e buscar uma maneira de vivê-la mais intensamente e de modo qualitativo, adotando posturas e hábitos mais saudáveis como o de viver tendo o necessário, fazer bom uso do tempo para se viver melhor e não em menos tempo, exercitar o aqui e o agora, o *dolce far niente*, que em uma tradução livre significa “o doce fazer nada”, caminhar, andar de bicicleta em vez de utilizar o carro, recuperar as perdas da falta de tempo para se ter uma “vida boa”. Um tempo de qualidade, nesse contexto, é a dissolução das barreiras entre a produção e o consumo. Como descreve Thackara:

A lentidão é fundamental para a qualidade, diz o ecologista industrial Ezio Manzini. Para apreciar a qualidade, eu preciso de tempo. Com uma taça de vinho, o tempo que eu disponibilizo para sentir o aroma agrega valor à experiência (Thackara, 2008, p. 64).

Cabe neste ponto acrescentar uma outra perspectiva com relação a essas interseções entre os indivíduos, seus espaços e a vida boa. Jane Jacobs, ativista e jornalista, influenciou grandemente os estudos urbanos trazendo importantes reflexões sobre a interação das pessoas com a cidade, criticando os princípios funcionalistas na década de 1950 e contrariando a setorização e a organização da cidade segundo funções predeterminadas. Sua obra *Morte e vida de grandes cidades*

(2014) evidenciou suas ideias sobre a diversidade e a vitalidade de uma cidade, ou seja, o espaço deveria ser uma mescla de usos e usuários. A autora acreditava que o contato transmite mais vida às ruas e às calçadas, assim como a relação com a vida cotidiana e com todo o resto que compõe o espaço.

Para Jacobs (2014), vida atrai vida, logo, a forma como cada um aproveita, utiliza, vivencia e se apropria do espaço evidencia que a diversidade e a vitalidade de usos urbanos são facilitadas pelo conjunto de meios disponíveis. Enquanto uns facilmente utilizam o espaço a pé, outros otimizam seu dia a dia com o carro. Por este motivo, não se atribui a culpa à existência de veículos, mas à dependência excessiva dos automóveis particulares. Sob o ponto de vista de Jacobs (2014), não se pode pensar os problemas de trânsito de maneira tão simplificada, como pedestres contra carros, e deve-se avançar na solução de que é preciso separá-los. A tática mais apropriada para esta autora é que outros usos urbanos necessários e desejados tenham vez.

A cidade é um espaço de vida, complexa e intensa, feita de gente andando nas calçadas, crianças indo à escola, comerciantes abrindo suas portas, senhoras colocando o lixo na rua, estranhos frequentando o bar. Tudo isso denota a vitalidade e a diversidade de uma cidade e é o que promove a descoberta pelo diferente e consequências como a tolerância e a convivência entre estranhos (Jacobs, 2014).

A bicicleta, nesse sentido, é o veículo que torna o indivíduo mais social, facilita o desfrutar da cidade, promovendo a interação com o espaço de maneira livre e acessível, para ver e sentir mais o seu entorno. Além disso, reforça o senso de comunidade, que se estabelece quando se experimenta o intercâmbio que acontece na rua. É o que Manzini (2015) define como “rede de habitantes locais”, um poderoso promotor de formas sustentáveis de viver e de produzir a partir dos indivíduos e das comunidades.

Com base em Jacobs (Figura 4), é possível concluir que a bicicleta, quando usada, colabora com a construção de uma cidade mais humanizada, onde, de certa forma, o indivíduo, ao fazer uso deste espaço e daquele

objeto, passa a ser os olhos da rua e parte da vigilância natural e dos cuidados mútuos. A “qualidade de vida”, segundo a autora, é que a segurança não é feita pela polícia, ou não somente por ela, mas também pela “[...] rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados” (Jacobs, 2014, p. 32).



Figura 4 – Jane Jacobs (1916-2006) e sua bicicleta

Fonte: Archdaily.com.⁶

A esse respeito, o design pode contribuir de maneira imprescindível se integrar a ciência e a tecnologia na vida cotidiana de uma sociedade, com foco na interseção entre o usuário e o produto ou a informação (Bonsiepe, 2012). O design, como uma metodologia de intervenção social, materializa-se na prática e no exercício de promover ações que visem ao bem-estar da sociedade, de maneira sustentável, pois implica uma perspectiva de longo prazo.

De maneira convergente, considerando que os indivíduos estão continuamente remetidos a um discurso psicológico que ordena o entendimento

6 Disponível em: <https://www.archdaily.com/1016717/jane-jacobs-cyclist>.

sobre os usos, necessidades e objetos e a uma linguagem tecnológica (Baudrillard, 2015), o design pode colaborar dando contornos e moldando percepções de como os objetos devem ser compreendidos. Sendo mais emocional, essa linguagem evolui e modifica seus significados, manipulando com sutileza e inteligência, ou com obviedade canhestra. Mas é a chave para entender o mundo feito pelo homem (Sudjic, 2010).

