

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE BIBLIOTECONOMIA E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÃO

RENAN MÜLLER SANDER

REPRESENTAÇÕES SOBRE O USO DA BICICLETA:
Uma análise do jornal Zero Hora, a partir do atropelamento do grupo
Massa Crítica

Porto Alegre

2013

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE BIBLIOTECONOMIA E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÃO

RENAN MÜLLER SANDER

**REPRESENTAÇÕES SOBRE O USO DA BICICLETA:
Uma análise do jornal Zero Hora, a partir do atropelamento do grupo
Massa Crítica**

Trabalho realizado como requisito parcial
para a conclusão do curso de Comunicação
Social – Relações Públicas, na Faculdade
de Biblioteconomia e Comunicação da
Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Cristine Kaufmann
Co-orientador: Rudimar Baldissera

Porto Alegre

2013

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
FACULDADE DE BIBLIOTECONOMIA E COMUNICAÇÃO
DEPARTAMENTO DE COMUNICAÇÃO

A comissão Examinadora, abaixo assinada, aprova o Trabalho de Conclusão de Curso

Representações sobre o uso da bicicleta: Uma análise do jornal Zero Hora, a partir do
atropelamento do grupo Massa Crítica

Elaborado por
Renan Müller Sander

Como requisito parcial para a obtenção do grau de
Bacharel em Comunicação Social – Habilitação Relações Públicas

COMISSÃO EXAMINADORA

Profª Me. Cristine Kaufmann
(Orientadora)

Profº Drº Rudimar Baldissera
(Co-orientador)

Profª Me. Fabiane Sgorla

Profº Me. Basilio Sartor

Porto Alegre, 05 de dezembro de 2013.

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, Geraldo e Helena, pelo apoio incondicional.

À orientação e paciência da professora Cristine Kaufmann para a concretização deste trabalho.

Aos amigos Mariana Müller e Gabriel Barcellos pelo apoio para a realização deste trabalho.

Ao Marcelo Medeiros Dias pela persistência e insistência.

Por fim, a todos amigos que pude contar ao longo da caminhada dentro da FABICO.

RESUMO

Esta monografia tem como objetivo compreender como o uso da bicicleta é representado pelo jornal *Zero Hora*, a partir das notícias publicadas em sua versão impressa. Analisando as matérias publicadas no período de 15 de agosto de 2010 até 15 de agosto de 2011, assim, o atropelamento do grupo de ciclistas Massa Crítica, ocorrido no dia 25 de fevereiro de 2011, passa a ser a data central dentro da análise, que se estende nos seis meses anteriores e posteriores ao acidente. A partir da definição deste período, foi utilizada a Análise de Conteúdo (BARDIN, 1977) como metodologia de pesquisa, buscando identificar as principais representações relacionadas ao uso da bicicleta presentes nas notícias do jornal. Dessa forma, se concluiu que o uso da bicicleta é representado de quatro categorias principais: como um veículo sustentável; como uma atividade saudável; como uma atividade de lazer; como meio de transporte, aprofundando-se em com estas representações são apresentadas pelo jornal *Zero Hora*.

Palavras-chave: bicicleta; massa crítica; representações; comunicação; Zero Hora; jornalismo

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 1: Folheto Massa Crítica	43
---------------------------------------	----

LISTA DE TABELAS

TABELA 1: Notícias para análise.....	46
--------------------------------------	----

LISTA DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 – Frequência mensal de notícias relacionadas ao uso da bicicleta....	50
GRÁFICO 2 – Frequência dos valores-notícia dentro da amostra.....	51
GRÁFICO 3 – Frequência das categorias de representação.....	57

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	9
2. A MÍDIA E A CONSTRUÇÃO DA REALIDADE	13
2.1 A construção da realidade a partir da interação	13
2.2 As interações mediadas pela mídia	17
2.3 O papel da mídia na construção do <i>self</i>	19
3. O JORNALISMO: HISTÓRIA, TEORIA E OS VALORES-NOTÍCIA	25
3.1 A história do jornalismo: do século XVII ao século XX	25
3.2 As Teorias do Jornalismo	27
3.3 Os valores-notícia	30
3.4 Jornalismo contemporâneo e o jornal impresso	34
4. A MOBILIDADE URBANA E O USO DA BICICLETA	37
4.1 A Mobilidade Urbana	37
4.2 O uso da bicicleta nos espaços urbanos	39
4.3 O Movimento Massa Crítica	42
5. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	44
5.1 Seleção do <i>corpus</i> de pesquisa: notícias do jornal Zero Hora	44
5.2 A Análise de Conteúdo das notícias publicadas	48
5.3 Algumas inferências sobre as representações sobre o uso da bicicleta	66
6. CONSIDERAÇÕES	69
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	71
8. ANEXOS	73

1. INTRODUÇÃO

A partir da utilização frequente da bicicleta, não só para o esporte, mas também como meio de transporte para minhas atividades na cidade de Porto Alegre, passei a dar mais atenção às condições de deslocamento para os ciclistas e, conseqüentemente, refletir sobre a mobilidade urbana de maneira geral. Além do meu interesse pessoal no assunto, a mobilidade urbana passou a ser amplamente discutida na sociedade, tornando-se pauta em discussões no meio político e nos meios de comunicação. Por ser um tema relacionado à problemática socioambiental no contexto urbano, torna-se questão que desperta a atenção e a mobilização social dos cidadãos. Em função disso, a quantidade de informação sobre a mobilidade urbana de maneira geral e, especificamente, sobre o uso da bicicleta tem aumentado, facilitando o acesso às novidades, às práticas governamentais direcionadas ao assunto e a possíveis soluções, muitas das quais já foram implementadas em outros países, principalmente na Europa, como na Holanda e Dinamarca¹.

Em Porto Alegre, um dos acontecimentos que aqueceu a discussão sobre o uso da bicicleta foi o atropelamento de ciclistas do grupo Massa Crítica, ocorrido em 25 de fevereiro de 2011. A Massa Crítica é um movimento que busca celebrar a ocupação dos espaços públicos da cidade e o uso da bicicleta como meio de transporte. Após o atropelamento, houve uma grande mobilização de pessoas em torno deste assunto, refletindo no aumento de participantes na Massa Crítica seguinte, de forma que o grupo que, normalmente, não ultrapassava cem pessoas, atingiu um total de quase dois mil participantes após o atropelamento, gerando um grande impacto nos meios de comunicação que divulgaram o acontecimento amplamente, sendo noticiado até mesmo no exterior, fato divulgado em uma matéria do jornal *Zero Hora*². Esta repercussão ampliou ainda mais a discussão sobre a necessidade de mudanças no meio urbano, buscando facilitar o deslocamento de todos os cidadãos.

¹ “A cidade de Copenhague é conhecida pela prática generalizada de utilizar a bicicleta como meio de transporte e foi oficialmente designada a primeira cidade mundial de ciclismo. No ano passado, foi também nomeada “A melhor cidade para os ciclistas” e “A melhor cidade para se viver”. Os habitantes são famosos por causa de sua preferência por este meio de locomoção, um fenômeno que outras cidades do mundo procuram seguir. Esta cidade é na verdade um paraíso para os usuários do ciclismo, com 390 quilômetros de ciclovias, reservadas aos ciclistas.” (Site oficial da Dinamarca, disponível em <http://denmark.dk/pt/viver-uma-vida-verde/cultura-ciclista-dinamarquesa>, acessado em 18/11/13)

² Matéria publicada no dia 02 de março de 2011, no jornal Zero Hora, página 27, com o título “Assunto teve repercussão mundial”.

Desta maneira, o atropelamento suscitou novas pautas na mídia acerca da participação da bicicleta no cenário urbano, sem ficar limitadas aos desdobramentos do atropelamento em si, gerando novas informações para o público em geral sobre o uso da bicicleta e sobre os ciclistas.

A partir desse volume de notícias, me chamou a atenção a maneira como o uso da bicicleta e os ciclistas eram apresentados, motivando o aprofundamento sobre o assunto neste estudo. Assim, surgiu o questionamento sobre como o uso da bicicleta estava sendo apresentado pela mídia, chegando-se, dessa maneira, ao objetivo desta pesquisa: compreender como o uso da bicicleta é representado pelo Jornal *Zero Hora*³, utilizando como elemento central, para delimitar o período de análise, o atropelamento do grupo Massa Crítica.

Para abordar a representação, foi utilizado o conceito apresentado por Stuart Hall (1997), em que a representação se dá a partir da articulação de três pontos: as coisas do mundo (objetos, pessoas, eventos, experiências); os conceitos mentais que temos sobre estas coisas e os signos de linguagem (que “traduzem” estes conceitos), para Hall (1997). A representação parte da produção do sentido dos conceitos (que possuímos em nossa mente) através da linguagem, assim, a mente é a responsável por unir conceitos e linguagem nos permitindo referir ao mundo ‘real’ dos objetos, pessoas, experiências ou eventos.

Importa salientar que, apesar do atropelamento do grupo Massa Crítica ter grande relevância dentro deste estudo, como referência para o recorte do período pesquisado (visto que o atropelamento alterou as rotinas da mídia no que tange às notícias relacionadas ao uso da bicicleta) ele não é utilizado como um elemento diferenciado na análise, sendo apenas um ponto de referência na construção do *corpus*. Para compreender as representações relacionadas ao uso da bicicleta, a metodologia utilizada para a análise do material será a Análise de Conteúdo, partindo do princípio que esse método permite uma abordagem tanto quantitativa quanto qualitativa do material, sendo uma técnica que busca uma descrição objetiva sistemática e quantitativa do conteúdo do material analisado, tendo como finalidade a interpretação destas matérias (BARDIN, 1977).

³ Fundado em 1964, o jornal Zero Hora é o periódico com maior circulação no estado do Rio Grande do Sul, com a média de circulação em 2012 de 184.674 unidades, segundo a Associação Nacional de Jornais. Disponível em: <http://www.anj.org.br/a-industria-jornalistica/jornais-no-brasil/maiores-jornais-do-brasil>. Acesso em: 15/10/2013.

O referencial teórico utilizado está baseado, inicialmente, na teoria da Construção Social da Realidade, proposta por Berger & Luckmann (2009). De acordo com os autores, a construção da realidade se dá através das trocas realizadas entre os indivíduos quando há a interação entre ambos, ou seja, a realidade é gerada a partir de uma construção conjunta, em que os significados de cada um são intercambiados (BERGER & LUCKMANN, 2009). Neste contexto, em muitos momentos a comunicação e a mídia atuam como intermediário, oferecendo o que Thompson (1998) chama de quase interação mediada, a qual apresenta uma dimensão simbólica que influencia a construção do indivíduo e, conseqüentemente, a sua interação com o mundo. Seguindo a perspectiva construcionista, Traquina (2004), destaca a notícia como um processo de construção, em que jornalista e agentes sociais interagem para a geração da notícia, podendo ser considerada um fragmento ou um recorte da realidade, no qual o jornalista irá selecionar, excluir ou acentuar diferentes aspectos do acontecimento.

Este trabalho está organizado em quatro capítulos principais, sendo que, após a introdução, o capítulo II discorre sobre como se dá a construção da social da realidade a partir dos conceitos apresentados por Berger & Luckmann (2009), onde a interação, o conhecimento e a linguagem apresentam papéis de destaque nessa construção. Neste mesmo capítulo é abordada a teoria social da mídia onde se utiliza o autor Thompson (1998) para tratar da influência que a mídia possui na formação do indivíduo.

No terceiro capítulo, é retomado brevemente a história do jornalismo para, em seguida, abordar-se as teorias do jornalismo apresentadas por Traquina (2008). Ao aprofundar-se nestas teorias, serão destacados os valores notícias, os quais fazem parte da teoria construcionista, sendo retomados na construção da análise do material coletado.

No quarto capítulo, será apresentado um panorama sobre a mobilidade urbana, a participação da bicicleta nas grandes cidades e o grupo Massa Crítica. Assim, será possível entender o contexto em que o uso da bicicleta está inserido, bem como quais são as iniciativas que surgem a partir do uso deste veículo no trânsito das grandes cidades.

O quinto capítulo trará os trajetos metodológicos escolhidos para a realização desta pesquisa, incluindo, o processo de coleta de dados e análise do material, chegando na apresentação dos resultados obtidos. A análise se desenvolve com o foco nas representações que são construídas a partir das matérias selecionadas no jornal *Zero*

Hora. Por fim, serão abordadas considerações gerais e possibilidades de avanço de estudos dentro dessa área.

2. A MÍDIA E A CONSTRUÇÃO DA REALIDADE

Neste capítulo será apresentada a Teoria da Construção Social, a partir dos autores Berger & Luckmann (2009), os quais dão papel de destaque para a interação no compartilhamento da realidade entre os indivíduos. Partindo dessa obra, será abordado o papel da mídia na formação do indivíduo através da quase-interação mediada introduzida por Thompson (1998). Dessa forma, será possível compreender o quanto a comunicação e a mídia estão presentes na construção da vida cotidiana, bem como na formação do indivíduo.

2.1 A construção da realidade a partir da interação

Berger & Luckmann (2009) em sua obra “A construção social da realidade”, buscam redefinir a sociologia do conhecimento apresentando, inicialmente, o seu contexto histórico, aproximando-a da sociologia. Dessa forma, os autores buscam estabelecer uma teoria sociológica tendo como categorias básicas de análise o “conhecimento” e a “realidade”. Assim, a sociologia do conhecimento deve investigar o que é considerado conhecimento dentro de uma sociedade, o qual é caracterizado como um fator de transformação social. Dessa forma, a sociologia do conhecimento deve tratar da construção social da realidade.

Os indivíduos compreendem a realidade da vida diária como uma realidade ordenada, onde os fenômenos encontram-se previamente organizados em padrões, parecendo independente a apreensão que temos deles, ou seja, a ordem cotidiana aparece já objetivada, “[...] constituída por uma ordem de objetos que foram designados como ‘objetos’ antes da entrada do indivíduo em cena” (BERGER & LUCKMANN, 2009, p. 38). Pode-se compreender a objetivação como o processo em que a subjetividade projeta-se em objetos externos a consciência, construindo a realidade externa.

Dessa forma, a vida cotidiana é caracterizada pela contínua interação e comunicação entre os indivíduos, que compartilham estas objetivações que ordenam o mundo em torno do “aqui e agora”. Nesse contexto se mantém uma correspondência entre “meus” significados e “seus” significados no mundo que partilhamos em comum. O conhecimento do senso comum é o conhecimento que partilhamos com os outros nas rotinas normais (BERGER & LUCKMANN, 2009).

Assim, a realidade social é partilhada, baseada na interação com o outro, sendo apreendida através de diversas tipificações (esquemas tipificadores), que revelam o modo que se opera nas interações face a face, os quais são naturalmente recíprocos.

A realidade social da vida cotidiana é portanto apreendida num contínuo de tipificações, que se vão tornando progressivamente anônimas a medida que se distanciam do “aqui e agora” da situação face a face (BERGER & LUCKMANN, 2009, p. 52).

O indivíduo tende a perder a referência da origem da tipificação conforme vai aumentando a distância espaço-temporal do momento em que ela surgiu, a partir de uma interação passada, fazendo parte de seu estoque social de conhecimento atual. Nesse processo o indivíduo recorre ao seu estoque social de conhecimento, um acervo que fornece os esquemas tipificadores exigidos para as principais rotinas da vida, não somente as tipificações dos outros indivíduos, mas também os enquadramentos de todas as espécies de acontecimentos e experiências, tanto sociais quanto naturais (BERGER & LUCKMANN, 2009).

Outro ponto importante para a sociedade, na teoria de Berger & Luckmann (2009), é a linguagem usada diariamente que fornece continuamente as objetivações necessárias para a interação e comunicação entre os indivíduos, determinando a ordem que elas adquirem sentido, trazendo significado para a vida cotidiana. Desta maneira, a linguagem marca as coordenadas da vida do indivíduo na sociedade e enche esta vida de objetos dotados de significação (BERGER & LUCKMANN, 2009, pg. 39). Segundo os autores, a linguagem é o mais importante sistema de sinais, pois sem ela torna-se impossível a interação. É a linguagem que permite a vida com os semelhantes, revelando-se essencial para compreensão da realidade da vida cotidiana. Os autores afirmam que em um encontro face a face através da linguagem “[...] é possível o contínuo, sincronizado e recíproco acesso as duas subjetividades, uma aproximação intersubjetiva que nenhum outro sistema de sinais pode substituir.” (BERGER & LUCKMANN, 2009, p. 57).

A qualidade da reciprocidade da situação face a face a distingue de qualquer outro sistema de sinais, assim, a linguagem mantém as objetivações comuns da vida humana através da significação linguística (BERGER & LUCKMANN, 2009). A linguagem possui papel de destaque na vida cotidiana, pois é por meio dela que os indivíduos interagem com seus semelhantes. Portanto, a linguagem contribui para na

construção de formas de conhecimento e apreensão do mundo, no qual o indivíduo adquire e transmite conhecimento, construindo um universo simbólico, caracterizando, assim, a racionalidade humana. Neste sentido, a linguagem humana possui uma importância determinante na existência do indivíduo na sociedade e, a partir disso, o homem gera coletivamente a sociedade, que por sua vez influencia os indivíduos (BERGER & LUCKMANN, 2009). Com esse pensamento, Berger & Luckmann (2009) afirmam que o homem é produto do meio social, de uma realidade objetiva, entretanto é produtor da ordem social, de uma realidade subjetiva.

A linguagem também possui um lugar de destaque dentro da teoria da representação construcionista apresentada por Hall (1997), em que a linguagem possui caráter público e social e é tomada como um produto social em que os significados são construídos através dos sistemas de representação. Para o autor a linguagem é o espaço cultural partilhado, onde ocorre a produção de significados através da representação. Assim, representar é usar a linguagem para dizer algo significativo ou representar o mundo de forma significativa a outro indivíduo.

Conforme Hall “[...] representação é o processo pelo qual membros de uma cultura usam linguagem (amplamente definida como qualquer sistema que emprega signos, qualquer sistema significante) para produzir sentido” (HALL, 1997, p. 58). Dessa forma, a representação torna-se parte essencial do processo pelo qual o significado é produzido e partilhado na sociedade. Portanto, não existe uma maneira única de apropriar-se da linguagem, pois ela não pertence somente ao remetente ou ao receptor, os códigos só funcionam quando partilhados, no momento em que é possível a tradução dos participantes (HALL, 1997).

A construção da representação envolve forjar ligações entre três diferentes ordens de coisas: o mundo das coisas, pessoas, eventos e experiências; o mundo conceitual (conceitos mentais que carregamos na nossa mente) e os signos (arranjando nas linguagens que respondem por ou comunicam esses conceitos). Articulando estes três elementos torna-se possível a produção de sentido para o indivíduo, criando uma representação (HALL, 1997). Dessa forma, produzimos sentido dos conceitos presentes em nossas mentes através da linguagem, sendo a representação a responsável por unir conceitos e linguagem permitindo nos referir ao mundo “real” dos objetos, pessoas ou eventos (HALL, 1997).

A partir dos autores acima destacados – Berger & Luckmann, 2009 e Hall, 1997 –, é possível perceber a importância da linguagem para as relações dentro da

sociedade e sua contribuição para a construção do conhecimento e das representações partilhadas pelos indivíduos. Os conceitos apresentados e propostos por estes autores se complementam na medida em que evidenciam que as representações interferem tanto nas significações atribuídas aos objetos e ao mundo quanto no processo de interação entre os indivíduos.

Voltando à construção da realidade de Berger & Luckmann (2009), o homem, a fim de garantir a estabilidade da ordem social, passa por processos de socialização definidos pelos autores como primária e secundária, onde o indivíduo elege outros indivíduos (chamados de agentes da socialização) para contribuir na sua socialização, sendo que na primária são apresentados como os “outros significativos” (pessoas próximas como pai, mãe, irmão) e na secundária como “outros menos importantes”. A socialização primária está ligada ao mundo da infância, no qual a criança vai absorvendo os papéis e as atitudes que devem ser tomadas, ela os interioriza, tornando-os parte de seu mundo. Dessa maneira, a criança interioriza os valores aprendidos como inevitáveis e maciços, através de informações e definições transmitidas pelos “outros significativos”, com os quais ela se identifica (BERGER & LUCKMANN, 2009).

Já a socialização secundária, se estende por toda a vida do indivíduo através do reconhecimento dos papéis estratégicos que cada pessoa assume na sociedade. Esta fase é caracterizada pela aquisição de conhecimento de funções específicas, funções com ligações diretas ou indiretas com raízes na divisão do trabalho. Esse processo de socialização é contínuo e parcial, nunca sendo definitivo (BERGER & LUCKMANN, 2009).