A “vida boa” pode ser algo a ser conquistado de um modo coletivo, posteriormente, mas o ato isolado, particular, envolve uma mudança que se inicia na decisão e depois vai para a ação. Pode-se fazer a comparação com um problema hidráulico, no qual se identifica um gotejamento constante e interminável e, mesmo com todo o esforço e com o emprego de força física para apertar o acessório, é necessário voltar ao começo, ficar de frente com partes daquilo que um dia ele foi, desmontá-lo para entender onde está a falha, para, em seguida, tomar uma decisão: jogar fora ou recuperá-lo. A vida feliz que todos desejam talvez esteja em uma decisão seguida de compromisso.

Uma parte de nosso tempo livre deve ser dedicada a nós mesmos, ao cuidado com nosso corpo e com a nossa mente. Uma outra parte deve ser dedicada à família e aos amigos. Devemos dedicar uma terceira parte à coletividade, contribuindo para sua organização civil e política. Cada cidadão deverá dosar estas três partes em medidas adequadas, de acordo com a sua vocação pessoal e sua situação concreta (De Masi, 2000, p. 187).

Variar o modo de viver, descobrir novas formas menos complicadas e mais sustentáveis de fazer o que se faz. Para Krucken (2009, p. 48), inovar com foco na sustentabilidade é ter real participação social, de maneira que soluções pautadas nessa ideia sejam possíveis a partir da junção de diferentes atores e suas habilidades, oportunizando ao design a possibilidade de assumir o papel de facilitador ou de ativador de inovações colaborativas, promovendo interações na sociedade e, quem sabe, a “vida boa”.

Considerações finais

Neste capítulo, buscou-se refletir sobre a relação do design com a cultura material e com a vida boa a partir de uma reflexão filosófica, utilizando a bicicleta como veículo de passagem no tempo, procurando avançar na compreensão das necessidades atuais, das possibilidades de usar o tempo de modo sustentável e dos desafios para mudanças de hábito, além dos engajamentos para um esforço que favoreça o coletivo e da reflexão entre as teorias, que tiveram base em revisão bibliográfica de fundamentação teórica.

A história da bicicleta teve seu registro no decorrer do texto em uma proposta de costura teórica entre cultura material e “vida boa”. O papel social do designer, nesse contexto, é uma tentativa de argumentar sobre o que lhe pertence enquanto profissional e enquanto indivíduo que parte do cenário fluido e dinâmico, que não para nem fica diferente, tampouco indiferente para quem quer que seja.

No mundo do design, a materialidade é mais do que apenas a escolha dos materiais: é sobre como estes se integram à forma e à função de um objeto. Considerações como sustentabilidade, durabilidade e estética desempenham um papel crucial na seleção de materiais adequados para um projeto.

Pelo ponto de vista do contexto social, segundo Manzini (2008), existem duas modalidades de atuação no design. A primeira é “*designing for*”: projetar para comunidades criativas, o que significa o desenvolvimento de produtos e serviços que possam intervir em seus contextos para torná-los mais favoráveis, desenvolvendo soluções visando aumentar sua acessibilidade, eficácia e replicabilidade. A segunda é “*designing in*”: projetar nas comunidades criativas, o que consiste na participação do designer unido aos “outros atores envolvidos na construção de empreendimentos sociais difusos e no co-design de organizações colaborativas” (Manzini, 2008, p. 98).

Na reflexão, verificou-se que ambas as abordagens citadas por Manzini (2008) são válidas e proporcionam ganhos para os envolvidos. Sabemos

que muitas ações para o coletivo devem anteceder ações do design para então gerarem impacto social. Na introdução deste capítulo foi colocado sobre o quanto o design é visto como solução de problemas em esferas diversas, contudo, sua parcela de contribuição depende, na maioria das vezes, de outras iniciativas governamentais e de políticas públicas. No caso do uso de bicicletas, podemos mencionar a criação de ciclovias, leis de trânsito, boas práticas na condução, segurança, fiscalização para cumprimento de leis, incentivo para substituição de carros e outras tantas ações possíveis e viáveis.

Finalmente, entende-se que é possível contribuir com a discussão ainda incipiente sobre o papel do design ou a ampliação do seu escopo voltado para o social, em que o processo se desloca do pensamento funcional para o pensamento de satisfação, em detrimento dos objetivos mais mercadológicos. É uma tentativa de aumentar o debate sobre a intencionalidade do design voltada especificamente ao bem público. Vezzoli (2010) adverte que o assunto, quando tratado fora do contexto de consumo, torna-se amplo e difícil, e que a pouca produção e o escasso compartilhamento de pesquisa a esse respeito podem ser vistos como uma nova fronteira de pesquisa.