A mudança da realidade subjetiva é contínua, alterando constantemente o que já estava definido para o indivíduo. Com o tempo, o conhecimento que foi transmitido pela socialização primária já não é o suficiente para sustentar e explicar a realidade, surgindo a necessidade de novos agentes de socialização chamados de “outros menos importantes” (BERGER & LUCKMANN, 2009). Esses dialogam com os “outros significativos” (agentes da socialização primária), auxiliando o indivíduo já adulto no contínuo processo de construção da realidade na vida cotidiana. Assim, segundo os autores, é através da conversa, ou seja, da comunicação que é possível desconstruir a realidade erguida socialmente, partindo da linguagem para operar qualquer mudança social (BERGER & LUCKMANN, 2009).

A partir dos processos comunicativos que constroem a realidade, é possível aos indivíduos redefinirem a si mesmos e a sociedade. A informação, que é o produto desse

processo, possui papel de destaque, dessa forma a mídia contribui para a construção da realidade, servindo como um mediador dentro do enredo social. Contudo, por se tratar de um formato de interação diferente da face a face, a interação através da mídia possui características próprias, conforme será aprofundado no subcapítulo a seguir.

2.2 As interações mediadas pela mídia

Com o surgimento da comunicação de massa, a mídia passa a desempenhar um importante papel no modo de interação social, introduzindo novos tipos de relações sociais, de representações e criando novas identidades, reconstruindo e reorganizando a interação.

Novos meios técnicos tornam possíveis novas formas de interação social, modificam ou subvertem velhas formas de interação, criam novos focos e novas situações para a ação e interação, e, com isso, servem para reestruturar as relações sociais existentes e as instituições e organizações das quais elas fazem parte (THOMPSON, 1998, p. 296).

John Thompson (1998) define três formas de interação na sociedade: a interação face-a-face, a interação mediada e a quase-interação mediada. Conforme visto, a interação face-a-face tem como característica a simultaneidade, em que os indivíduos dividem o mesmo espaço e tempo; já a interação mediada utiliza-se de um meio para ocorrer, como cartas e telefone, com a possibilidade dos indivíduos envolvidos estarem situados remotamente tanto no tempo, quanto no espaço. Contudo, nesse contexto há certo estreitamento na possibilidade de deixas simbólicas que estão disponíveis aos indivíduos, assim, a partir das deixas simbólicas os indivíduos compartilham significados facilitando a comunicação.

Por fim, a quase-interação mediada é, fundamentalmente, a exercida pelos meios de comunicação de massa e caracteriza-se por uma grande disponibilidade de informações no tempo e espaço, pois a partir desse formato de interação é possível se comunicar com um número indefinido de receptores, assim, a quase-interação mediada promove uma troca simbólica diferente da interação face a face, onde os indivíduos podem interagir um com o outro (THOMPSON, 1998). Na interação quase-mediada o fluxo de informação é predominantemente num sentido único; a internet, por exemplo, não se encaixa nesse perfil, mas a televisão, o rádio e o jornal, sim. Desta forma, a quase-interação mediada se caracteriza por uma

[...] situação estruturada na qual alguns indivíduos se ocupam principalmente na produção de formas simbólicas para outros que não estão fisicamente presentes, enquanto estes se ocupam em receber formas simbólicas produzidas por outros a quem eles não podem responder, mas com quem podem criar laços de amizade, afeto e lealdade (THOMPSON, 1998, p. 80).

Thompson (1998) afirma que a relação entre o meio de comunicação e o público pode ocorrer ao mesmo tempo, entretanto, na maior parte dos casos, não no mesmo espaço. É necessário levar em consideração a ação da distância, por exemplo, onde o “apresentador” dirige seu discurso para os espectadores distantes. Dessa forma, os meios técnicos também influenciam em mudanças nos modos que os indivíduos podem gerar sua auto-formação quando estão no papel de “apresentador”, pois a formação do *self* parte dos valores constituídos pelo indivíduo através das instituições (campos de interação) nas quais estão inseridos (igrejas, escolas, universidades, mídia), auxiliando a formação do *self* que se entrelaça com as formas simbólicas mediadas (THOMPSON, 1998).

O *self* é um projeto que o indivíduo constrói com os materiais simbólicos que lhe são disponíveis, materiais com que ele vai tecendo uma narrativa coerente da própria identidade. Esta é uma narrativa que vai se modificando com o tempo, à medida que novos materiais, novas experiências vão entrando em cena e gradualmente redefinido sua identidade no curso da trajetória de sua vida (THOMPSON, 1998, p. 183).

Como os meios de comunicação podem atingir um grande número de pessoas, essas podem receber as mensagens das mais variadas formas, pois a quase-interação mediada não necessita uma resposta contínua e ativa dos receptores (THOMPSON, 1998), ocorrendo na ausência de *feedback* direto. Sendo possível enxergar a recepção como uma ação cotidiana, onde as mensagens são produzidas e recebidas por indivíduos em contextos sociais específicos (classe, etnia, idade, grupos), os quais empregam seus recursos para incorporar as mensagens em sua vida diária. Essas mensagens recebidas possuem um papel importante na construção dos indivíduos, influenciando na organização do *self* de forma constante.

2.3 O papel da mídia na construção do *self*

Com a possibilidade de abertura para o conhecimento não local e outros tipos de materiais simbólicos, a mídia enriqueceu e acentuou a organização reflexiva do *self*, tornando possível o uso de uma variedade de recursos simbólicos que influenciam na construção do *self*. Dessa forma, os indivíduos são constantemente confrontados com novas possibilidades, ampliando seus horizontes e mantendo seus pontos simbólicos de referência em contínua mudança. A organização reflexiva do *self* torna-se uma característica cada vez mais importante na vida social devido a grande expansão dos materiais simbólicos mediados, os quais abrem novas possibilidades para a transformação do *self* (THOMPSON, 1998).

Porém, além de enriquecer e acentuar esta organização, o desenvolvimento da mídia pode gerar consequências negativas na formação do indivíduo. Thompson (1998) destaca quatro pontos em que a mídia prejudica o desenvolvimento do *self*: a intrusão mediada de mensagens ideológicas; a dupla dependência mediada; o efeito desorientador da sobrecarga simbólica; e a absorção do *self* na quase-interação mediada. A seguir cada ponto será analisado individualmente.

Para analisar a intrusão mediada de mensagens ideológicas, faz-se necessário compreender a proposta de definição do autor para ideologia: “Propus uma dinâmica e pragmática concepção de ideologia que focaliza a atenção nas maneiras em que as formas simbólicas servem, em circunstâncias particulares, para estabelecer e sustentar relações de domínio.” (THOMPSON, 1998, p. 186). A partir de seu conceito, o autor destaca a capacidade que a mídia possui de transmitir potencialmente mensagens ideológicas, criando condições para a intrusão mediada de mensagens ideológicas nos contextos práticos da vida diária. Então, surge a possibilidade das mensagens transmitidas pela mídia assumirem um papel ideológico poderoso, tornando-se profundamente internalizados, de modo que se reflitam nas crenças e opiniões do indivíduo e na maneira como eles se relacionam consigo mesmo e com os outros.

Quanto a dupla dependência mediada, apresentada por Thompson (1998), é preciso entender que enquanto os produtos da mídia enriquecem e acentuam a organização reflexiva do *self*, tornam, ao mesmo tempo, o indivíduo dependente dos sistemas da mídia os quais ficam além de seu controle. O indivíduo torna-se mais dependente de um “[...] leque de instituições e sistemas sociais que lhe proporciona os

meios – tanto materiais quanto simbólicos – de construção de seu projeto de vida.” (THOMPSON, 1998, p. 187). Este paradoxo de reflexividade e dependência é considerado característica geral da sociedade moderna, onde os indivíduos são obrigados a recorrer a si mesmos para construir, com os recursos materiais e simbólicos disponíveis, um projeto de vida coerente (THOMPSON, 1998).

A enorme diversidade e multiplicidade de mensagens disponibilizadas pela mídia pode gerar um tipo de “sobrecarga simbólica”, neste cenário os indivíduos confrontam outras narrativas autobiográficas que contrastam com seus pontos de vista, o que lhes permite refletir criticamente sobre suas próprias vidas. “Eles se confrontam com inúmeras narrativas autobiográficas, inúmeras visões, inúmeras formas de informação e comunicação que dificilmente poderiam ser coerente e efetivamente assimiladas.” (THOMPSON, 1998, p. 188). Nesse fluxo intenso de material simbólico mediado oferecido pelos meios de comunicação, torna-se necessário criar um processo seletivo para definir o que será assimilado ou não. Neste processo os indivíduos desenvolvem sistemas de conhecimento que lhes permite determinar o que será absorvido. Estes sistemas podem fazer parte das redes de mídias (confiando na opinião de críticos de TV ou de cinema para basear suas escolhas), mas também das pessoas com quem interagem no cotidiano, definindo quais materiais devem ser assimilados ou rejeitados. Com o crescimento da complexidade do ambiente social (através da maciça oferta de formas simbólicas mediadas), os indivíduos constroem sistemas de conhecimento práticos (extraídos em parte de materiais mediados), lhes permitindo enfrentar a complexidade do mundo moderno (THOMPSON, 1998).

O último ponto relacionado às distorções que a mídia traz para a formação do *self* é a absorção do *self* na quase-interação mediada. Neste contexto, o indivíduo passa a confiar muito mais nos materiais simbólicos mediados, abrindo mão de materiais intercambiados em interações face a face.

O caráter reflexivo do *self*, pelo qual eles (indivíduos) são capazes de incorporar materiais simbólicos (mediados ou de alguma outra maneira) num processo relativamente autônomo de formação do *self*, desaparece quase que imperceptivelmente em alguma outra coisa: o *self* é absorvido por uma forma de quase-interação mediada. (THOMPSON, 1998, p. 190).

Os indivíduos podem confiar tanto nos materiais mediados, transformando-os em muito mais que apenas um recurso para o *self*, passando a um objeto de

identificação a que eles se apegam forte e emocionalmente. Por isso, a absorção do *self* na quase-interação mediada torna-se uma versão da organização reflexiva do *self*, de tal modo que os materiais simbólicos mediados não sejam simplesmente um recurso para o *self*, mas sua preocupação central (THOMPSON, 1998).

Por fim, as experiências vividas pelos indivíduos se mantêm fundamentais, mas com uma crescente adição de experiências mediadas, as quais assumem um papel cada vez maior na formação do *self*. Dessa forma, o indivíduo fica cada vez mais e mais aberto às mensagens mediadas, construindo um *self* mais disperso e descentrado, tornando-o mais desembaraçado dos locais e contextos da vida cotidiana.

O desenvolvimento das sociedades modernas gerou um reordenamento em relação às experiências vividas pelos indivíduos, afastando-o de acontecimentos que antes faziam parte de seu convívio. Com o surgimento das instituições como hospitais, asilos, prisões e hospícios, certas formas de experiências foram gradualmente se afastando dos locais onde ocorria a vida diária, ficando isoladas em ambientes institucionais particulares. Essas instituições limitavam a experiência do indivíduo isolando-o de vivências, por exemplo, doenças crônicas ou a morte de um ente próximo, deixando estas situações com molduras determinadas por instituições especializadas, dessa maneira, se inicia o afastamento entre o indivíduo e a experiência (THOMPSON, 1998). John Thompson (1998) nomeia esse processo de “sequestro institucional da experiência” e argumenta que com o surgimento da mídia houve uma expansão maciça das formas mediadas de experiências. Assim, “[...] as experiências que eram separadas do fluxo normal da vida cotidiana foram reintroduzidas – talvez até ampliadas e acentuadas – através da mídia.” (THOMPSON, 1998, p. 197), dando-nos a possibilidade de termos conhecimento e experienciar fatos através dos meios de comunicação.

Neste contexto, o autor cria duas formas distintas de experiências, as quais denomina de “experiência vivida” e “experiência mediada”. A experiência vivida diz respeito às experiências adquiridas no curso normal de nossas vidas diárias, são experiências que são absorvidas no fluxo temporal de nossas vidas; “elas são imediatas, contínua e, até certo ponto, pré-reflexivas, no sentido de que geralmente precede qualquer ato de reflexão explícito.” (THOMPSON, 1998, p. 197). Estas experiências fazem parte do contexto em que ocorrem as interação face a face, dando conteúdo para as atividades práticas do nosso dia-a-dia. Já a experiência mediada se dá através de

experiências que adquirimos através das interações mediadas e quase-interação mediadas.

Thompson (1998) destaca quatro pontos principais em que a experiência vivida se diferencia da experiência mediada. Em primeiro lugar, os eventos experimentados através da mídia, são eventos que, normalmente, estão afastados tanto espacialmente, quanto temporalmente, são eventos que dificilmente são vivenciados no decorrer da vida diária dos indivíduos. Assim, os acontecimentos transmitidos “[...] são acontecimentos que muito improvavelmente serão afetados pelas ações destes indivíduos” (THOMPSON, 1998, p. 198), da mesma forma que os indivíduos não serão afetados diretamente pelos eventos experienciados através da mídia. De acordo com o autor, “[...] pode haver conexões causais entre os eventos experimentados através da mídia e os contextos práticos da vida cotidiana, mas estas conexões muito provavelmente implicam muitos intermediários e são muito extensas para permanecerem imperceptíveis. (THOMPSON, 1998, p. 198).

O segundo ponto levantado pelo autor, é que a experiência mediada ocorre em um contexto diferente daquele onde o fato ocorre. Dessa maneira, o aprendizado referente ao acontecimento acaba sendo recontextualizado. O experimento de eventos que ocorrem em locais distantes são reimplantadas, pois os indivíduos recebem e se apropriam dos produtos da mídia, trazendo-os para os contextos práticos da vida diária. O caráter recontextualizado da experiência mediada traz consigo tanto um lado positivo quanto a capacidade de chocar e desconcentrar. Em relação ao lado positivo, a mídia possibilita o deslocamento dos indivíduos (sem alterar os contextos espaciais e temporais de suas vidas) para novos e diferentes espaços de experiências. Assim, estes espaços não estão submetidos aos contextos espaciais ou temporais, de maneira que o indivíduo pode se movimentar entre eles sem alterar o contexto prático de sua vida cotidiana. Da mesma maneira que o caráter recontextualizado da experiência possui seus pontos positivos, ele também pode chocar e desconcentrar o indivíduo, pois ocorre num contexto que pode estar muito distante, em termos de condições materiais e sociais de vida, em relação ao contexto em que o evento ocorre. É o contraste de contextos, de mundos divergentes que subitamente se unem em uma experiência mediada, que choca e desconcentra (THOMPSON, 1998).

O terceiro aspecto da experiência mediada é o que Thompson descreve como relevância estrutural. Considerando o *self* como um projeto simbólico em que o indivíduo vai modelando e remodelando ao longo da vida, surge a necessidade de criar

um conjunto de prioridades determinando a relevância das experiências. Segundo o autor, “[...] este conjunto de prioridades faz parte integrante do projeto de vida que cada um constrói para si. Não damos a todas as experiências o mesmo peso, mas nos orientamos para aquelas que fazem parte das prioridades do projeto do *self* que queremos.” (THOMPSON, 1998, p.198). As experiências atuais ou potenciais são estruturadas com base de sua relevância para o *self*. Ambas as experiências, vividas e mediadas, são estruturadas baseadas na prioridade que o indivíduo dá para cada acontecimento, contudo as características da experiência mediada alteram um pouco sua relevância estrutural. No caso das experiências vividas, elas ocorrem no curso “natural” de nossas vidas, tornando-as experiências contínuas, imediatas e, na maior parte das vezes, inevitáveis. Estas experiências acontecem no mesmo espaço temporal e espacial onde se encontra o indivíduo e, dessa forma, no local onde o *self* possui poder de influência através de suas ações. As experiências vividas possuem relevância inquestionável para a formação do *self*, pois é através delas que o *self* é formulado e reformulado todos os dias (THOMPSON, 1998).

Por outro lado, a experiência mediada é vivenciada com a apresentação de acontecimentos distantes do contexto em que o indivíduo se encontra e não sofre nenhuma interferência dos indivíduos que a experimentam. Assim, a experiência mediada afeta o *self* de forma tênue, intermitente e seletiva, já que contato com estes acontecimentos parte, na maior parte das vezes, por iniciativa do indivíduo, resultando em uma sequência descontínua com vários graus de relevância para o *self*. Contudo, os indivíduos também se servem seletivamente da experiência mediada, de forma que a entrelaçam com a experiência vivida. Com isso, torna-se possível incorporar a experiência mediada no *self*, adquirindo profunda e permanente relevância (THOMPSON, 1998).

Os indivíduos passam a adquirir experiências tanto vividas quanto mediadas ao longo de sua trajetória espaço-temporal, incorporando-as num projeto de vida em contínua evolução.

Eles (os indivíduos) organizam seus caminhos no espaço e no tempo de tal maneira que certas experiências mediadas se tornem aspectos planejados e integrantes. [...] O planejamento das experiências mediadas é um índice de sua relevância para o *self*: e quanto mais relevantes elas parecerem ao indivíduo, mais ele às integrará ao seu planejamento diário. (THOMPSON, 1998, p. 200).

O quarto e último ponto destacado por Thompson em relação à experiência mediada é o que ele descreve como “não espacialização comunal”. No caso da experiência vivida existe uma sobreposição de trajetórias entre os indivíduos que compartilham uma mesma experiência, assim, há uma proximidade espacial entre eles. Este partilhamento de experiências, muitas vezes, está ligado ao fato de que os contextos da vida prática destes indivíduos são os mesmos ou muito semelhantes. Já na experiência mediada, os indivíduos não compartilham o mesmo espaço, ou seja, podem compartilhar as mesmas experiências, mas não compartilhar os mesmos contextos de vida. Contudo, isso não representa dizer que os contextos são irrelevantes, pois eles possuem papel crucial na recepção, na apropriação e na incorporação dos produtos da mídia. Dessa forma, o partilhamento de experiência mediada não se enraíza na proximidade espacial, tendo muita pouca relação com a proximidade espacial ou trajetórias de vida, mas sim com o seu acesso comum às formas mediadas de comunicação (THOMPSON, 1998).

Assim, o jornalismo tem um papel de destaque para a formação do indivíduo, seja através da construção o *self* ou oferecendo as experiências mediadas. Então para que seja possível ter um entendimento maior sobre a mídia escolhida para este estudo, o jornalismo, será feita uma reflexão teórica no capítulo seguinte.

3. O JORNALISMO: HISTÓRIA, TEORIA E OS VALORES-NOTÍCIA

Neste capítulo será realizada, inicialmente, uma retomada histórica acerca do jornalismo, com a intenção de contextualizar o momento contemporâneo. A partir desse breve histórico, apresentarei as teorias do jornalismo (tendo como referência o autor Nelson Traquina), para chegar à Teoria Construcionista, a qual introduz o conceito de Valores-Notícia, que serão abordados de forma mais aprofundada no último subcapítulo.

3.1 A história do jornalismo: do século XVII ao século XX

O jornalismo pode ser explicado através da busca das pessoas em serem informadas a respeito do mundo que as rodeia. No entanto, Traquina adverte que é absurdo tentar definir o jornalismo em uma frase, ou até mesmo em um livro, mas arrisca afirmar que “[...] poeticamente podia-se dizer que o jornalismo é a vida, tal como é contada nas notícias de nascimentos e mortes” (TRAQUINA, 2004, p. 19). Os jornalistas trazem os acontecimentos no formato de narrativas que dão vida as “estórias”, as quais podem ser vistas como um recorte da realidade, sendo que elas não estão desvinculadas de narrativas e estórias passadas (TRAQUINA, 2004). Para entender o desenvolvimento da atividade jornalística cabe remontar seu passado histórico.

Quando o jornalismo surgiu, no início do século XVII, o paradigma do texto informativo era o discurso retórico, usado pela igreja e o Estado (LAGE, 2001, p.9). Durante o século XVIII, os jornais circulavam apenas com conteúdos identificados com correntes políticas, servindo como arma na luta política da época. Somente no século XIX que o jornalismo pode se desenvolver trazendo ao mercado uma nova mercadoria: a notícia, tendo como principal objetivo fornecer a informação em detrimento da propaganda política. Traquina (2004) afirma que três vertentes foram fundamentais para a evolução do jornalismo: a expansão da imprensa no século XIX e o surgimento de novos meios de comunicação no século XX; a sua comercialização como mercadoria; e, a emergência do polo intelectual com a profissionalização dos jornalistas. Dessa forma foi possível criar uma definição das notícias baseada nos valores e normas que apontam o papel social da informação.