Assim, o design é eficaz quando não se resume apenas à aparência de um produto e se estende à integração harmoniosa da materialidade, às condições de produção e à usabilidade, para criar soluções que sejam funcionais, éticas e inclusivas.

Partindo deste pressuposto, o capítulo cumpre seu papel quando se disponibiliza ao diálogo. Por meio da atividade reflexiva da filosofia, busca novos entendimentos, ou diferentes formas de entender a origem das coisas. A ideia de recorrer à filosofia é uma forma de refazer as perguntas, ou de fazê-las novamente. Para Feroldi e Treviso (2015), é através de uma atitude filosófica que o homem supera a situação imposta e não escolhida; por meio do pensamento crítico e “por meio da transcendência o homem surge como ser do projeto capaz de se libertar de construir e transformar o seu destino” (p. 175).

Referências

ARISTÓTELES. **Política**. Lisboa: Vega Editora, 1998.

BARRICHELLO, Marília. A cultura pós-moderna e o Movimento Devagar. **Novos Olhares**, São Paulo, n. 18, p. 32-48, 2006.

BAUDRILLARD, Jean. **O sistema dos objetos**. São Paulo: Perspectiva, 2015.

BONSIEPE, Gui. **Design como prática de projeto**. São Paulo: Blucher, 2012.

BUCAILLE, Richard; PESEZ, Jean-Marie. Cultura material. *In*: Imprensa Nacional; Casa da Moeda. **Enciclopédia Einaudi 16**. Homo-domesticação. Cultura material. Lisboa: Imprensa Nacional; Casa da Moeda, 1989.

CAMPOS, Poti Silveira. A história da bicicleta - A farsa de Sivrac. **Lumbras Bike**, Rio Grande, 30 set. 2011. Disponível em: <https://senhordospedais.blogspot.com/2011/09/historia-da-bicicleta-farsa-de-sivrac.html>. Acesso em: 11 set. 2025.

CHAUÍ, Marilena. **Convite à filosofia**. São Paulo: Editora Ática, 2000.

DE MASI, Domenico. **O ócio criativo**. Tradução: Léa Manzi. 8. ed. Rio de Janeiro: Editora Sextante, 2000.

DOHMANN, Marcus. A experiência material: a cultura do objeto. *In*: DOHMANN, Marcus (org.). **A experiência material: a cultura do objeto**. Rio de Janeiro: Rio Books, 2013.

FEROLDI, Laís; TREVISIO, Vanessa. O papel da filosofia como instrumento pedagógico na escola do século XXI. **Cadernos de Educação: Ensino e Sociedade**, Bebedouro, v. 2, n. 1, p. 169-182, 2015.

HONORÉ, Carl. **Devagar: como um movimento internacional está desafiando o culto da velocidade**. Rio de Janeiro: Record, 2005.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

KRUCKEN, Lia. **Design e território**: valorização de identidades e produtos locais. São Paulo: Editora Studio Nobel, 2009.

LIPOVETSKY, Gilles; SERROY, Jean. **A cultura-mundo**: resposta a uma sociedade desorientada. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

MANZINI, Ezio. **Design, when everybody designs**: an introduction to design for social innovation. Tradução: Rachel Coad. Cambridge: MIT Press, 2015.

MANZINI, Ezio. **Design para inovação social e sustentabilidade**: comunidades criativas, organizações colaborativas e novas redes projetuais. Rio de Janeiro: E-papers, 2008.

MORIN, Edgar. **Para onde vai o mundo?** Petrópolis: Vozes, 2010.

REDAÇÃO NATIONAL GEOGRAPHIC BRASIL. Dia Mundial da Bicicleta: quem foi o inventor da bicicleta? **National Geographic Brasil**, [s. l.], 31 maio 2024. Disponível em: <https://www.nationalgeographicbrasil.com/historia/2024/05/dia-mundial-da-bicicleta-quem-foi-o-inventor-da-bicicleta>. Acesso em: 26 nov. 2025.

SILVA, Aline Maria Vilas Bôas da. A concepção de liberdade em Sartre. **Revista Filogenese**, Marília, v. 6, n. 1, p. 93-107, 2013.

SUDJIC, Deyan. **A linguagem das coisas**. Rio de Janeiro: Intrínseca, 2010.

THACKARA, John. **Plano B**: o design e as alternativas em um mundo complexo. São Paulo: Saraiva, 2008.

VEZZOLI, Carlo. **Design de sistemas para a sustentabilidade**: teoria, métodos e ferramentas para o design sustentável de “sistemas de satisfação”. Salvador: Edufba, 2010.