Em 1906, começaram a circular os primeiros jornais nos centros comerciais, onde quem financiava sua produção era a burguesia, que pagava os jornalistas para que fossem difundidas as ideias burguesas (LAGE, 2001, p.10). Algumas décadas após, a

aristocracia passou a promover edições de periódicos que divulgavam os casamentos, viagens e festas da corte. Assim, o jornalista adquiriu uma função de publicista, de quem os leitores esperavam orientações e interpretações políticas, tendo um público leitor reduzido, composto de funcionários públicos, comerciantes e seus auxiliares imediatos.

A Revolução Industrial do século XIX proporcionou uma mudança radical nas condições em que se exercia o jornalismo, aumentando as tiragens dos jornais através das impressoras rotativas de grande capacidade. Com o aumento da capacidade de produção veio a crescente comercialização da imprensa, criando um novo jornalismo, chamado de *penny press*, tendo como objetivo “[...] fornecer informação e não propaganda [...] com notícias baseadas em fatos e não em opiniões.” (TRAQUINA, 2004, p.34). Já o século XIX é considerado a “época de ouro” da imprensa, período que ocorreu uma grande ascensão do jornalismo, assim, Traquina (2004) aponta os principais fatores que contribuíram para o seu desenvolvimento durante este período histórico como: a evolução do sistema econômico; os avanços tecnológicos; fatores sociais e a evolução do sistema político rumo à democracia.

Com a mecanização da impressão, o custo de produção dos jornais aumentou e, além disso, os periódicos já não eram mais financiados pelos leitores, mas sim pela publicidade conforme Traquina destaca: “[...] o jornalismo transformou-se em um negócio com um número de proprietários que começaram a publicar jornais com intuito de ter lucros e o objetivo central seria a expansão da circulação” (TRAQUINA, 2004, p. 36). A renda proporcionada pela publicidade permitiu que os jornais adquirissem maior independência econômica, proporcionando a despolitização da imprensa, passo essencial para o surgimento de um novo paradigma: o jornalismo como informação que privilegia os fatos e não a opinião (LAGE, 2001).

No fim do século XIX e início do século XX o jornalismo prosperava na América, os periódicos disputavam o leitor a qualquer preço, conduzindo a relações menos éticas e entre jornalistas e fontes. A reação a esse formato de jornalismo foi a criação de cursos superiores de jornalismo que buscavam, através de pesquisa acadêmica, padrões para apuração e processamento de informações, além disso, outra característica deste período foi a busca por estabelecer formas fixas de produção de conteúdo (LAGE, 2001, p. 18). Nesse mesmo momento histórico, inicia a procura por obter dados de diversas fontes, confrontando as versões para se chegar mais próximo da realidade, resultando num novo formato de linguagem (LAGE, 2001).

A notícia ganhou sua forma moderna, copiando o relato oral dos fatos singulares, que, desde sempre, baseou-se não na narrativa em sequência temporal, mas na valorização do aspecto mais importante de um evento. No caso do texto publicado, essa informação principal deve ser a primeira, na forma de *lead* – proposição completa, isto é, com as circunstâncias de tempo, lugar, modo, causa, finalidade e instrumento. Deflagrou-se uma campanha permanente contra a linguagem retórica e destacou-se a importância da ética como fator de regulação da linguagem jornalística. (LAGE, 2001, p. 19).

Atualmente, a informação deixou de ser apenas um fator de acréscimo cultural ou recreação para tornar-se essencial para a vida das pessoas (LAGE, 2001), fazendo aumentar a responsabilidade do jornalista, que não deve somente apurar bem os fatos, mas formular seu texto como o melhor dos redatores e participar das tarefas de edição, desempenhando múltiplas tarefas num mundo globalizado.

Juntamente com o crescimento do jornalismo durante os séculos, surgiram as teorias sobre o assunto, as quais começaram a aparecer durante o século XX. A seguir serão apresentadas as diversas teorias acerca do assunto.

3.2 As Teorias do Jornalismo

As teorias do jornalismo foram tomando lugar durante o século XX, buscando a definição de conceitos sobre a área. Diversas teorias surgiram, no entanto Traquina (2004) afirma que elas não se excluem, não são puras ou necessariamente independentes umas das outras e, dessa forma, o autor as organiza da seguinte maneira: Teoria do Espelho, Teoria da Ação Pessoal (ou *Gatekeeper*), Teoria Organizacional, Teoria de Ação Política e Teoria Construcionista. Nesta pesquisa será trabalhado o conceito de valor-notícia e, por isso, será dado um foco maior nas Teorias Construcionistas, as quais abordam esse conceito. Entretanto, é importante identificar as principais ideias de cada uma das teorias para que se possa perceber no que elas se diferenciam, além de compreender a evolução do pensamento do campo jornalístico.

Inicialmente foi desenvolvida a Teoria do Espelho, que defende que as notícias são determinadas pela realidade, atribuindo a noção-chave de que o “jornalista é um comunicador desinteressado” (TRAQUINA, 2004). “[...] o jornalista é um comunicador desinteressado, isto é, um agente que não tem interesses específicos a defender e que o desviam de sua missão de informar, procurar a verdade, contar o que aconteceu, doar a quem doer. (TRAQUINA, 2004, p. 147). Nessa perspectiva, as notícias são tratadas

como um reflexo da realidade, em que os jornalistas são “mediadores” que reproduzem os fatos, apresentando o papel do jornalista como um observador que relata o que acontece com honestidade e sem compromisso.

Após a Teoria do Espelho, surge a Teoria da Ação Pessoal, também conhecida como Teoria do *Gate Keeper*. Nessa teoria, (que em português pode ser entendido como porteiro ou guardião) o jornalista é visto como um indivíduo que toma uma decisão em uma sequência de decisões. Essa teoria define que o processo de produção da informação passa por diversos “portões” que são áreas de decisão que o jornalista deve decidir se vai escolher a notícia ou não (TRAQUINA, 2004). Assim, as escolhas se tornam “[...] altamente subjetivas e dependentes de juízos de valor baseados no conjunto de experiências, atitudes e expectativas do *gate keeper*.” (TRAQUINA, 2004, p. 150). Analisando a notícia apenas a partir de quem a produz, o jornalista, a teoria privilegia a abordagem micro-sociológica, deixando de lado quaisquer fatores externos (TRAQUINA, 2004).

De acordo com Traquina (2004), Warren Breed avançou nos estudos relacionados ao jornalismo desenvolvendo uma nova teoria: a Teoria Organizacional. O autor alega que constrangimentos organizacionais recaem sobre o jornalista que se conforma com as normas editoriais regidas pela política da empresa, fazendo com que os pontos de vista da direção da empresa controlem o trabalho do empregado através de um “processo de osmose”. Nessa teoria a ênfase maior é na importância de uma cultura organizacional e não uma cultura profissional, dando espaço para notícias que são o resultado de uma interação social que tem lugar dentro da empresa jornalística (TRAQUINA, 2004).

Nos anos 60 e 70, surgem as Teorias de Ação Política, onde os jornais são vistos como uma forma de servir a interesses políticos, possuindo duas visões sobre suas ações: para a esquerda, os jornais eram visto como uma forma de manutenção do sistema capitalista, entretanto para a direita os jornais servem como instrumentos de questionamento ao capitalismo. Independente posição política, esta teoria defende a posição “de que as notícias são distorções sistemáticas que servem os interesses políticos de certos agentes sociais bem específicos que utilizam as notícias na projeção de sua visão de mundo, da sociedade, etc.” (TRAQUINA, 2004. Pg.163).

Já a Teoria Construcionista, que também aparece nas décadas de 60 e 70, identifica a notícia como um processo de construção, rejeitando a ideia de espelho da realidade, pois alega que é impossível uma transmissão com linguagem totalmente

neutral e que as notícias não só refletem a realidade, mas ajudam a construí-la. Dessa forma, o jornalista ganha papel como participante ativo na construção da realidade (TRAQUINA, 2004). Assim, Hall (apud TRAQUINA, 1993) destaca que a mídia torna os acontecimentos significativos por meio dos processos de identificação e contextualização. Sendo através de “mapas culturais” (identificações culturais e sociais) que é possível dar sentido aos acontecimentos inesperados, incomuns e imprevisíveis – acontecimentos que são o conteúdo básico do que é noticiável.

As teorias estruturalista e interacionista são consideradas parte do paradigma construcionista, compartilhando do entendimento que as notícias não é “distorção”, nem “espelho”, e, sim, faz parte de um processo de construção. A Teoria Estruturalista reconhece a “autonomia relativa” do jornalista, onde a notícia faz parte da produção da indústria cultural, contribuindo para a “hegemonia ideológica”. Já a Teoria Interacionista define a notícia como “[...] o resultado de um processo de produção, definido como percepção, seleção e transformação de uma matéria-prima (os acontecimentos) num produto (as notícias)” (TRAQUINA, 2004, pg. 180), sendo que os jornalistas vivem sob a tirania do tempo, com o desafio cotidiano de elaborar o produto final. Dessa forma, o jornalismo fica caracterizado pela compulsão em por ordem no tempo e espaço (TRAQUINA, 2004).

Traquina (2004), destaca que tanto a teoria Estruturalista, quanto a Interacionista concordam que as notícias são o resultado de processos complexos de interação entre o jornalista e agentes sociais como: as fontes, a sociedade e os membros da comunidade profissional. Além disso, ambas teorias destacam a importância da cultura jornalística, a estrutura dos valores-notícia, a ideologia dos membros da comunidade e as rotinas e procedimentos dos profissionais. As notícias registram as formas literárias e narrativas utilizadas para enquadrar o acontecimento. Através desse enquadramento existe a necessidade de selecionar, excluir, acentuar diferentes aspectos dos acontecimentos, orientando a “aparência” que a realidade assume (TRAQUINA, 2004). Outro ponto comum às duas teorias é a ideia de que é o valor-notícia que destaca os critérios e os fatores que determinam a noticiabilidade dos acontecimentos (WOLF, 1987). Assim, entende-se que a estrutura de valores-notícia e o idealismo profissional apontam o que constitui uma “boa notícia” (TRAQUINA, 2004). “Os valores-notícia fornecem critérios nas práticas de rotina do jornalismo que permitem aos jornalistas, diretores e agentes noticiosos decidir rotineiramente e regularmente sobre quais

‘estórias’ são noticiáveis ou não [...] quais são para publicar e quais são para eliminar. (TRAQUINA, 2004, p. 176).

A seguir serão aprofundados os critérios utilizados para atribuir valor a notícia, destacando os aspectos que são avaliados dentro desse conceito.

3.3 Os valores-notícia

Conforme já afirmando, o conceito de valor-notícia parte do paradigma Construcionista apresentado por Traquina (2004), em que a notícia é vista como uma construção social, ou seja, um resultado de um processo negociado entre diversos agentes. Em princípio, as notícias são vistas pelos jornalistas como tudo aquilo que é importante ou interessante para a sociedade. Contudo, os critérios utilizados para a seleção das notícias são bem mais complexos que isso.

Durante este processo, o jornalismo apresenta uma autonomia relativa em relação a alguns outros campos, como o da economia e política. Assim, os jornalistas podem agir tanto sob uma cultura de identidades próprias (que também definem o que é ou não notícia), quanto por interesses externos ao campo jornalístico e por arbitrariedades políticas (TRAQUINA, 2004). A previsibilidade do esquema geral das notícias está relacionada com a existência de critérios de noticiabilidade, ou seja, valores relacionados as notícias que os integrantes da “tribo jornalística” partilham. Traquina (2004) define os critérios de noticiabilidade da seguinte maneira:

Podemos definir o conceito de noticiabilidade como o conjunto de critérios e operações que fornecem a aptidão de merecer um tratamento jornalístico, isto é, possuir valor como notícia. Assim, os critérios de noticiabilidade são o conjunto de valores-notícia que determinam se um acontecimento, ou assunto, é suscetível de se tornar notícia, isto é, de ser julgado como merecedor de ser transformado em matéria noticiável e, por isso, possuindo valor-notícia. (TRAQUINA, 2004, p. 63).

Diante da constatação de que não há espaço nos veículos informativos para a publicação de todos os acontecimentos que ocorrem na vida cotidiana, surge a necessidade de se pensar os critérios de noticibilidade. Com a infinidade de material disponível para o jornalista, torna-se necessário avaliar qual o acontecimento merece vir

a público e se tornar notícia. Entretanto, mesmo entre os eventos selecionado é necessário escolher novamente quais deverão ter maior relevância e destaque, ocupando a capa do jornal ou maior número de páginas internas. A seleção, portanto, se estende redação adentro, quando é preciso não apenas escolher, mas hierarquizar (TRAQUINA, 2004).

A partir da divisão criada por Wolf (1987), relacionada ao processo de seleção das notícias – os valores de seleção e construção, linha de pesquisa a qual Traquina (2004) compartilha – entrarei nos critérios de noticiabilidade destacados pelos autores. Para ambos, os valores-notícia de seleção se apresentam no momento em que o jornalista deve escolher um acontecimento em detrimento de outro, elegendo qual se tornará notícia. Já os valores-notícia de construção são relacionados àqueles presentes no processo de produção da notícia, apresentando o que deve ser destacado ou omitido dentro de cada “estória” (TRAQUINA, 2004).

Dentro dessa proposta de pesquisa, serão enfatizados os valores-notícia de seleção, visto que não será analisado o modo de produção das notícias, mas sim o processo de escolha, abordando os valor-notícia de construção somente de forma teórica. A partir da divisão proposta por Traquina (2004), os valores-notícia de seleção são organizados em dois subgrupos: os critérios substantivos, relacionados ao fato em si, e os critérios contextuais, relativos às condições de produção da notícia.

Dentro do primeiro grupo de valores-notícias de seleção, formado pelos critérios substantivos, podemos ver a avaliação direta do acontecimento, verificando sua relevância e importância. Neste sentido, Traquina (2004) organiza-os da seguinte maneira: a morte; a notoriedade; a proximidade geográfica e cultural; a relevância; a novidade; o tempo; a notabilidade; o inesperado; o conflito; a infração.

A **morte** é considerada um valor-notícia fundamental para essa comunidade interpretativa, razão pela qual se explica o negativismo do mundo jornalístico apresentado diariamente, podendo o número de corpos que fazem parte do acontecimento, definir se o evento se tornará ou não uma notícia.

O segundo critério apresentado é **notoriedade**, este valor-notícia é relacionado à importância que o agente principal do ocorrido perante a sociedade, ou seja, quanto mais relevante o papel do ator social, maior a chance de ir para os noticioso. Seguindo com os valores-notícias, temos a **proximidade**, que é vista tanto pela visão geográfica, quanto pela cultural, mostrando que a probabilidade de um evento se tornar notícia pode ser relevante para um lugar específico (por ter ocorrido próximo), mas perde a

relevância conforme se afasta, não fazendo parte do cotidiano das pessoas (TRAQUINA, 2004).

Outro critério apontado por Traquina (2004) é o valor-notícia da **relevância**: “[...] este valor-notícia responde à preocupação de informar o público dos acontecimentos que têm um impacto sobre a vida das pessoas [...]” (TRAQUINA, 2004, p. 80), determinando a importância do acontecimento pela repercussão dele sobre as pessoas, sobre o país, sobre a nação.

A seguir, o autor apresenta o valor-notícia relacionado à **novidade**, sendo a questão central dos jornalistas buscar o que há de novo, visto que o jornalismo interessa-se muito pela “pela primeira vez” e “pela última vez”. O valor-notícia relacionado ao **tempo**, apresenta-se de maneiras diferentes e podemos vê-lo nas seguintes formas: como o fato de um acontecimento atual (já transformado em notícia) pode servir de gancho para outro acontecimento relacionado ao assunto, sem necessariamente possuir um acontecimento relacionado a ele; outra possibilidade é o jornalista trazer um acontecimento à tona, justificando sua noticiabilidade através de um acontecimento que já teve espaço no passado, nesse mesmo dia; o último formato do valor-notícia tempo é a efeméride, onde o próprio tempo é utilizado com gancho para a notícia, o melhor exemplo para isso são os aniversários, os quais relembram um acontecimento que ocorreu há um, cinco ou dez anos atrás, voltando a ser notícia atualmente. Após o valor-notícia tempo, Traquina (2004) traz o valor-notícia da **notabilidade**, no qual a comunidade jornalística avalia a qualidade do acontecimento em ser tangível e visível, relacionando à diversos tipos de acontecimentos como acontecimentos que envolvem um grande número de pessoas, eventos contrário ao “normal” e insólitos (TRAQUINA, 2004).

Os três últimos valores-notícias apresentados dentro dos critérios substantivos, são abordados por Traquina (2004) de forma objetiva, definindo o valor-notícia do **inesperado** como “[...] tudo aquilo que irrompe e surpreende a comunidade jornalística.” (TRAQUINA, 2004, p. 84). Outro valor-notícia apresentado é relacionado ao **conflito** ou controvérsia, isto é, a violência física ou simbólica, podendo, assim, o conflito representar uma quebra no “normal” ou uma ruptura fundamental na ordem social. Por fim, o último valor-notícia exposto pelo autor é a **infração** que refere-se sobretudo a violação, a transgressão das regras (TRAQUINA, 2004).

Após conhecer os critérios substantivos, abordar-se-á os critérios contextuais que também fazem parte dos valores-notícias de seleção como visto anteriormente.

Estes critérios dizem respeito ao contexto de produção das notícias e são divididos nas seguintes categorias: a disponibilidade, o equilíbrio, a visualidade, a concorrência, a exclusividade e o dia noticioso.

O valor-notícia da **disponibilidade** está relacionado com a facilidade com que é possível fazer a cobertura do acontecimento, levando em consideração o dispêndio requerido para a cobertura do acontecimento, colocando implicitamente a pergunta se o valor-notícia desse acontecimento justifica esse dispêndio. Já o valor-notícia **equilíbrio** diz respeito à quantidade de notícias sobre algum acontecimento ou assunto que já existe ou já existiu há relativamente pouco tempo no produto jornalístico. Assim, o jornalista poderá abrir mão da notícia por já ter abordado o assunto em excesso, reduzindo sua relevância. Em relação ao valor **visualidade**, o que é levado em consideração é se há elementos visuais do acontecimento, como fotos ou filmes, que, com a existência de bons materiais, pode determinar a seleção do acontecimento para se tornar notícia (TRAQUINA, 2004).

Dando sequência aos critérios contextuais, Traquina (2004) apresenta o valor-notícia da **concorrência** que diz respeito à disputa que ocorre entre as empresas de comunicação em busca do “furo” jornalístico ou da exclusividade. Por fim, o último valor notícia relacionado aos critérios contextuais é o **dia noticioso**, no sentido de reportar os acontecimentos ocorridos nas últimas 24 horas, estabelecendo um espaço limitado de apresentação do fato como notícia. Dessa forma, os fatos são hierarquizados ganhando o maior destaque (capa ou maior número de páginas) o ocorrido mais relevante dentro desse intervalo de tempo (TRAQUINA, 2004).

Já os valores-notícia de construção são os critérios relevantes encontrados dentro do acontecimento que justifiquem sua transformação em notícia, dignos de serem incluídos na elaboração da notícia. O primeiro valor-notícia de construção é a **simplificação**. Esse valor parte do pressuposto que “[...] quanto mais o acontecimento é desprovido de ambiguidade e de complexidade, mais possibilidades tem a notícia de ser notada e compreendida” (TRAQUINA, 2004, p. 91). Assim, quanto mais clara e compreensível a notícia for, deixando pouco espaço para ambiguidades, maior a possibilidade de seleção. O segundo valor-notícia de construção apresentado por Traquina (2004) é a **amplificação**, seguindo a lógica de que quanto maior alcance tem o acontecimento, maior a possibilidade de ser expandido, seja pela amplificação do ato ou das supostas consequências do ato. Já o terceiro, corresponde à **relevância**, assim, quanto mais “sentido” a notícia dá ao acontecimento, mais as possibilidades a notícia

tem de ser notada. Dessa forma, fica a critério do jornalista tornar o acontecimento relevante para as pessoas, demonstrando o significado que tem para elas, ou seja, compete ao jornalista fazer compreender a relevância da notícia para o público (TRAQUINA, 2004).

Outro valor-notícia apresentado por Traquina (2004) é a **personalização**, onde quanto mais personalizado é o acontecimento, mais possibilidades a notícia tem de ser notada, pois facilita a identificação dos termos “negativo” e “positivo” do acontecimento. Assim, para personalizar deve-se valorizar as pessoas envolvidas no fato; dessa forma, o jornalista consegue atingir um vasto público, e não só jornalistas, fazendo-se compreender de forma clara (TRAQUINA, 2004). Já a **dramatização** é um valor-notícia relacionado ao reforço dos aspectos críticos, do lado emocional e da natureza conflitual do acontecimento. Dessa forma, esse valor-notícia busca destacar relatos melodramáticos dos assuntos atuais (TRAQUINA, 2004). Por fim, a **consonância** é o último valor-notícia de construção, sendo que a lógica deste valor é a seguinte: “[...] quanto mais a notícia insere o acontecimento numa narrativa já estabelecida, mais possibilidades tem de ser notada” (TRAQUINA, 2004, p. 93), ou seja, a notícia deve ser interpretada num contexto conhecido pelo receptor, a fim de corresponder às suas expectativas.

Após entender como são formados os valores atribuídos às notícias, será abordado, no capítulo seguinte, o jornal como meio, tratando de seu momento atual no mercado e sua composição.

3.4 Jornalismo contemporâneo e o jornal impresso

O jornalismo se desenvolve, atualmente, dentro do que Neveu (2005) destaca como a produção jornalística voltada para o mercado – chamada de Jornalismo de Mercado – visa o máximo rendimento financeiro e, assim, afeta diretamente a prática jornalística. Dessa forma, a produção das notícias ganha características que definem o jornalismo de mercado, tendo como ponto de partida priorizar notícias que aumente o público leitor. Esta mudança na forma de se pensar o jornalismo gera o aumento das chamadas *soft news* (notícias que abordam acontecimentos sem grande relevância), informação-serviço e notícias com teor emocional. Assim, o Jornalismo de Mercado, aponta uma tendência global de perda de autonomia da redação para os serviços de gestão. Desta maneira, essa mudança afeta diretamente as práticas dos jornalistas que

passam a buscar a “[...] estetização da mensagem, de modo a criar a fidelização num contexto de concorrência” (NEVEU, 2005, p. 120), agindo como vulgarizador, conselheiro e até mesmo como amigo, dirigindo-se ao público-alvo definido, frequentemente, por um estilo de vida ou de consumo do que por uma opinião própria (NEVEU, 2005).

Os desenvolvimentos da tecnologia dentro das redações e a chegada da multimídia redefiniram as competências profissionais da comunicação. A escalada dos imperativos comerciais no seio dos grupos de comunicação social fragilizou a autonomia do trabalho jornalístico (NEVEU, 2005, pg. 115).

É dentro deste paradigma que, na contemporaneidade, se desenvolve a produção de notícias, onde o jornal impresso concorre com mídias muito mais velozes e que possibilitam a interação com leitor, necessitando se adequar ao mercado para continuar existindo.

Em relação ao jornalismo impresso, com o surgimento e o aumento gradativo da influência de novos meios de comunicação durante o século XX, o jornal foi perdendo o espaço de fonte exclusiva de informação. Atualmente o jornal passa por transformações para acompanhar o ritmo da pós-modernidade, marcada pela agilidade e interação proporcionada pela internet, assumindo uma nova posição nas sociedades globalizadas. Assim, o jornal passou por grandes mudanças, alterando sua apresentação gráfica e segmentando seu conteúdo. Simbolicamente, o jornal apresenta forma e sentido, sendo um “pacote” de informações, fornecendo um espaço para as informações ali escritas. Neste sentido, o jornal busca não apenas dizer, mostrar ou fazer saber, mas fazer ver. Mouillaud (2002) destaca três formas como a informação é disseminada:

De fato, a informação é dada a ver de uma tripla maneira: na organização material do jornal, do qual a diagramação dá uma consciência e um olhar especiais, e não simplesmente lógicos da atualidade, testemunhas, ou especialistas, ao mesmo tempo fonte e autoridade do discurso; na organização narrativa do propósito, que se fundamenta, ao mesmo tempo, sobre propriedades do enunciado narrativo e sobre artigos realistas, o que, sem dúvida, se trata menos de ter a ilusão de reproduzir a realidade de que uma verdadeira produção simbólica real. Talvez seja por isso que o entrecruzamento de vozes, a “autoridade polifônica” que pertence ao conjunto procedimentos de colocação em narrativa realista, é também pelo que, inicialmente, o jornal “faz acreditar”. (MOUILLAUD, 2002, p. 191).

O jornal torna-se, além de um dispositivo em que há um lugar de fala, um agente de discurso, pertencendo a uma rede de informações que vem sendo tecida, desde o século passado, em torno do globo, envolvendo um fluxo imaterial em contínua modificação. Esta rede não impõe apenas uma interpretação hegemônica dos acontecimentos, mas a própria forma do acontecimento (MOULLIAUD, 2002).

Moulliaud salienta que o jornal, juntamente com o que está escrito nele, dá forma à um conjunto informacional, no qual o papel trabalha como matriz. Essa matriz é uma forma de organização munida de regras e significações, dando sentido às informações impressas no jornal. Uma matriz que impõe seu formato ao texto (MOULLIAUD, 2002). Assim, a imprensa escrita apresenta características específicas, em que o ato de redigir um texto adquire um significado importante. Podemos delimitar o significado de “[...] ‘redigir’ como o ato de transposição para a linguagem escrita das ideias e imagens que surgem na nossa mente” (SOUSA, 2001, p. 115). Ao redigirmos, ordenamos as letras e palavras conferindo ao discurso determinado significado. Por suas características, o discurso do jornalismo pressupõe o domínio da língua e sua gramática, além do domínio sobre as técnicas de redação (SOUSA, 2001).

Um texto do jornalismo impresso destina-se, em primeiro lugar, a manter informados muitos leitores, o que acaba restringindo as formas de enunciação jornalística e impõe determinados princípios à escrita. Nesse sentido, Sousa (2001) destaca que “[...] o texto jornalístico baseia-se, essencialmente, na descrição, nas citações, na análise e na opinião. O enunciado jornalístico, por consequência, pode ser descritivo (englobando as citações), analítico ou opinativo.” (SOUSA, 2001, p. 124).

É neste contexto e sob estas condições que, atualmente, se desenvolve a prática jornalística, a partir da lógica do jornalismo de mercado os acontecimentos são selecionados e transformados em notícia. Assim, mostra-se importante esta compreensão para entender o modo de produção das notícias que serão analisadas posteriormente.

4. A MOBILIDADE URBANA E O USO DA BICICLETA

Neste capítulo serão abordadas questões relacionadas ao cenário atual da mobilidade urbana nas grandes cidades, mostrando algumas possíveis alternativas para reduzir os congestionamentos causados pelo grande volume de automóveis. Será mostrado, também, o papel da bicicleta no contexto urbano e como ela pode contribuir para a melhora na mobilidade do trânsito nas grandes cidades. Ao fim do capítulo, este trabalho apresentará o grupo Massa Crítica, mostrando como se dá seu funcionamento e organização.

4.1 A mobilidade urbana

As cidades são espaços em constante transformação, onde se articulam interesses cotidianos diferentes. Nelas, as pessoas recebem informações, processam-nas e as transformam, de acordo com suas necessidades (SeMob, 2007)⁴. Em países de terceiro mundo, a desigualdade social acentua o caos das cidades grandes, que se traduz em arranjos desordenados de habitações e aglomerações urbanas. Essa desordem se reflete, também, no trânsito das cidades.

Os espaços viários tornam-se inadequados para comportar de maneira harmônica a quantidade crescente de veículos motorizados e pessoas que realizam seus deslocamentos a pé ou de bicicleta. O reconhecimento dessa realidade denota a urgência da criação de processos e ações voltadas à transformação dos espaços urbanos em mundos mais igualitários que gerem oportunidades reais às parcelas excluídas da população. (SeMob, 2007, p. 12).

A necessidade de se repensar os espaços públicos das grandes cidades brasileiras trouxe, recentemente, a discussão sobre a mobilidade urbana para o dia a dia da sociedade e, assim, passou a pautar os mais diversos meios de comunicação do país.

⁴ Informações extraídas no PlanMob – Caderno de referência para Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, criado e disponibilizado pela Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana do Governo brasileiro.
Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>.
Acesso em: 15/10/13.

Para a Secretaria Nacional de Transporte e de Mobilidade Urbana (SeMob), a mobilidade urbana sustentável é caracterizada da seguinte forma:

[...] política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável. (SeMob, 2007, p. 34).

Dessa forma, discussão sobre a mobilidade urbana é amplamente influenciada pelo crescimento desordenado das cidades, onde são criadas ilhas de grande densidade populacional que tornam maiores as distâncias para o deslocamento diário dos cidadãos. Além disso, a redução nos investimentos voltados para a infraestrutura de transporte levam à queda da qualidade e disponibilidade do transporte urbano. Contrapondo o crescimento das cidades, o planejamento e organização da mobilidade urbana visa disponibilizar recursos para que seja viável o transporte ágil, confortável e seguro para a movimentação de bens e pessoas no espaço urbano, a fim de que elas realizem suas atividades cotidianas com maior tranquilidade, seja para trabalho, estudo ou lazer. Assim, é possível dizer que a deficiência da mobilidade urbana traz reflexos para o convívio social e a interação entre as pessoas nas grandes cidades (COMISSÃO EUROPÉIA, 2000). A partir destes pontos apresentados, o Plano de Mobilidade desenvolvido pela SeMob ressalta a importância de um plano de mobilidade dentro da gestão urbana:

Primeiro, por ser um fator essencial para todas as atividades humanas; segundo, por ser um elemento determinante para o desenvolvimento econômico e para a qualidade de vida; e, terceiro, pelo seu papel decisivo na inclusão social e na equidade na apropriação da cidade e de todos os serviços urbanos. (Plano de Mobilidade SeMob, 2007, p. 21).

Inserida na atual economia de mercado, alicerçada pelo consumo exacerbado, e a qualquer custo, a mobilidade urbana é afetada diretamente pela quantidade de automóveis em circulação. Assim, o volume de automóveis acarreta diversos efeitos negativos como a poluição sonora e do ar, dificuldade de circulação, além do elevado número de acidentes e vítimas.

Neste contexto, o automóvel tem papel de grande relevância na maneira como as cidades estão organizadas. Do ponto de vista da coletividade, os inconvenientes

gerados pela utilização exagerada do automóvel particular são bastante grandes, uma vez que o carro contribui para o desperdício do espaço urbano, consome muitos recursos e contribui para a degradação do meio ambiente. Assim, “[...] a mobilidade que se associa ao automóvel particular confunde-se atualmente com imagens apocalípticas de paralisia das cidades.” (Comissão Européia, 2000, p. 5), tornando a redução do uso do automóvel uma condição necessária para a manutenção da mobilidade do próprio automóvel.

A partir do modelo atual de organização urbana brasileiro, a SeMob propõe uma nova maneira de se pensar a mobilidade, deixando de trabalhar as questões isoladamente, buscando integrar o trânsito, o planejamento e a regulação do transporte coletivo, a logística de distribuição das mercadorias, a construção da infraestrutura viária, das calçadas e assim por diante. Sob esse viés, a SeMob definiu dez princípios para o planejamento da mobilidade, considerando também sua relação com o planejamento urbano: 1) diminuir a necessidade de viagens motorizadas; 2) repensar o desenho urbano; 3) repensar a circulação dos veículos; 4) desenvolver os meios não-motorizados de transporte; 5) reconhecer a importância do deslocamento dos pedestres; 6) reduzir os impactos ambientais da mobilidade urbana; 7) propiciar mobilidade às pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade; 8) priorizar o transporte público coletivo; 9) promover a integração dos diversos modos de transporte coletivo; 10) estruturar a gestão local.

4.2 O uso da bicicleta nos espaços urbanos

Em Porto Alegre, a prefeitura segue as diretrizes estabelecidas pela SeMob, buscando ampliar o uso da bicicleta como meio de transporte, criando novas ciclovias e bicicletários. Em uma pesquisa realizada em 2003, pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre, foi constatado que apenas 1% da população se desloca de bicicleta em suas viagens diárias e, a partir desse dado, o objetivo estabelecido pela prefeitura foi o de criar condições que permitam as bicicletas circular e estacionar com conforto e

segurança, tendo como meta aumentar para 10% a quantidade de usuários de bicicleta até 2022, totalizando 300 mil viagens diárias (EPTC⁵, 2013).

Isso demonstra que a solução para a mobilidade urbana não se reduz apenas ao uso do transporte público, mas também à combinação de outras práticas. Nesse sentido, o uso da bicicleta torna-se uma possível solução para contribuir na mobilidade das cidades. Contudo, é necessário que se combinem medidas a favor da integração do transporte coletivo e da bicicleta, reduzindo a utilização do automóvel particular.

Segundo informações do SeMob, em relação aos outros transportes urbanos, a bicicleta apresenta características positivas e negativas. Quanto às características positivas, a bicicleta possui um baixo custo de aquisição e manutenção, eficiência energética e baixo impacto ambiental, flexibilidade e rapidez para viagens curtas (até 5 km). Por outro lado, as características negativas são: raio de ação limitado, exposição a intempéries, além de ser muito vulnerável em acidentes de trânsito. Contudo, é possível minimizar estes pontos negativos, elaborando projetos que levem em consideração o convívio da bicicleta com os demais meios de transporte. Além disso, as bicicletas se mostram mais rápidas que os automóveis em trajetos urbanos a medida que os congestionamentos aumentam.

A Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana do Brasil (SeMob) ainda destaca outros pontos positivos no uso da bicicleta nos espaços urbanos:

Do ponto de vista urbanístico o uso da bicicleta nas cidades reduz o nível de ruído no sistema viário; propicia maior equidade na apropriação do espaço urbano destinado à circulação; libera mais espaço público para o lazer; contribui para a composição de ambientes mais agradáveis, saudáveis e limpos; contribui para a redução dos custos urbanos devido à redução dos sistemas viários destinados aos veículos motorizados; e aumenta a qualidade de vida dos habitantes, na medida em que gera um padrão de tráfego mais calmo. (SeMob, 2007, p. 89).⁶

Segundo estudos desenvolvidos pela Comissão Europeia (2000) é necessário tratar de vários aspectos sobre o uso da bicicleta como meio de transporte. Neste sentido,

⁵ Informações extraídas do site da EPTC, disponível em http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227, acessado em 12/11/13.

⁶ Informações extraídas da Coleção Bicicleta Brasil – Caderno de referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicletas criado pela Secretaria de Transporte e Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>. Acesso em: 15/10/13.

a escolha pela bicicleta como meio de transporte depende de fatores subjetivos e objetivos, sendo que os subjetivos são referentes a imagem da bicicleta como marca, aceitação social, sentimento de insegurança e reconhecimento da bicicleta como meio de transporte de adultos. Já os fatores objetivos envolvem aspectos práticos como a rapidez, topografia, clima e segurança. Por isso, o desenvolvimento de um plano de mobilidade eficaz envolve mais que apenas mudanças estruturais na cidade, mas também campanhas afirmativas em relação ao uso da bicicleta como meio de transporte (COMISSÃO EUROPEIA, 2000).

Apesar de todos os benefícios que o estímulo ao uso da bicicleta para deslocamento traz para a mobilidade urbana, Porto Alegre ainda sofre para dar o espaço necessário para este veículo. Atualmente, existem na cidade diversos grupos que defendem o espaço da bicicleta no trânsito, que, ao se articularem, conseguem ter voz junto ao poder público. Os principais grupos que participam desta discussão são o Mobicidade⁷ e o Cidade Mais Humana⁸ – liderado pelo Vereador Marcelo Sgarbossa –, intermediando a relação entre os ciclistas e a prefeitura. Assim, com a presença do Vereador Marcelo Sgarbossa na Câmara, novos projetos de leis visando beneficiar os pedestres e ciclistas são propostos com maior frequência, contudo ainda sofrem muita resistência por parte dos políticos, dificultando sua aprovação, como, por exemplo, projetos relacionados com a regulamentação de bicicletários e o fechamento de vias aos finais de semana para uso dos ciclistas, que ainda não foram aprovados.

Além da dificuldade de aprovação dos projetos, recentemente o prefeito José Fortunati encaminhou para a Câmara de Vereadores um projeto de lei que modifica o Plano Diretor Cicloviário extinguindo o dispositivo que obriga o executivo a investir 20% do valor arrecadado em multas na construção de ciclovias e em campanhas educativas para o trânsito. Dessa forma, podemos perceber o quanto ainda é necessário conquistar espaço para a bicicleta na cidade e no trânsito⁹.

⁷ A Mobicidade – Associação Pela Mobilidade Urbana em Bicicleta – é uma associação de pessoas que lutam e defendem o desenvolvimento de uma cidade mais humana. Organizada de forma horizontal, a Mobicidade foi criada em Porto Alegre – RS, em 2012 para facilitar a interação dos interesses coletivos de ativistas com outras instituições – principalmente governo e instituições públicas. (Disponível no site http://www.mobicidade.org/?page_id=2, acessado em 15/11/13)

⁸ O coletivo Cidade Mais Humana serve como plataforma para o vereador Marcelo Sgarbossa, onde ele busca ampliar a participação dos apoiadores na condução do mandato, com foco em temas polêmicos/relevantes e projetos de lei discutidos em plenário. Por meio de enquetes e votações, os internautas poderão opinar e apontar as diretrizes que serão tomadas pelo parlamentar. Entre as prioridades de sua campanha estavam a defesa do uso da bicicleta e os direitos dos pedestres

⁹ Notícia veiculada no *site* do Jornal Zero Hora. Disponível em: <http://zerohora.clicrbs.com.br/rs/noticia/2013/10/leidas-multas-opoe-prefeitura-de-porto-alegre-e-cicloativistas-4303648.html>. Acessado em: 05/11/13.

Embora a bicicleta não constitua a única resposta aos problemas de circulação e de ambiente na cidade, representa todavia uma solução que se inscreve perfeitamente numa política de revalorização do ambiente urbano e de melhoria da qualidade da cidade, mobilizando comparativamente escassos recursos financeiros. (UE, 2000, p. 11).

Assim, pela falta de incentivo ao uso da bicicleta, bem como de um projeto consistente que conscientize os motoristas quanto a importância da bicicleta para a cidade, e incentive uma convivência mais harmoniosa nas vias da cidade, surgem grupos que defendem e reivindicam espaço e respeito ao ciclista, como o grupo Massa Crítica, que surge nesse contexto de reivindicação e mobilização social em relação à mobilidade urbana e ao uso da bicicleta como meio de transporte.

4.3 O Movimento Massa Crítica

O Massa Crítica (*Critical Mass*) é um movimento que celebra, de forma festiva, a ocupação do espaço público pelas pessoas e o uso da bicicleta como meio de transporte. Este evento ocorre toda última sexta-feira de cada mês em diversas cidades do mundo. O movimento surgiu em setembro de 1992, na cidade de São Francisco, nos Estados Unidos, organizado por Chris Carlsson e um pequeno grupo de pessoas em um encontro de ciclistas da cidade. Entre eles já havia sido discutida a grande quantidade de ciclistas em São Francisco, bem como a insatisfação com as condições do tráfego. A partir disso propuseram um encontro mensal para aumentar a visibilidade da bicicleta, gerando o reconhecimento desse meio de transporte pelo resto da população. Dessa forma, Chris Carlsson divulgou a ideia entre outros ciclistas, distribuindo panfletos no centro financeiro de São Francisco.

Em sua primeira edição, o grupo não passava de 60 ciclistas, no entanto esse número chegou a 700 pessoas em apenas um ano, tornando-se um evento de larga escala. Já no Brasil, a Massa Crítica surgiu com o nome de Bicicletada no ano de 2002, em São Paulo e se desenvolveu em outras cidades do país. Atualmente, é difícil precisar quantas cidades e o número de participantes no mundo todo. Em 1994, Carlsson lançou um manifesto acerca da Massa Crítica (*Critical Massifesto*)¹⁰ no qual fala sobre o movimento:

¹⁰ Disponível em: <http://www.scorcher.org/cmhistory/cmmanifesto.html>. Acesso em: 15/10/13.

A experiência da Massa Crítica dá a seus participantes algo tangível, mais do que uma mera volta de bicicleta. Na vida cotidiana, a maioria de nós se sente separado e isolado das pessoas em nossa volta. Quantos de nós conhecem seus vizinhos? Quantos de nós viveram no mesmo lugar mais do que por poucos anos? A vida moderna no centro do mercado mundial é perversamente abundante quando se trata de bens e serviços, mas na profunda destruição das culturas e comunidades tradicionais que são necessárias para a expansão do mercado, temos perdido uma grande parte de nossa humanidade, a parte de nós que se desenvolve em comunidade. (CARLSSON, 1994)

Dessa forma, a Massa Crítica atrai pessoas que buscam se relacionar com os outros dentro do espaço urbano, estando ali para divulgar o uso da bicicleta na cidade ou simplesmente para se encontrar e conviver com outras pessoas. Abaixo, segue um dos cartazes de divulgação do encontro, extraído do *site*¹¹ Massa Crítica Poa, que divulga os eventos da Massa Crítica de Porto Alegre.

FIGURA 1 – Cartaz Massa Crítica



FONTE: Site Massa Crítica Poa

Após passar pelos conceitos de mobilidade urbana, entender a participação da bicicleta no cenário urbano e conhecer a história do grupo Massa Crítica, é possível perceber a relação entre eles, onde os ciclistas precisam buscar seu espaço no trânsito

¹¹ Disponível em <http://massacriticapoa.wordpress.com/>. Acesso em 15/10/13

das grandes cidades, sendo a Massa Crítica uma forma de tentar buscar este espaço e estabelecer uma relação de respeito com os outros veículos. Assim, é possível compreender um pouco melhor em que contexto são produzidas as notícias que serão analisadas a seguir.

5. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Neste capítulo será abordado o processo de análise do material, desde como se deu o primeiro contato com o as matérias que fazem parte do *corpus* até as representações que foram identificadas nas notícias. Dentro deste percurso, também, será visto os valores-notícia de seleção encontrados nas matérias analisadas.

5.1 Seleção do *corpus* de pesquisa: notícias do jornal Zero Hora

O contato inicial com as matérias selecionadas para compor o *corpus* desta pesquisa surgiu, principalmente, com a ocorrência do atropelamento do grupo Massa Crítica. No entanto, mesmo antes do atropelamento, já buscava por matérias relacionadas ao uso da bicicleta e ao ciclismo no Jornal *Zero Hora*. Com o atropelamento, o número de matérias se multiplicou e, naturalmente, a atenção para as publicações também. A partir deste primeiro contato com o material, surgiu a ideia de realização desta pesquisa. Dessa forma, fez-se necessário recuperar as matérias publicadas em 2010 e 2011, para realizar o levantamento daquelas relacionadas ao assunto. Assim, foi preciso entrar em contato com o departamento de pesquisa e documentação do jornal *Zero Hora* a fim de localizar as notícias referentes ao período desejado.

Conforme já dito, o período delimitado para a realização desta pesquisa foi estabelecido com base no atropelamento do grupo de ciclistas do Movimento Massa Crítica, ocorrido no dia 25 de fevereiro de 2011, pois já havia percebido, como leitor do jornal, um aumento no número de notícias relacionadas à bicicleta após o fato. Assim, o atropelamento foi definido como o evento central do período estabelecido para análise, de forma que a busca por matérias relacionadas à bicicleta foi feita nos seis meses anteriores e nos seis meses posteriores ao acontecimento, estabelecendo-se, assim, o período entre o dia 15 de agosto de 2010 e 15 de agosto de 2011.

Com o período determinado, foram eleitas cinco palavras-chave para que fossem feitas as buscas no banco de dados da *Zero Hora*: bicicleta, ciclista, massa crítica, atropelamento, Ricardo Neis. Como resultado, foram enviados 53 arquivos, cada

um deles referente a uma página simples do jornal, três dos arquivos foram retirados da amostra, pois estavam relacionados a outros jornais do Grupo RBS, sobrando 50 arquivos para compor a amostra, tendo sido extraídas 70 matérias, as quais foram analisadas individualmente. A tabela 1, identifica essas notícias analisadas com a data de publicação, caderno ou editoria e o título.

TABELA 1 – Notícias para análise, identificadas por data, Caderno/Editoria e Título.

Nº	Data	Caderno / Editoria	Título
1	16/ago/10	Mundo Sustentável	O México das bicicletas públicas
2	07/set/10	Região Metropolitana	EM DUAS RODAS Ipiranga pode ter 6,6 km de ciclovia
3	07/set/10	Região Metropolitana	Ciclistas esperam 47 km de ciclovia até 2014
4	02/dez/10	Região Metropolitana	BIKES NO MERCADO Resposta da SEMIC provoca indignação em ciclistas
5	02/dez/10	Região Metropolitana	A alternativa saudável
6	02/dez/10	Sobre Rodas	Bicicleta Voadora
7	02/dez/10	Sobre Rodas	Massa Crítica
8	03/dez/10	Região Metropolitana	POLÊMICA DAS BIKES Prédios públicos terão bicicletários
9	03/dez/10	Região Metropolitana	Entrevista
10	02/dez/10	Região Metropolitana	Entrevista
11	07/jan/11	ZH Zona Sul	PEDALANDO PELAS RUAS Direto da Sbórnia, um pedido de ciclovia na orla
12	14/jan/11	Região Metropolitana	POLÊMICA DAS BIKES Prefeitura instala vagas para bicicletas
13	20/jan/11	Geral	EM DUAS RODAS Cassino tem mania de bike
14	14/fev/11	Mundo Sustentável	Uma e-bike com estilo
15	26/fev/11	Geral	BICICLETA X CARRO Atropelamento expõe conflito nas ruas
16	27/fev/11	Geral	CONFLITO NAS RUAS Achado carro que atropelou ciclistas
17	27/fev/11	Geral	Episódio reforça coro por novas ciclovias.
18	28/fev/11	Geral	O atropelamento coletivo
19	28/fev/11	Geral	CARRO X CICLISTAS Atropelador poderá ir a júri popular
20	28/fev/11	Geral	Ciclistas pretendem protestar na terça-feira

FONTE: Elaborado pelo autor

(continuação) TABELA 1 – Notícias para análise, identificadas por data, Caderno/Editoria e Título.

Nº	Data	Caderno / Editoria	Título
21	28/fev/11	Geral	Que movimento é este 'Massa Crítica' completa um ano
22	01/mar/11	Reportagem especial	10 mandamentos das ruas
23	01/mar/11	Reportagem especial	FRONT URBANO Como pacificar as ruas
24	01/mar/11	Reportagem especial	Pedida prisão de motorista
25	01/mar/11	Reportagem especial	As ruas que desejamos
26	02/mar/11	Geral	PUNIÇÃO À VISTA A demonstração de união dos ciclistas
27	02/mar/11	Geral	Plano cicloviário de Porto Alegre ficou no papel
28	02/mar/11	Geral	Assunto teve repercussão mundial
29	02/mar/11	Geral	Entrevista Luiz Afonso Senna - Ex-presidente da EPTC
30	02/mar/11	Geral	Para o seu filho ler Perigo nas ruas
31	03/mar/11	Geral	O dia de fúria de um homem irritável
32	03/mar/11	Geral	SOB ESCOLTA Atropelador fica preso em hospital
33	04/mar/11	Geral	Servidor será submetido a perícia psiquiátrica
34	04/mar/11	Geral	Placas na Capital pedem espaço a ciclistas
35	04/mar/11	Geral	NOVO DRAMA Ciclista atropelado volta para o hospital
36	05/mar/11	Geral	ATROPELAMENTO Ciclista recebe alta após nova internação
37	06/mar/11	Geral	Entrevista com antropólogo Roberto Damatta "O trânsito no Brasil é uma multidão de surtados"
38	06/mar/11	Geral	Protestos além da cidade baixa
39	12/mar/11	Polícia	ATAQUE A CICLISTAS Atropelador é levado ao presídio central
40	14/mar/11	Região Metropolitana	FERIDOS EM BIKES A cena se repete: ciclistas são atropelados na capital
41	19/mar/11	Região Metropolitana	FESTA DE BIKES Tem passeio ciclístico na Capital
42	21/mar/11	Geral	SAUDÁVEL HOMENAGEM De bicicleta pelos 239 anos da Capital
43	22/mar/11	Geral	CERCO A MOTORISTA Atropelador de ciclistas é denunciado pelo MP
44	24/mar/11	Geral	DENÚNCIA ACEITA Atropelador vira réu
45	26/mar/11	Geral	MORTE NA FAIXA Ciclista morre atropelado
46	26/mar/11	Geral	Protesto sobre duas rodas
47	09/abr/11	Geral	HABEAS CONCEDIDO Atropelador deixa presídio central
48	09/abr/11	Geral	Promotora quer recorrer

FONTE: Elaborado pelo autor

(continuação) TABELA 1 – Notícias para análise, identificadas por data, Caderno/Editoria e Título.

Nº	Data	Caderno / Editoria	Título
48	09/abr/11	Geral	Promotora quer recorrer
49	12/abr/11	Geral	ATROPELADOR SOLTO Ciclistas promovem protesto na capital
50	18/abr/11	Reportagem especial	Quadruplica o número de morte de ciclistas
51	18/abr/11	Reportagem especial	O passeio sem volta de pedro
52	18/abr/11	Reportagem especial	APELO DE MÃE Dor de perder filho vira luta de paz no trânsito
53	03/mai/11	Caderno Viagem	Experiência sem igual
54	03/mai/11	Caderno Viagem	Caminho de Santiago de bike
55	03/mai/11	Caderno Viagem	Uma impressão na Alma
56	03/mai/11	Caderno Viagem	Planeje sua Cicloaventura
57	03/mai/11	Caderno Viagem	Pedalando até o Uruguai
58	07/mai/11	Geral	Entrevista Ricardo Neis "As pessoas me olham como se fosse um monstro"
59	09/mai/11	Mundo Sustentável	Leves e elétricas
60	11/mai/11	Região Metropolitana	BICICLETAS NA IPIRANGA Construção de ciclovia continua engavetada
61	15/mai/11	Geral	Nova postura Mais rigor no crime de trânsito.
62	23/jun/11	Sobre Rodas	Nova Ciclofaixa
63	23/jun/11	Sobre Rodas	Melhor rota
64	23/jun/11	Sobre Rodas	Perigo na beira-rio
65	11/jul/11	Geral	Turismo de bike para desvendar os encantos da serra
66	21/jul/11	ZH Moinhos	Empréstimo de bicicletas, uma boa pedida
67	25/jul/11	Geral	TRÂNSITO VIOLENTO Risco na bicicleta
68	07/ago/11	Donna	Desfile das Magrelas
69	11/ago/11	ZH Lindóia	Reforço no trabalho da bike patrulha
70	18/ago/11	ZH Menino Deus	Cidadania que se alcança de Bike

FONTE: Elaborado pelo autor

Essa primeira tabela é apenas uma forma inicial de ordenar as notícias com objetivo de apresentá-las de forma organizada. A partir dessa definição do *corpus*, segue-se para o processo de análise das notícias.

5.2 A Análise de Conteúdo das notícias publicadas

Para cumprir com a proposta de compreender as representações do Jornal *Zero Hora* sobre o uso da bicicleta, foi utilizada a Análise de Conteúdo (AC) como técnica de análise. Trata-se de uma “[...] técnica de investigação que através de uma descrição

objetiva sistemática e quantitativa do conteúdo manifesto das comunicações, tem por finalidade a interpretação destas mesmas comunicações.” (BARDIN, 1977, p. 35). De acordo com a autora, essas técnicas visam obter, por meio de procedimentos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção e de recepção dessas mensagens. Dessa forma, a inferência permite uma abordagem qualitativa do material analisado. Assim, a Análise de Conteúdo busca produzir inferências de um texto focal para seu contexto social de maneira objetivada (DUARTE & BARROS, 2009).

De acordo com Bardin (1977), a Análise de Conteúdo une a possibilidade de uma leitura qualitativa à elaboração de dados quantitativos, permitindo uma análise que não se resume apenas a aspectos quantitativos. Assim, a autora ainda destaca que a intenção da técnica é “[...] a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção (ou, eventualmente, de recepção), inferência esta que recorre a indicadores (quantitativos ou não).” BARDIN (1977, p. 38). Dessa maneira, a Análise de Conteúdo assume a característica de um método que permite a abordagem tanto qualitativa quanto quantitativa, oferecendo, assim, considerações mais heterogêneas.

A integração da pesquisa quantitativa e qualitativa permite que o pesquisador faça um *cruzamento* de suas conclusões de modo a ter maior confiança que seus dados não são produto de um procedimento específico ou de alguma situação particular. Ele não se limita ao que pode ser coletado em uma entrevista: pode entrevistar repetidamente, pode aplicar questionários, pode investigar diferentes questões em diferentes ocasiões, pode utilizar fontes documentais e dados estatísticos. (GOLDENBERG, 2004, p. 62).

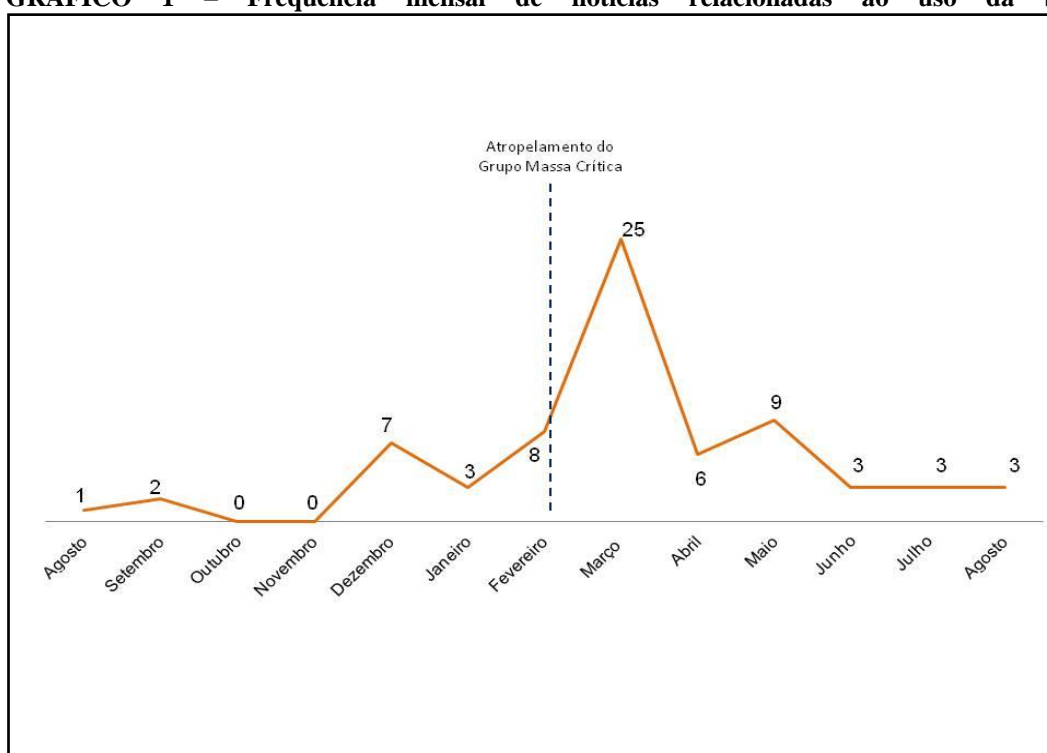
Assim, como primeira etapa da análise, foi desenvolvida uma “tabela macro” – em anexo – com as seguintes categorias: data; caderno / editoria; título da notícia; resumo da notícia; representações do uso da bicicleta; valores notícia de seleção; citações. Dessa forma, tornou-se possível organizar o *corpus* da pesquisa, preenchendo as categorias relacionadas a cada notícia analisada. Após a primeira leitura das notícias e, conseqüentemente, o preenchimento da tabela, foi possível ter uma visão mais clara e organizada do material coletado.

Primeiramente, importa dizer que, em relação à frequência das matérias que abordam assuntos relacionados às palavras-chave que foram buscadas, é possível afirmar o quanto o atropelamento do Grupo Massa Crítica influenciou no aumento do

número de notícias sobre o uso da bicicleta. Antes do atropelamento, foram publicadas 14 notícias relacionadas à bicicleta, havendo um pico maior no mês de dezembro de 2010, pois ocorreu um conflito entre a Secretaria Municipal de Produção, Indústria e Comércio de Porto Alegre (SEMIC) e ciclistas que prenderam suas bicicletas em local inapropriado no Mercado Público de Porto Alegre. Esse fato gerou repercussão e retomada frequente por parte do jornal, podendo ser percebido no título de duas matérias publicadas “*Bikes no mercado - Resposta da SEMIC provoca indignação em ciclistas*” (notícia número 4) e “*Polemica das bikes - Prédios públicos terão bicicletários*” (notícia número 8). Também foram publicadas entrevistas com o um Secretário Municipal e com os ciclistas envolvidos.

Com a ocasião do atropelamento, houve um salto no número de matérias, totalizando 56 ocorrências de notícias referentes às palavras-chave. Deste total de 56 notícias (pós atropelamento), 25 se referem diretamente ao atropelamento do grupo Massa Crítica e seus desdobramentos; já as outras 31 matérias abordam outros assuntos sobre a bicicleta. No gráfico a seguir é possível perceber o grande aumento no volume de notícias logo após o atropelamento, bem como o fato de haver uma maior frequência nas notícias relacionadas à bicicleta nos meses posteriores.

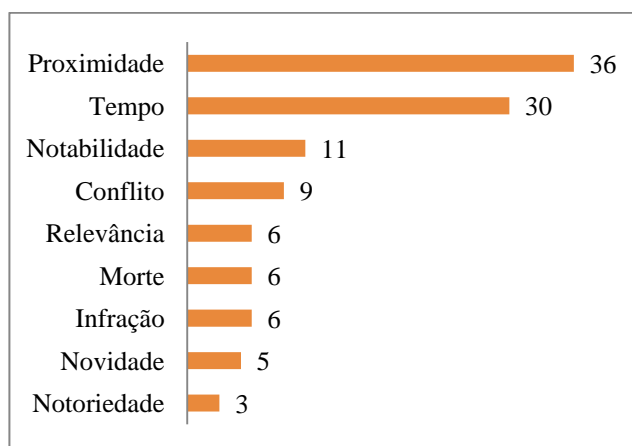
GRÁFICO 1 – Frequência mensal de notícias relacionadas ao uso da bicicleta



FONTE: Elaborado pelo autor

Vista a questão da distribuição das notícias dentro do período determinado para análise, o segundo passo foi fazer o levantamento dos valores-notícia de seleção, investigando quais são os que possuem maior presença nas setenta matérias. Dessa maneira, o resultado do levantamento fica evidenciado no gráfico 2:

GRÁFICO 2 – Frequência dos valores-notícia dentro da amostra.



FONTE: Elaborado pelo autor

A partir do gráfico, é possível perceber o quanto os valores-notícia tempo e proximidade se destacaram em relação aos demais. Para o valor-notícia proximidade, foi utilizado o critério de incluir as notícias que fossem referentes a acontecimentos ocorridos dentro do estado do Rio Grande do Sul. Já o valor-notícia tempo tem destaque pelo fato de muitas matérias surgirem a partir do atropelamento, sendo citado em diversas notícias.

O valor-notícia **proximidade** (geográfica ou cultural) é definido por Traquina (2004) como um evento que tem relevância determinada pela proximidade do acontecimento, pois, dessa forma, se aproxima do cotidiano dos leitores. Assim, este valor-notícia pode ser reconhecido dentro da amostra tanto em matérias que se referem a cidades dentro do estado do Rio Grande do Sul, como em situações em que o jornalista dirige-se a alguma região específica de Porto Alegre. O primeiro caso pode ser evidenciado na matéria número 13 da listagem, onde é destacado o local do uso da bicicleta: *“Na praia do Cassino, transporte e lazer andam de bicicleta.”*. Também podemos perceber este valor-notícia na notícia número 65 com a seguinte passagem: *“O ponto de partida é a embaixada da Praça das Comunicações, no centro de Gramado.”*.

Ambas as situações ganham destaque por haver uma identificação por parte do leitor com a proximidade do acontecimento. Contudo, em relação à cidade com maior número de referências, Porto Alegre possui grande destaque, através de citação direta conforme a notícia número 26: “[...] o mesmo dia em que centenas de ciclistas protestaram nas ruas de Porto Alegre contra o atropelamento coletivo ocorrido na sexta-feira[...]”. E, também na matéria número 35: “*Está longe de um epílogo o drama do atropelamento de quase duas dezenas de pessoas por um motorista em Porto Alegre, há uma semana*”. No segundo caso de referência à proximidade, são destacados locais pontuais dentro da Capital, como no caso da notícia número 40, onde o bairro Cidade Baixa é citado: “*Dezesseis dias após o funcionário do Banco Central Ricardo Neis, 47 anos, acelerar seu Golf sobre pessoas que pedalavam em um passeio noturno na Cidade Baixa, ciclistas voltam a ser atropelados na Capital*”.

O valor-notícia **tempo**, definido por Traquina (2004) como a possibilidade de trazer um acontecimento à tona, justificando sua noticiabilidade através de um acontecimento que já teve espaço no passado, aparece em grande parte das notícias, pois, em diversos momentos, a *Zero Hora* trouxe a pauta da bicicleta através de eventos maiores, como o conflito entre a SMIC e os ciclistas e o atropelamento do Grupo Massa Crítica. Como exemplo destas ocasiões é possível citar a notícia de número 12, onde o jornal retoma o evento após um mês: “*A promessa dos bicicletários foi feita depois da polêmica gerada por uma servidora da Smic, que respondeu e-mail de um casal de ciclistas sugerindo que bicicletas deviam ser usadas para ‘momentos de lazer’ e não para compras*”.

Já no caso do atropelamento, a retomada do acontecimento para a abordagem de um novo evento é mais comum, podendo ser percebida em diversas matérias, como, por exemplo, na notícia do dia 15 de maio de 2011 (número 61), onde o atropelamento serve de base para se falar de como os acidentes de trânsito têm sido tratados judicialmente, como no trecho a seguir: “*Desde o fim de março, quando o funcionário público Ricardo Neis foi denunciado pelo Ministério Público por tentativa de homicídio triplamente qualificado contra 17 ciclistas na Capital, pelo menos três motoristas foram condenados por homicídio com dolo eventual*”. Outra prática comum para a retomada do atropelamento do Massa Crítica, foi em momentos em que novos atropelamentos de ciclistas ocorriam. Esse fato pode ser percebido no próprio título da notícia número 40: “*A cena se repete: ciclistas são atropelados na capital*”, onde a cena a que se refere o título é o atropelamento do grupo de ciclistas. Outro exemplo

pode ser reconhecido em uma passagem da notícia número 51: “[...] *por uma triste coincidência, Pedro Henrique Bonvier Rodrigues morreu no dia em que o atropelamento de 17 ciclistas por um motorista enfurecido em Porto Alegre completava um mês*”. A partir da grande frequência do valor-notícia tempo é possível inferir que o atropelamento do Grupo Massa Crítica possui grande influência no aumento de pautas relacionadas à bicicleta, sendo retomado nas narrativas de novas notícias, as quais buscam chamar a atenção para questões relacionadas à mobilidade urbana e a violência no trânsito.

O terceiro valor-notícia de seleção com maior frequência nas matérias analisadas, presente em 11 notícias é a **notabilidade**, definido por Traquina (2004) como a qualidade do acontecimento em ser tangível e visível, relacionando a diversos tipos de acontecimentos, como aqueles que envolvem um grande número de pessoas, eventos contrários ao “normal” e insólito. A partir dessa definição, é possível atribuir este valor-notícia às matérias relacionadas ao atropelamento do grupo de ciclistas, levando em consideração o fato de este evento ter envolvido um grande número de pessoas em um acontecimento insólito. Pode-se identificar este valor-notícia nas notícias 16, 18, 24 e 46, conforme destacado a seguir: “*um grupo de mais de cem ciclistas, adeptos do movimento mundial chamado Massa Crítica [...]*”; “*Cem ciclistas partiram do Largo do Zumbi dos Palmares e ingressam na Rua José do Patrocínio.*”; “*Ricardo Neis alegou legítima defesa dele e de seu filho de 15 anos, que estava no carro, para acelerar pelas costas contra dezenas de integrantes do grupo Massa Crítica, na sexta-feira passada.*”; “*Centenas de ciclistas partiram do Largo Zumbi dos Palmares às 19h15min, acompanhados por agentes de trânsito.*”.

Com nove ocorrências dentro do material analisado, o valor-notícia **conflito** pode ser percebido em dois momentos: no caso onde houve um desentendimento entre os ciclistas que prenderam suas bicicletas no portão do Mercado Público e a SMIC e, também, nas matérias relacionadas ao atropelamento. No caso das notícias que dizem respeito ao atropelamento, o conflito pode ser evidenciado no título das matérias, onde o conflito é exposto, como no caso das seguintes matérias: 1) “**Bicicleta X Carro - Atropelamento expõe conflito nas ruas**” (notícia número 15); 2) “**Conflito nas ruas - Achado carro que atropelou ciclistas**” (notícia número 16); 3) “**Carro X Ciclistas - Atropelador poderá ir à jurí popular**” (notícia número 19); 4) “**Front Urbano - Como pacificar as ruas**” (notícia número 19). Já no caso da matéria relacionada a SMIC, a ideia de conflito se apresenta dentro do conteúdo: “[...] *uma servidora da Secretaria*

Municipal da Produção, Indústria e Comércio (SMIC) comprou briga com os ciclistas da Capital.” (notícia número 4).

Os valores-notícia com menor frequência, na maior parte, não se concentram em torno de um único tema. Somente no caso dos valores **infração** e **inesperado** que se relacionam somente com notícias sobre o atropelamento da Massa Crítica, indicando no caso da infração, o descumprimento das normas de trânsito e, no caso do inesperado, a surpresa causada na comunidade jornalística com a atitude do motorista em avançar para cima do grupo de ciclistas. O valor-notícia relacionado à infração pode ser identificado na matéria número 15, onde o diretor da EPTC aponta o movimento Massa Crítica como indo contra as regras de trânsito: *“Ele avisou que não informar sobre um movimento que interferirá no trânsito o transforma em uma atividade irregular.”* Quanto ao valor **morte**, ele é identificado em duas situações: em novos atropelamentos de ciclistas com vítimas fatais e em matérias que apresentam pesquisas sobre o aumento de mortes no trânsito, vitimando tanto motoristas quanto ciclistas ou pedestres, podendo ser percebido no título de uma das matérias *“Morte na faixa - Ciclista morre atropelado”*.

O valor-notícia **relevância** aparece em seis das setenta notícias que compõe a amostra e diz respeito a notícias que causam impacto na vida da população. Dessa maneira, as notícias que apresentam esse valor como característica, dentro do material coletado, abordam na maioria das vezes mudanças estruturais na cidade, principalmente, em relação à construção de ciclovias na cidade de Porto Alegre, como pode ser visto na notícia número 60: *“A prefeitura promete concluir um total de 47 quilômetros de faixas exclusivas para ciclistas até a Copa de 2014”*.

Já o valor **novidade** aparece quando são apresentados aos leitores novos modelos de bicicletas, sejam elas elétricas ou com um novo desenho como é exposto na matéria número 6, *“[...] a invenção do australiano Geoffrey Barnett tem em comum com a bicicleta a propulsão humana por meio de pedais e a oferta de solução sustentável para a mobilidade em grandes centros urbanos”*.

Por fim, o valor-notícia com uma das menores frequências (aparece em apenas 3 notícias) foi a **notoriedade** que, conforme Traquina (2004), é relacionada com a importância que o agente principal do ocorrido perante a sociedade, ou seja, quanto mais relevante o papel do ator social, maior a chance de ir para os noticiosos, dessa maneira, as únicas matérias que apresentam atores com destaque são as que trazem a voz do secretário municipal Valter Nagelstein, dentro da polêmica sobre as bicicletas no Mercado Público e em outro momento na notícia de número 11 que foi veiculada dentro

do caderno específico para bairros da zona sul da cidade de Porto Alegre, o ZH Zona Sul, trazendo a rotina de lazer do ator Hique Gomez que utiliza a bicicleta para passear pela orla do Guaíba nos finais de tarde: “*Preparando-se para ir à Sbornia e incorporar o violinista Kraunus Sang em mais uma temporada do espetáculo Tangos & Tragédias, o artista Hique Gomez, 51 anos, pedala pela orla do Guaíba em busca de saúde e inspiração*”(matéria número 11).

A partir da predominância dos valores-notícia **proximidade** e **tempo** nas notícias analisadas, é possível perceber o quanto as matérias sobre as bicicletas precisaram de um acontecimento de grande proporção para entrarem na pauta do Jornal *Zero Hora*. Por se tratar de um jornal estadual, o valor-notícia proximidade naturalmente está presente nas páginas da *Zero Hora*, pois se faz necessário abordar os assuntos que participem do cotidiano dos leitores, se apropriando da proximidade cultural e geográfica para gerar a identificação e o interesse do público. A partir da teoria construcionista, abordada por Traquina (2004), o autor destaca a necessidade dessa aproximação, pois é por meio dela que a mídia torna os acontecimentos significativos, através dos processos de identificação e contextualização, havendo a necessidade do compartilhamento de mapas culturais para ser possível dar sentido a acontecimentos inesperados, incomuns e imprevisíveis – acontecimentos que são o conteúdo básico do que é noticiável (TRAQUINA, 2004).

Já o valor-notícia tempo, demonstra a necessidade de ocorrer um grande acontecimento para gerar novas notícias sobre a bicicleta. O fato de ter ocorrido o atropelamento do grupo de ciclistas gerou novas pautas; o acontecimento possui tanta repercussão que foi retomado em grande parte das matérias posteriores. Pode-se relacionar essa repercussão com o valor-notícia que apareceu em 11 matérias, o valor da notabilidade, que é determinado pela grande quantidade de pessoas envolvidas no acontecimento, dando, neste caso destaque para o evento que envolveu dezenas de ciclistas.

Assim, os valores-notícia que foram vistos nas notícias do Jornal *Zero Hora*, permitem a compreensão do processo de seleção do jornal para a publicação das matérias. A partir dessa reflexão sobre os valores-notícia, é possível ter um entendimento maior sobre o *corpus* desta pesquisa, bem como sobre os critérios predominantes na produção destas matérias. Entendo que esse exercício de análise constitui-se caminho para chegar às representações do uso da bicicleta feitas pelo jornal *Zero Hora*.

Então, as setenta matérias selecionadas via palavras-chave serviram para se ter um panorama da quantidade de publicações pré e pós atropelamento, realizar uma primeira leitura sobre o cenário, bem como para realizar a reflexão sobre os valores-notícia predominantes, tentando relacioná-las à possíveis indicações de representações sobre o uso da bicicleta, contudo os valores-notícia predominantes não apontaram nenhuma relação com possíveis representações. Já os valores-notícia com menor frequência, conflito e infração, puderam sinalizar algumas interpretações que se confirmaram, aproximando os ciclistas e o uso da bicicleta à algumas conotações negativas como será visto adiante.

Assim, a partir da leitura das matérias, foram identificadas 27 notícias que apresentam características que permitem avaliar como o uso da bicicleta é representado, sendo que a numeração da tabela utilizada para identificar todas as notícias (tabela 1) será mantida neste recorte. Dentro dessa amostra de vinte e sete matérias que abordam o uso da bicicleta, apenas seis são relacionadas ao atropelamento do Grupo Massa Crítica. Então, para a análise das representações, será utilizada como base essas vinte e sete notícias.

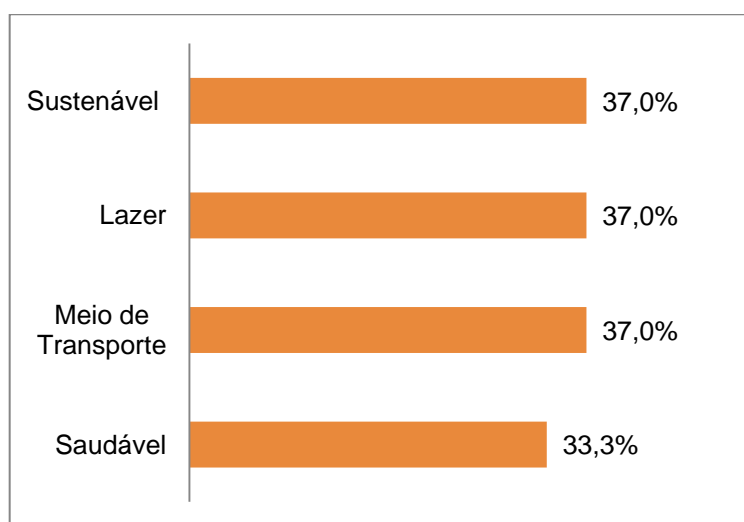
Nessas vinte e sete notícias que apresentam o uso da bicicleta, foi possível identificar um total de **dez representações diferentes sobre este uso**. Na maioria das matérias o veículo é representado de forma positiva, destacando os pontos benéficos sobre seu uso. Nesse sentido, apareceram representações indicando a bicicleta como um veículo: 1) sustentável; 2) eficiente; 3) opção de turismo; 4) saudável; 5) forma de lazer; 6) como meio de transporte; 7) como uma solução para o trânsito intenso das grandes cidades. Por outro lado, representações negativas apareceram com menor frequência e, na maioria das vezes, dirigidas aos usuários da bicicleta, que são apontados pelo jornal como: 1) incorretos, 2) violentos ou 3) frágeis. Essas representações aparecem, em grande maioria, em notícias relacionadas ao atropelamento da Massa Crítica, onde apontam os ciclistas como os provocadores da discussão que resultou no atropelamento e como descumpridores das leis de trânsito. Contudo, o fato de tratar sobre os ciclistas influencia diretamente a representação do uso da bicicleta, visto que ambos estão diretamente ligados, ou seja, não parece possível desvincular o ciclista da bicicleta, pois ele se torna incorreto, violento, frágil como “motorista do veículo”. Devido a isso, importa dizer que essa categorização das representações encontradas no material analisado, determinada por essa relação ciclista-bicicleta, foi dessa forma definida com

o intuito de apresentar de forma mais clara e objetiva a forma como o jornal apresenta a bicicleta e o ciclista em relação ao seu uso.

Quanto as possíveis implicações que o atropelamento do Grupo Massa Crítica pudesse ter sobre as representações do uso da bicicleta, compreendo que, de maneira geral, o fato não resulta em mudança de posicionamento em relação ao assunto por parte do Jornal *Zero Hora*, mantendo as principais representações presentes tanto antes quanto depois do acidente.

Partindo destes dez apontamentos de representação, foi possível criar quatro núcleos de representação sobre o uso da bicicleta, organizados da seguinte maneira: 1) a bicicleta como veículo sustentável; 2) o uso da bicicleta como uma atividade saudável; 3) a bicicleta para o lazer (aqui foi relacionado, também, ao turismo); 4) a bicicleta como meio de transporte (onde se encaixa as categorias eficiente e solução para o trânsito). Assim, as únicas representações que ficam de fora dessas categorias são as relacionadas aos ciclistas (incorretos, violentos e frágeis), pois possuem uma frequência inferior nas matérias, além de não poder relaciona-los com as outras. O gráfico a seguir demonstra a frequência de cada representação dentro da amostra. Importa dizer que, dentro de cada notícia, em diversos momentos, foi possível identificar mais de uma representação. Sendo assim, a soma das frequências abaixo fica superior a 100%.

GRÁFICO 3 – Frequência das categorias de representação (amostra 27)



FONTE: Elaborado pelo autor

Assim, a partir dessas categorias, foi realizada uma reflexão sobre as principais representações do uso da bicicleta identificadas no Jornal *Zero Hora*, relacionadas à sustentabilidade, saúde, lazer e meio de transporte, sendo que ao fim da exploração destes conceitos serão retomados, também, as representações com menor frequência.

1) A bicicleta como veículo Sustentável / Ecológico: A bicicleta como veículo sustentável ou ecológico foi a representação mais frequente nas notícias analisadas, estando presente em dez das 27 notícias que fizeram parte desse recorte.

Importa dizer que, para discorrer sobre a noção de sustentabilidade, me apoiarei no conceito proposto por Lester Brown em 1980, fundador do *Worldwatch Institute*, que analisava questões ambientais globais, que definiu comunidade sustentável como “[...] a que é capaz de satisfazer às suas próprias necessidades sem reduzir as oportunidades das gerações futuras” (CAPRA, 2003, p. 19). O conceito foi reforçando e mundialmente conhecido através do Relatório Brundtland, publicado em 1987 com o título de *Nosso Futuro Comum (Our Common Future)* (LEIS, 2004). O documento, desenvolvido pela Comissão Mundial de Meio Ambiente e Desenvolvimento (CMMAD) da ONU, propôs o termo “desenvolvimento sustentável”, que define que a humanidade tem a capacidade de atender às necessidades do presente sem comprometer a capacidade das futuras gerações de atender às próprias necessidades (CAPRA, 2003). Essa noção de sustentabilidade, que aponta nossas responsabilidades na relação presente-futuro, norteia, de maneira geral, as compreensões sobre o conceito que circulam na sociedade contemporânea.

No atual contexto, a sustentabilidade vem sendo amplamente discutida, colocando em perspectiva a maneira que vivemos e cuidamos das reservas naturais de nosso planeta e do meio ambiente. Assim, ações que busquem contribuir para a redução dos problemas socioambientais tendem a ser vista com “bons olhos”. Neste sentido, muitas empresas buscam aliar/alinhar a sua marca à iniciativas sustentáveis, inclusive utilizando-se da bicicleta como símbolo. Um exemplo de empresa que pode ser citada é o Banco Itaú¹², patrocinador do sistema de aluguel de bicicletas (BikePoa) da cidade de Porto Alegre. Também é parceiro dos sistemas de aluguel de bicicletas das cidades do

¹² O Banco Itaú (Itaú Unibanco) foi eleito empresa sustentável do ano pelo Guia Exame de Sustentabilidade 2013. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/meio-ambiente-e-energia/sustentabilidade/noticias/itau-unibanco-e-a-empresa-sustentavel-de-2013>. Acesso em: 21/11/2013.

Rio de Janeiro, São Paulo, Salvador e Recife, Bahia e Pernambuco¹³. Assim, faz parte da política sustentável do banco estimular formas de mobilidade alternativas.

No intuito de contribuir com a busca de soluções viáveis, o Itaú apoia o Mobilize Brasil, portal que difunde conteúdo exclusivo sobre mobilidade urbana sustentável... também somos parceiros da Associação Transporte Ativo, que atua em prol dos meios de transportes que usam a força do corpo: bicicletas, pedestres, triciclos, patins, skates, patinetes, cadeiras de rodas, entre outros. A ONG realiza workshops e palestras educativas e outras atividades para educar, divulgar e promover esses meios de mobilidade.¹⁴

Conforme citado acima, este é um dos exemplos que evidencia como a sustentabilidade vem assumindo centralidade na gestão das organizações, e, também, como a bicicleta vem sendo assumida como veículo sustentável na sociedade contemporânea. No caso do jornal *Zero Hora*, é possível perceber essa tentativa de apropriar-se do conceito de sustentabilidade através da criação do caderno *Nosso Mundo Sustentável*, onde eram expostas e debatidas iniciativas que visavam a melhoria da relação com o meio ambiente. Diversas matérias relacionadas ao uso da bicicleta foram publicadas nesse caderno. Porém, em junho de 2012 este caderno deixou de circular, fazendo com que pautas relacionadas à sustentabilidade passassem para outras editorias.

Dito isto sobre a noção de sustentabilidade e sua apropriação por diversas organizações, retomo a análise. O jornal *Zero Hora* apresenta em diversos momentos a utilização da bicicleta como uma iniciativa sustentável e ecologicamente correta, sendo que este conceito é aplicado com maior frequência em matérias que abordam o uso da bicicleta no meio urbano, destacando-a como um contraponto à poluição causada pelos carros, conforme podemos constatar na sequência a seguir: “*O motivo: a bike é uma alternativa mais sustentável (e mais barata) por ser um veículo totalmente limpo. Abdicar do carro às vezes e se locomover sobre duas rodas contribui para o combate à poluição e ao aquecimento global*” (matéria número 5; 02/12/10).

Além da questão da poluição, também é possível perceber esse paralelo entre carros e bicicletas, onde a bicicleta é apresentada como alternativa modal, quando o

¹³ Os projetos, denominados BikeRio, BikeSampa, BikePE e BikeSalvador, são todos denominados projetos de sustentabilidade, em seus respectivos *sites*, que tem como *site* principal – <http://www.mobilicidade.com.br>. Acesso em: 21/11/2013.

¹⁴ Citação retirada da página dedicada à política de sustentabilidade do Banco Itaú. Disponível em: http://ww2.itaubr.com.br/sustentabilidade/_iniciativas/sociedade/mobilidade_urbana.aspx. Acessado em: 08/11/13.

assunto é mobilidade urbana como, por exemplo, nas matérias 13, 18, 9: *“Driblam o trânsito intenso de carros, praticam exercício e não poluem o ar.”* (matéria número 13; 20/01/11); *“Bicicletas são um jeito de ir e vir prático, barato, saudável para quem usa e para quem está em volta, já que não consomem combustível e não poluem o ambiente”* (matéria número 18; 07/08/11).

Além de trazer a sustentabilidade em suas notícias, o jornal também dá voz para os ciclistas, os quais reiteram a importância da bicicleta nesse contexto, como no caso das bicicletas presas no portão do Mercado Público: *“As pessoas têm que entender que quanto mais bicicletas estiverem circulando por aí, menos carros, menos congestionamentos, menos poluição”* (matéria número 9; 09/12/10).

Seguindo com a ideia de alternativa sustentável para a mobilidade urbana, essa representação aparece até mesmo em textos onde o foco é a inovação – apresentando um novo estilo de bicicleta – onde a ideia de sustentabilidade e mobilidade é retomada como atributo da bicicleta: *“a invenção do australiano Geoffrey Barnett tem em comum com a bicicleta a propulsão humana por meio de pedais e a oferta de solução sustentável para a mobilidade em grandes centros urbanos”* (matéria número 6; 02/12/10). Além dessas passagens, é possível destacar o quanto a bicicleta beneficia o usuário, como também as pessoas ao seu redor: *“[...] pedalar mais livremente pelas ruas, com mais segurança, fazendo com que nossa cidade se torne mais sustentável, que tenhamos mais saúde e que a convivência entre as pessoas possa ocorrer de uma forma mais próxima. Acredite, a bicicleta pode proporcionar tudo isso”* (matéria número 55; 03/05/11); *“Bicicletas são um jeito de ir e vir prático, barato, saudável para quem usa e para quem está em volta, já que não consomem combustível e não poluem o ambiente”*. (matéria número 68; 07/08/11).

A partir das citações, torna-se possível constatar o quanto o jornal *Zero Hora* associa o uso da bicicleta a uma atitude sustentável e ecológica que beneficia a todos, tanto quem utiliza desse veículo para se deslocar quanto às pessoas em geral que vivem nas cidades onde há uma cultura de uso da bicicleta. Assim, essa associação à sustentabilidade é bastante discutida, visto que o assunto faz parte de discussões centrais da atualidade.

2) A bicicleta como forma de Lazer: A bicicleta também é representada como uma atividade de lazer, trazendo seu uso com uma finalidade recreativa, onde o uso da bicicleta possui um momento específico, dedicado somente para essa atividade, sem

participar das outras atividades cotidianas dos indivíduos. Nesse sentido, entendo que pode-se associar as notícias relacionadas ao uso da bicicleta para o turismo que, apesar de poder ser utilizada como meio de transporte com o propósito de deslocamento, é mostrada como uma atividade recreativa dentro das possibilidades que o turismo oferece, visto que dentro das matérias apresentadas pelo jornal *Zero Hora*, traz o turismo como entretenimento para conhecer pontos turísticos. Este posicionamento pode ser percebido nas passagens a seguir: *“A ACZS tem um projeto que pretende apresentar à prefeitura. Trata-se do Pedala, Piá, no qual jovens treinados para atuar como guias turísticos durante o Mundial acompanhariam os turistas, em bicicletas”* (matéria número 3; 07/09/10); *“Mas, para alguns, a vivencia justifica tudo. O conhecimento profundo do trajeto, a relação intensa com a natureza e o contato direto com a população local são apenas algumas das características desse tipo de turismo”* (matéria número 53; 03/05/11); *“[...] o grupo passa pelas principais ruas da cidade conhecendo ou revendo pontos turísticos, além de se exercitar”* (matéria número 65; 11/07/11).

Outra forma que jornal *Zero Hora* apresenta o uso da bicicleta como uma atividade de lazer, é dando voz para órgãos públicos ou figuras públicas em suas matérias, como no trecho em que o prefeito se pronuncia trazendo a importância da bicicleta como meio de transporte, mas sem deixar de lembrar do lazer: *“O prefeito José Fortunati levou sua bicicleta e participou do passeio. Aproveitou para estimular o veículo como forma de locomoção: Esse encontro mostra que a bicicleta é um meio de transporte, mas também de lazer, que é muito usado pelo porto-alegrense”* (matéria número 42; 21/03/11).

Já em relação ao órgãos públicos, em um primeiro momento, o uso da bicicleta como lazer aparece na reprodução de um *e-mail* enviado pela SEMIC (Secretaria Municipal da produção, indústria e comércio) em resposta à reivindicação de um bicicletário no Mercado Público da cidade feita por um casal de ciclistas, onde a funcionária da secretária sugere: *“Deixe sua bicicleta para aproveitar momentos de lazer ao ar livre”* (matéria número 4; 02/12/10). Também são apresentadas informações oficiais da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), responsável pelo trânsito em Porto Alegre, onde mostra as vias que são fechadas nos finais de semana e feriados, a fim de isolar os ciclistas do convívio com os carros: *“De acordo com informações da assessoria da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), existem outras opções para os ciclistas nos finais de semana e feriados. Corredores de*

ônibus da Terceira Perimetral e Edvaldo Pereira Paiva (Beira-Rio), por exemplo, são fechadas para lazer e uso da bicicleta.” (matéria número 11; 07/01/11).

Apesar do jornal estar citando a fala de terceiros, ao selecionar e dar espaço à estes pronunciamentos (e o modo em que a bicicleta é apresentada), sugere que a *Zero Hora* concorda com este posicionamento, ou direciona a leitura à determinados posicionamentos.

Outra maneira de aproximar o uso da bicicleta ao lazer, utilizada pelo jornal *Zero Hora*, é apresentando o uso para o lazer de forma indireta, apresentando o uso para passeio. “[...] *o passeio terá a largada às 10h, mas a concentração no estacionamento do Supermercado Nacional, na Avenida Wenceslau Escobar.*” (matéria número 41; 19/03/11); “[...] *o passeio motivou a originalidade nas homenagens à Capital*” (matéria número 42; 21/03/11).

Assim, ao representar a bicicleta como uma atividade de lazer, o jornal não gera estímulo para que as pessoas pensem este veículo de outra forma, afastando ou diminuindo a ideia do uso para o deslocamento. Contudo, o fato de destacar o prazer em andar de bicicleta pode, também, ser levado como um ponto positivo se associado com todos os momentos em que se pedala, seja como esporte, lazer ou transporte.

3) Bicicleta como opção saudável: Outra forma de representação presente nas notícias do jornal *Zero Hora*, foi o uso da bicicleta como uma atividade saudável. Os benefícios à saúde, gerados pelo uso da bicicleta, não são apresentados de forma direta, contudo, em diversos momentos a utilização da bicicleta, seja para locomoção ou para lazer, é associada à saúde, conforme podemos perceber nas seguintes passagens: “[...] *o uso da bicicleta como meio de transporte, medida importante para reduzir a emissão de gases que provocam o efeito estufa, diminuir acidentes de trânsito, melhorar a saúde das pessoas e tornar a vida nas cidades bem mais agradável*” (matéria número 62; 23/06/11); “[...] *o grupo passa pelas principais ruas da cidade conhecendo ou revendo pontos turísticos, além de se exercitar*” (matéria número 65; 11/07/11).

Mesmo em notícias em que abordam a utilização da bicicleta para passeios turísticos, é possível perceber como é apontada como uma prática saudável: “*É com certeza, uma opção mais saudável, barata e ecológica. Mas, para alguns, a vivência justifica tudo. O conhecimento profundo do trajeto, a relação intensa com a natureza e o contato direto com a população local são apenas algumas das características desse tipo de turismo*” (matéria número 53; 03/05/11); “*Eles aproveitaram o passeio para*

relembrar os locais onde estiveram na primeira viagem, além de queimar as calorias do turismo gastronômico” (matéria número 65; 11/07/11).

Assim, da mesma forma como foi apontado dentro da representação relacionada à sustentabilidade, a bicicleta relacionada à saúde aparece em diversos momentos como contraponto ao uso do automóvel: *“Sem contar que elas são saudáveis, além de mais acessíveis e flexíveis do que os demais veículos”* (matéria número 5; 02/12/10); *“Driblam o trânsito intenso de carros, praticam exercício e não poluem o ar”* (matéria número 13; 20/01/11).

O uso da bicicleta também é apontado como uma possibilidade de melhora na saúde pública, dessa forma não beneficia somente a mobilidade dentro da cidade, mas também a saúde dos cidadãos. Assim, a *Zero Hora* dá voz ao prefeito de Porto Alegre, José Fortunatti, que levanta essa questão: *“É uma questão de cidadania. E vamos focar muito nisso em 2011. No respeito ao ciclista. Não é só por reduzir o número de carros ou diminuir a poluição. Também impacta na área da saúde, levando as pessoas a praticar exercícios”* (matéria número 08; 03/12/10).

Também é possível destacar a presença da relação bicicleta e saúde no título da matéria sobre o passeio ciclístico organizado no dia do aniversário de Porto Alegre: *“Saudável Homenagem – De bicicleta pelos 239 anos da Capital”* (matéria número 42; 21/03/11). Apesar da prática de exercício ser inerente ao uso da bicicleta, o jornal *Zero Hora* faz questão de ressaltar esse atributo. De fato, dentro de um cenário onde o uso do automóvel é dominante, o uso da bicicleta foi reduzido somente a momentos de lazer ou a prática de exercício, sendo retomada há pouco tempo como um veículo para deslocamento nas atividades do cotidiano, por conta das cidades não suportarem mais o volume de automóveis, tendo-se que pensar em outras soluções.

4) Bicicleta como meio de transporte: O uso da bicicleta como meio de transporte também é apresentado nas matérias analisadas. Dessa forma, o jornal *Zero Hora* traz a utilização da bicicleta, no contexto urbano, como uma forma alternativa para deslocar-se. Assim a bicicleta para o transporte é abordada juntamente ao seu uso recreativo e, também, como uma opção junto ao transporte público: *“A ideia é que não se reserve as bikes para uso recreativo, mas como complemento a outros meios de transporte público, para ir ao trabalho ou realizar outras atividades”* (matéria número 1; 16/08/10). A bicicleta também é mostrada como um transporte democrático, podendo ser utilizado por crianças e adultos, não havendo restrição para seu uso: *“[...] para levar tanto*

estudantes, quanto homens engravatados e mulheres de salto alto, para escola ou o trabalho” (matéria número 5; 02/12/10).

Dentro do espaço urbano, a bicicleta como meio de transporte é associada à diversos benefícios para os cidadãos e para o trânsito: “[...] *o uso da bicicleta como meio de transporte, medida importante para reduzir a emissão de gases que provocam o efeito estufa, diminuir acidentes de trânsito, melhorar a saúde das pessoas e tornar a vida nas cidades bem mais agradável” (matéria número 63; 23/06/11).*

Contudo, a representação do uso da bicicleta como meio de transporte, em grande parte das matérias, aparece ligado ao seu uso para o lazer: “*Na praia do Cassino, transporte e lazer andam de bicicleta” (matéria número 13; 20/01/11); “O prefeito José Fortunati levou sua bicicleta e participou do passeio. Aproveitou para estimular o veículo como forma de locomoção: Esse encontro mostra que a bicicleta é um meio de transporte, mas também de lazer, que é muito usado pelo porto-alegrense” (matéria número 42; 21/03/11).*

Na apresentação da bicicleta como veículo eficiente, ela é trazida como uma forma de transporte alternativo, que supera o trânsito engarrafado: “*Em dias de praia lotada, como nos fins de semana, deixa o carro na garagem e pedala pela areia. Quando a fila de carros é grande, costuma chegar antes ao destino desejado” (matéria número 13; 20/01/11).*

Quanto a apresentação como solução para o trânsito, é destacada a contribuição da bicicleta para a mobilidade nos centros urbanos: “*a invenção do australiano Geoffrey Barnett tem em comum com a bicicleta a propulsão humana por meio de pedais e a oferta de solução sustentável para a mobilidade em grandes centros urbanos” (matéria número 10; 02/12/11).*

A retomada da bicicleta como meio de transporte por parte do poder público é recente, visto que o plano cicloviário de Porto Alegre foi elaborado em 2009 e apenas uma pequena parte foi colocada em prática, pois somente 18 quilômetros de ciclovias foram construídos de um total de 495 quilômetros previstos no plano de mobilidade por bicicletas de Porto Alegre¹⁵. Assim, é possível perceber que a criação de condições para o uso da bicicleta não é visto como uma prioridade para os órgãos públicos.

¹⁵ Informação extraída do site da EPTC. Disponível em http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227. Acessado 18/11/13.

5) Outras representações: Além das representações mais frequentes que foram destacadas acima, foi possível identificar a presença de outras formas de apresentar a bicicleta. Contudo, essas representações apareceram com menor frequência nas notícias do jornal *Zero Hora*.

As representações que aparecem com menor frequência são, na maior parte das vezes, direcionadas aos usuários da bicicleta, tratando os ciclistas como incorretos, violentos e frágeis. Estas matérias são relacionadas (em sua maioria) com o atropelamento do grupo Massa Crítica, conferindo parte da responsabilidade do acidente ao comportamento dos ciclistas.

É possível identificar a representação dos ciclistas como violentos em trechos de matérias sobre o atropelamento do grupo de ciclista, onde o atropelador e seu advogado defendem a versão que o atropelamento ocorreu como consequência das ações dos ciclistas: “[...] o motorista decidiu se apresentar à tarde para afirmar que investiu contra os ciclistas após se sentir ameaçado por supostos golpes contra seu *Golf preto*” (matéria número 19; 28/02/11); a exposição como violentos fica ainda mais evidente quando o motorista apresenta detalhes sobre como se deu o início das provocações que provocaram o acidente, tentando reduzir a importância da sua atitude em relação à dos ciclistas “[...] eles se enfureceram e começaram a agredir, quebraram o espelho, deram vários socos e jogaram bicicletas por cima” (matéria número 24; 01/03/11); “[...] ele diz que as agressões partiram dos ciclistas, e a sua defesa mostrará isso. Temos testemunhas que viram essas agressões” (matéria número 48; 09/04/11).

Além de serem apresentados como violentos, os ciclistas que participaram do atropelamento são mostrados como irregulares por terem realizado seu deslocamento sem comunicar a EPTC, no entanto as saídas do grupo Massa Crítica já eram divulgadas anteriormente, até mesmo com uma nota na própria *Zero Hora* (notícia número 7, dia 02/12/10), pouco tempo antes do atropelamento: “Ele [diretor da EPTC] avisou que não informar sobre um movimento que interferirá no trânsito o transforma em uma atividade irregular” (matéria número 15; 26/02/11). Posteriormente ao atropelamento, foram instaladas reproduções de placas de trânsito onde se pedia que os carros compartilhassem a pista com as bicicletas. Assim, os ciclistas também são responsabilizados pela colocação de placas irregulares nas ruas da capital: “A Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) informou que as placas são irregulares e que as retiraria da rua” (matéria número 41; 19/03/11).

Pode-se perceber que, apesar da maior parte das notícias apontar os benefícios do uso da bicicleta, existe o contraponto com as representações negativas, onde o uso da bicicleta é abordado pelo viés do seu “motorista” – o ciclista -, onde há uma desqualificação deste, gerando uma imagem negativa para a bicicleta de maneira geral.

5.3 Algumas inferências sobre as representações sobre o uso da bicicleta

As representações encontradas nas notícias do jornal *Zero Hora*, indicam uma preocupação maior em relacionar o uso da bicicleta com as implicações de seu uso diante da problemática ambiental – apresentando a bicicleta como algo sustentável que contribui para o meio ambiente – e os benefícios para saúde proporcionados, principalmente, para o seu usuário, deixando de lado questões mais coletivas que pudessem mostrar os benefícios do uso da bicicleta para a sociedade como um todo.

Assim, partir das representações identificadas nas matérias analisadas, torna-se importante entender o quanto o jornal tende a influenciar os leitores através de sua linguagem, pois, segundo Hall (1997), é através da linguagem que se constrói os significados dentro dos sistemas de representação. Dessa forma, representar é usar a linguagem para dizer algo significativo ou representar o mundo de forma significativa a outro indivíduo. Dessa forma, o que é noticiado pelos meios de comunicação tende a gerar repercussão e implicações na sociedade, contribuindo para a construção do conhecimento e das representações partilhadas pelos indivíduos, gerando representações que interferem tanto nas significações atribuídas aos objetos e ao mundo quanto no processo de interação entre os indivíduos (BERGER & LUCKMANN, 2009). Assim, o que é exposto pelo jornal *Zero Hora* pode influenciar (juntamente com outras interações) os esquemas tipificadores dos indivíduos, que adicionam as informações geradas pelo jornal ao seu repertório social, o que refletirá nos enquadramentos de suas experiências posteriores em relação ao uso da bicicleta, bem como sobre seus usuários – os ciclistas.

De forma geral, a abordagem do jornal quanto ao uso da bicicleta como meio de transporte é equilibrada em relação à apresentação como atividade de lazer, demonstrando que não há um reforço no uso como meio de transporte. Mesmo destacando os benefícios do uso da bicicleta como sustentável e saudável, falta incentivo por parte da *Zero Hora* ao uso mais extensivo da bicicleta para os deslocamentos nas atividades diárias, visto que em diversos momentos o uso como

meio de transporte tem sido associado, simultaneamente, com o seu uso destinado ao lazer.

Assim, foi possível perceber que a *Zero Hora* destaca alguns pontos positivos em comum com os que a SeMob apresenta em seu plano cicloviário, relacionados com a saúde e a sustentabilidade. Entretanto, não existe um aprofundamento no assunto, já que as matérias não trazem informações novas ao leitor que entra em contato com conceitos usuais relacionados à bicicleta e seu uso. Dessa forma, o jornal traz uma discussão generalista, dificultando, inclusive, capturar as representações mais presentes e que, mesmo nos momentos em que relaciona a bicicleta a temas como sustentabilidade e saúde, faz de forma superficial. Assim, as questões levantadas pela *Zero Hora* não contribuem para uma discussão qualificada sobre o assunto, sendo que por possuir grande alcance de público poderia discutir e problematizar os diversos usos da bicicleta e sua relação com a cidade e seus espaços, buscando promover uma reflexão sobre as opções para a melhoria da mobilidade das cidades e da qualidade de vida de seus cidadãos.

Outro ponto importante a ressaltar são as representações negativas relacionadas aos ciclistas, onde a bicicleta em si não é atacada, mas é criada uma imagem pejorativa do ciclista, associando o usuário de bicicleta a uma atitude violenta ou incorreta. Ao atacar os ciclistas, as matérias atacam indiretamente o uso da bicicleta, de forma que os leitores passam a reprovar seu uso por atribuir uma imagem negativa ao ciclista, gerando desconfiança sobre seu comportamento.

Outro exemplo desta postura (de representar o ciclista de forma negativa) refere-se à forma negativa como o ciclista é apresentado em algumas notícias, principalmente, relacionadas ao atropelamento do grupo Massa Crítica. Nessas matérias, sugere-se, dando destaque às falas do atropelador, que os ciclistas iniciaram as provocações que resultaram no atropelamento do grupo, amenizando, assim, a responsabilidade do motorista pelo ocorrido, pois que a “culpa” pelo atropelamento passa a ser “compartilhada” entre motorista e ciclistas. Em resumo, tem-se a ideia de que o agredido tem culpa em relação à atitude do agressor. Além disso, a quantidade de notícias relacionadas ao atropelamento e a constante retomada desse acontecimento em outras matérias, promove o medo no público, deixando evidenciado somente os “perigos” de se andar de bicicleta no trânsito das grandes cidades, fazendo, assim, que muitas pessoas optem por utilizar a bicicleta somente em seus momentos de lazer em espaços seguros como parques e ciclovias.

Mesmo a *Zero Hora* dando destaque para representações positivas sobre o uso da bicicleta, entendo que, na atual conjuntura de problemas sérios na mobilidade urbana, faz-se necessário maior engajamento do jornal para aprofundar a discussão sobre o papel desse veículo na mobilidade urbana, propondo mais discussões acerca do assunto e mostrando o quanto o equilíbrio entre o uso de transportes alternativos e dos carros pode gerar benefícios para o espaço público e seus habitantes. Nesse sentido, divulgar ações em prol do uso da bicicleta seria benéfico para sua maior aceitação no contexto urbano, estimulando seu uso para atividades diárias e o convívio dos diversos meios de transporte nas grandes cidades.

Por fim, entre as representações apresentadas pelo jornal *Zero Hora*, a que tem destaque é a sustentabilidade, sendo abordada na maior parte das notícias que trazem a representação do uso da bicicleta. Contudo a maneira em que são tratadas as questões sobre sustentabilidade é bastante simplista gerando certa banalização do uso da bicicleta, sem estimular, de fato, seu uso como modal.

6. CONSIDERAÇÕES

Esta pesquisa deu-se a partir da vontade de compreender como o uso da bicicleta é representado pela mídia, assim, foi instituído como *corpus* de pesquisa as notícias do jornal *Zero Hora*, visto que é o jornal impresso de maior circulação no Rio Grande do Sul. Para tanto, inicialmente, buscou-se identificar os valores-notícia de seleção presentes dentro do material analisado, justificando sua publicação na *Zero Hora*, servindo de ponto de partida para realizar os estudo acerca de como o jornal representa o uso da bicicleta para seus leitores. Dessa forma, foi utilizada como metodologia de pesquisa a Análise de Conteúdo.

Primeiramente, realizou-se uma pesquisa bibliográfica a fim de abordar como se dá a construção da realidade, seguindo a teoria de Berger & Luckmann (2009), passando pela teoria da representação de Stuart Hall (1997). Em seguida, foram apresentadas as teorias do jornalismo de Nelson Traquina (2004) onde foi aprofundado o conceito dos valores-notícia, sendo finalizada a parte bibliográfica com a apresentação de conceitos relacionados à mobilidade urbana e ao uso da bicicleta, contextualizando como está a situação atual em relação ao tema.

A partir da análise realizada, foi possível identificar os valores-notícia presentes com maior frequência dentro do *corpus* da pesquisa. Também foi possível constatar o quanto o atropelamento do grupo Massa Crítica foi relevante na criação de novas pautas sobre a bicicleta; a presença marcante do valor-notícia “tempo” aponta o quanto esse acontecimento foi retomado em outras matérias. Este evento apresentou outros valores-notícia como o conflito, a infração e a notabilidade, mostrando o quanto esse acontecimento é relevante.

Após a compreensão de quais valores-notícias apresentaram maior frequência nas notícias, houve um aprofundamento na análise, buscando identificar as representações mais presentes nas notícias da *Zero Hora*. Após a análise do material, foram estabelecidas quatro categorias em que o uso da bicicleta foi representado, chegando as representações onde o uso da bicicleta aparece com um veículo sustentável, como uma atividade saudável, uma atividade de lazer e como um meio de transporte. Contudo, em função do atropelamento dos ciclistas, surgiram representações negativas a respeito dos usuários, sendo apresentados como violentos e irregulares por não cumprirem as regras de trânsito. Dessa forma, foi possível atingir o objetivo da pesquisa que visa compreender como o uso da bicicleta é representado pelo Jornal *Zero Hora*,

utilizando como elemento central, para delimitar o período de análise, o atropelamento do grupo Massa Crítica.

Após o estabelecimento das categorias, pode-se aprofundar a análise, trazendo algumas inferências para o trabalho, em que foi possível identificar a maneira superficial que o assunto foi abordado. Conseqüentemente, este posicionamento não contribui para uma discussão mais qualificada sobre o tema, gerando uma falta de estímulo por parte do jornal em divulgar a bicicleta como um meio de transporte alternativo que beneficia a mobilidade urbana e os indivíduos de forma coletiva.

Entretanto, apesar de ter sido cumprido objetivo inicial do trabalho, houve algumas dificuldades para sua execução. Inicialmente, meu pouco contato com a área do jornalismo (visto que este trabalho é de graduação em Relações Públicas), gerou um pouco de dúvida quanto quais referências utilizar para a formatação do referencial teórico e o que aplicar na pesquisa e, juntamente com isso, se fez necessário pensar em como organizar a análise. Pelo fato do *corpus* possuir um grande volume, foi necessário organizar as notícias da melhor forma exigindo muita atenção no tratamento das matérias para aplicar uma análise equilibrada a todas, sabendo avaliar os nuances de cada uma.

Por fim, essa pesquisa aborda e envolve um momento importante dentro da história da bicicleta em Porto Alegre: o atropelamento do grupo Massa Crítica, o qual gerou muita visibilidade para o uso da bicicleta, tendo como consequência o surgimento de diversas discussões como por exemplo: sobre medidas públicas que proporcionem infraestrutura para o uso da bicicleta, questionamentos sobre a mobilidade urbana nas grandes cidades e a violência crescente no trânsito. Assim, esta análise pode suscitar discussões futuras acerca do papel dos meios de comunicação na construção da realidade, bem como evoluir dentro da abordagem do uso da bicicleta no espaço urbano e o quanto este uso gera desdobramentos dentro da convivência em sociedade.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BANCO ITAÚ. Mobilidade Urbana. Site Banco Itaú. Disponível em https://ww2.itaubr.com.br/hotsites/sustentabilidade/_/iniciativas/sociedade/mobilidade_urbana.html. Acessado em 08/11/13.

BARDIN, Laurence. **Análise de conteúdo**. São Paulo: Edições 70, 1977

BERGER, Peter; Luckmann, Thomas. **A construção social da realidade**. Petrópolis: Vozes, 2009.

CAPRA, Fritjof. Alfabetização Ecológica: o desafio para a educação do século 21. IN: TRIGUEIRO, André (org). **Meio Ambiente no século 21: 21 especialistas falam da questão ambiental nas suas áreas de conhecimento**. Rio de Janeiro: Sextante, 2003. p. 19 – 33.

CARLSSON, Chris. **Critical Massifesto**. Sorcher. Disponível em <http://www.scorcher.org/cmhistory/cmifesto.html>. Acessado em 12/09/13

CENTRO DE MÍDIA INDEPENDENTE. **Relato da primeira bicicletada em São Paulo (Passeio Massa Crítica)**. Mídia Independente. Disponível em <http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2002/07/30369.shtml>. Acesso em 18/08/2013

COMISSÃO EUROPEIA. **Cidade para bicicletas, cidades de futuro**. Luxemburgo: Serviço das Publicações Oficiais das Comunidades Europeias, 2000

DYER, Jym. **How to make a Critical Mass – Lessons and ideas from the San Francisco Experience**. Sorcher. Disponível em <http://www.scorcher.org/cmhistory/howto.html>. Acessado em 18/08/13

DUARTE, Jorge; BARROS, Antonio. **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. In: JÚNIOR, Wilson C. da Fonseca. **Análise de Conteúdo**. São Paulo: Atlas – 2009. p. 280 – 303

GOLDENBERG, Mirian. **A arte de pesquisar - Como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais**. Rio de Janeiro: Record, 2004

GOVERNO DINAMARQUES. **Cultura ciclista Dinamarquesa**. Site oficial da Dinamarca. Disponível em <http://denmark.dk/pt/viver-uma-vida-verde/cultura-ciclista-dinamarquesa>. Acessado em 18/11/13.

HALL, Stuart. **The work of representation**. In Hall, Stuart (org.) **Cultural representation and cultural signifying practices**. London/Thousand Oaks/News Delhi: Sage/Open University, 1997.

JÚNIOR, Odir Züge. **Bicicletada 10 anos: a primeira massa crítica**. As bicicletas. Disponível em: <http://asbicicletas.wordpress.com/2012/06/25/bicicletada-10-anos-a-primeira-massa-critica>. Acesso em 15/10/2013

JÚNIOR, Odir Züge. **Bicicletada: as origens.** As bicicletas. Disponível em: <http://asbicicletas.wordpress.com/2011/06/16/bicicletada-as-origens>. Acesso em 15/10/13

LAGE, Nilson. **A reportagem: teoria e técnica de entrevista e pesquisa jornalística.** Rio de Janeiro: Record, 2001

MASSA CRÍTICA PORTO ALEGRE. **Sobre a Massa Crítica.** Site Massa Crítica Poa. Disponível em <http://massacriticapoa.wordpress.com>. Acessado em 21/11/13.

MOBICIDADE – Associação pela mobilidade urbana em bicicleta. **Sobre a Mobicidade.** Site Mobicidade. Disponível em http://www.mobicidade.org/?page_id=2. Acessado em 05/11/13

MOULLIAUD, Maurice. **O jornal: da forma ao sentido.** Brasília : Paralelo 15, 2002.

NEVEU, Érik. **Sociologia do jornalismo.** Porto: Porto Editora, 2005

PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. **Plano Diretor Cicloviário Integrado.** Prefeitura de Porto Alegre. Disponível em http://www2.portoalegre.rs.gov.br/eptc/default.php?p_secao=227. Acessado em 09/09/2013.

SOUSA, Jorge Pedro. **Elementos do jornalismo impresso.** Porto: 2001. Disponível em <http://www.bocc.ubi.pt/pag/sousa-jorge-pedro-elementos-de-jornalismo-impresso.pdf>. Acessado em 13/11/2013

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA. **Programa brasileiro de mobilidade por bicicleta.** Brasília: 2007. Disponível em <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroBicicletaBrasil.pdf>. Acessado em 15/10/13

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA. **PlanMob – Caderno de referencia para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Disponível em <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanomobilidade.pdf>. Acessado em 15/10/13.

TRAQUINA, Nelson; **Teorias do Jornalismo: Porque as notícias são como são.** Florianópolis: Insular, 2004

THOMPSON, John. **A mídia e a modernidade: uma teoria social da mídia.** Petrópolis: Vozes, 1998

WOLF, Mauro. **Teorias da comunicação.** Lisboa: Presença, 1987

WHITE, Ted. **(We aren't blocking traffic,) We Are Traffic! : A Movie about Critical Mass.** Disponível em <https://www.youtube.com/watch?v=OEHCtCNbgkk>. Acessado em: 18/08/13.

ANEXOS

ANEXO 1 - Tabela de organização do corpus para a análise

AGOSTO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
16/ago/10	Mundo Sustentável (pg. 2) Notícia	O México das bicicletas públicas	> Novo sistema de aluguel de bicicletas implantado no México > Desenvolvimento de novas pistas exclusivas para as bicicletas	Meio de transporte	Novidade	A ideia é que não se reserve as bikes para uso recreativo, mas como complemento a outros meios de transporte público, para ir ao trabalho ou realizar outras atividades. (Meio de Transporte)

SETEMBRO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
07/set/10	Região Metropolitana (pg. 38) Notícia	Ciclistas esperam 47 km de ciclovia até 2014	> Construção de ciclovias para a copa de 2014 > Iniciativa da associação de bicicletas para treinar jovens para trabalharem como guias turísticos dos turistas em bicicletas OBS: Demonstra a preocupação com o atraso das obras e a falta de confiança no comprometimento em finalizar as obras.	Turismo	Relevância; Proximidade geográfica	O que não pode é parar. Até a Copa, gostaria de ver pelo menos as ciclovias da Ipiranga e da orla prontas. (Proximidade) A ACZS tem um projeto que pretende apresentar à prefeitura. Trata-se do Pedala, Piá, no qual jovens treinados para atuar como guias turísticos durante o Mundial acompanhariam os turistas, em bicicletas. (Turismo)

DEZEMBRO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
02/dez/10	Região Metropolitana (pg. 64) Notícia	BIKES NO MERCADO // Resposta da SEMIC provoca indignação em ciclistas	> Polêmica envolvendo a resposta dada pela Secretaria Municipal da indústria e comércio à duas pessoas que haviam acorrentado suas bicicletas aos portões do Mercado Público de Porto Alegre, onde foram repreendidos por trabalhadores do local. Ao encaminharem um email para a secretaria receberam como resposta a justificativa que o lugar não era para ser frequentado com bicicletas. Alegando que bicicleta deve ser utilizada para os momentos de lazer. OBS: > Apesar de estar em outro caderno, a matéria conta com o "selo" do caderno Mundo Sustentável. > Cita o movimento Massa Crítica, pois foi no blog do movimento onde os ciclistas mostraram sua indignação. A Massa Crítica é definida como um grupo que faz passeios nas últimas sextas de cada mês.	Lazer	Conflito; Infração; Notoriedade; Proximidade geográfica	...uma servidora da Secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio (SMIC) comprou briga com os ciclistas da Capital. (Conflito) Deixe sua bicicleta para aproveitar momentos de lazer ao ar livre. (Lazer)

DEZEMBRO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
02/dez/10	Região Metropolitana (pg. 64) Artigo / Opinião	A alternativa saudável	<p>> Artigo sobre o uso da bicicleta como meio de transporte no mundo todo</p> <p>> Uso da bicicleta diminuído em todas as classes sociais</p> <p>> Bicicleta como veículo sustentável e saudável</p> <p>> Utilização da bicicleta como meio de transporte em outros países da Europa.</p>	Meio de Transporte; Saudável; Sustentável / Ecológica	Tempo;	<p>Em alguns lugares, seu uso como meio de transporte sempre foi rotina, mas o fato é que a bicicleta tornou-se uma estrela em ascensão. (Meio de Transporte)</p> <p>...para levar tanto estudantes, quanto homens engravatados e mulheres de salto alto, para escola ou o trabalho. (Meio de Transporte)</p> <p>O motivo: a bike é uma alternativa mais sustentável (e mais barata) por ser um veículo totalmente limpo. Abdicar do carro às vezes e se locomover sobre duas rodas contribui para o combate à poluição e ao aquecimento global. (Sustentável / Ecológica)</p> <p>Sem contar que elas são saudáveis, além de mais acessíveis e felizes do que os demais veículos. (Saudável)</p>
02/12/2010	Sobre Rodas (pg. 4) Notícia	Bicicleta Voadora	> Matéria sobre a invenção de uma bicicleta que pode chegar a 45 km/h, criada pensando nas ruas congestionadas do Japão.	Sustentável / Ecológica; Solução para o trânsito	Novidade	... a invenção do australiano Geoffrey Barnett tem em comum com a bicicleta a propulsão humana por meio de pedais e oferta de solução sustentável para a mobilidade em grandes centros urbanos. (Novidade / Sustentável / Solução para o trânsito)
03/12/2010	Região Metropolitana (pg. 58) Notícia	POLÊMICA DAS BIKES // Prédios públicos terão bicicletários	<p>> Matéria retoma o caso das bicicletas presas no Mercado Público, o que gerou uma resposta inadequada por parte da Smic.</p> <p>> essa matéria traz um novo pronunciamento do órgão, dizendo que será colocado um bicicletário no local.</p>	Saudável; Meio de Transporte; Sustentável / Ecológica	tempo	<p>O anúncio da prefeitura, feito ontem, ocorre depois da polêmica gerada por uma servidora da Secretaria Municipal da Produção, Indústria e Comércio (Smic), que respondeu e-mail sugerindo que bicicletas deviam ser usadas para "momentos de lazer" e não para compras. (tempo)</p> <p>É uma questão de cidadania. E vamos focar muito nisso em 2011. No respeito ao ciclista. Não é só por reduzir o número de carros ou diminuir a poluição. Também impacta na área de saúde, levando as pessoas a praticar exercícios. (Meio de transporte / Saudável)</p> <p>– Trabalhamos com projetos envolvendo transporte sustentável motorizado e não motorizado. Ajudamos a prover espaços para bicicletas – explicou a diretora de Relações Estratégicas e Desenvolvimento do CTS, Rejane Fernandes. (Sustentável)</p>
03/12/2010	Região Metropolitana (pg. 58) Entrevista	Entrevista	> entrevista com o casal que prendeu as bicicletas no mercado e trocou emails com a smic	Solução para o trânsito; Sustentável / Ecológica	tempo	As pessoas têm que entender que quanto mais bicicletas estiverem circulando por aí, menos carros, menos congestionamentos, menos poluição. (Solução para o trânsito / Sustentável)

JANEIRO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
07/jan/11	ZH Zona Sul Notícia	PEDALANDO PELAS RUAS // Direto da Sbornia, um pedido de ciclovia na orla	> Matéria sobre o ator Hique Gomez que faz parte da peça Tangos e Tragédias. > Aborda os passeios que o ator faz nos fins de tarde pela orla do rio Guíba.	Lazer	Notoriedade;	<p>Preparando-se para ir à Sbornia e incorporar o violinista Kraunus Sang em mais uma temporada do espetáculo Tangos & Tragédias, o artista Hique Gomez, 51 anos, pedala pela orla do Guaíba em busca de saúde e inspiração. (Notoriedade)</p> <p>De acordo com informações da assessoria da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC), existem outras opções para os ciclistas nos finais de semana e feriados. Corredores de ônibus da Terceira Perimetral e Edvaldo Pereira Paiva (Beira-Rio), por exemplo, são fechadas para lazer e uso da bicicleta.(Lazer)</p> <p>Todos os dias, por volta das 19h30min, quando o sol começa a se pôr, ele sai de sua casa, no bairro Sétimo Céu, vai até o BarraShoppingSul e sobe o Morro do Osso em sua bicicleta azul. (Lazer)</p>
20/jan/11	Geral (pg. 38) Notícia	EM DUAS RODAS // Cassino tem mania de bike	> Matéria sobre o grande uso de bicicletas na Praia do Cassino em Rio Grande. > Mostra as vantagens da utilização da bicicleta como meio de transporte em meio ao trânsito.	Lazer; Meio de transporte; Transporte alternativo eficiente; Saudável; Sustentável / Ecológica	Proximidade geográfica	<p>Na praia do Cassino, transporte e lazer andam de bicicleta. (Meio de Transporte / Lazer)</p> <p>Driblam o trânsito intenso de carros, praticam exercício e não poluem o ar. (Sustentável / saudável)</p> <p>Em dias de praia lotada, como nos fins de semana, deixa o carro na garagem e pedala pela areia. Quando a fila de carros é grande, costuma chegar antes ao destino desejado. (Transporte alternativo eficiente)</p>

FEVEREIRO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
14/fev/11	Mundo Sustentável (pg.3) Notícia	Uma e-bike com estilo	> Matéria sobre as bicicletas elétricas > Mostra que essas bicicletas já são utilizadas em outros países.	Sustentável / Ecológica	Novidade	A e-bike alemã, que promete ser mais eco-friendly do que um cavalo (está escrito assim mesmo no site da marca), apresenta um design sofisticado e com boa performance. (Sustentável) o Brasil, a tendência está recém tomando corpo, mas fora daqui, o espaço ocupado pelas e-bikes já permite até mesmo o refinamento dos modelos. (Novidade)
26/fev/11	Geral (pg. 33) Notícia	BICICLETA X CARRO // Atropelamento expõe conflito nas ruas	> Matéria sobre o atropelamento do grupo Massa Crítica. > Explicação sobre o grupo Massa Crítica > Descreve como ocorreu o atropelamento > Destaca que, segundo a EPTC, o movimento é irregular pois não foi comunicado às autoridades. OBS: > Importante destacar a ideia de conflito ou embate entre carros e bicicletas existente no título da matéria.	Incorretos	Proximidade geográfica; Notabilidade; Inesperado; conflito; infração	Foi aí que começaram as desavenças com um motorista, que, segundo a Brigada Militar e os manifestantes, dirigia um Golf preto. (Conflito) Ele avisou que não informaria sobre um movimento que interferiria no trânsito e transformaria em uma atividade irregular. (Incorretos) A Rua José do Patrocínio, na área central de Porto Alegre, foi palco na noite de ontem de um golpe contra a paz no trânsito. (Conflito)
27/fev/11	Geral (pg. 32) Notícia	Episódio reforça coro por novas ciclovias.	> Matéria sobre a necessidade de construir ciclovias para estimular o respeito aos ciclistas. > Mostra que há iniciativas desde a década de 80, mas somente 5 km foram construídos até o momento. > Conta com a opinião de especialistas sobre o assunto reafirmando a necessidade de espaços exclusivos para a bici.	Frágil	Tempo; Relevância; proximidade	O atropelamento de 15 ciclistas no bairro Cidade Baixa reforçou a defesa de especialistas pela construção de ciclovias como forma de estimular o respeito às bicicletas no trânsito. (tempo) O ciclista é desrespeitado pelo tamanho dele, pela sua fragilidade – comenta o especialista em trânsito Mauri Panitz. (Frágil)
28/fev/11	Geral (pg. 24) Notícia	CARRO X CICLISTAS // Atropelador poderá ir a júri popular	> Matéria discutindo como será conduzido judicialmente o caso, avaliando se será considerado lesão corporal ou tentativa de homicídio. > Apresenta a opinião de policiais experientes sobre o assunto. OBS: > Novamente ideia de conflito / enfrentamento entre ciclistas e carros no título.	Violentos	Proximidade; Notabilidade; Conflito; Infração	– As imagens são chocantes. Mesmo contrariado, ninguém pode agir desse jeito. E ele também não parou para socorrer – afirma o policial. (Infração) Se o delegado entender que Neis tentou apenas ferir e não matar os ciclistas, o condutor poderá ser indiciado por lesão corporal. (Conflito) – Ele acelerou o carro contra pessoas que não tiveram chance de se defender. Para mim, é um crime qualificado, pois não permitiu a defesa das vítimas, usando o carro para atropelá-las por trás. (Infração) o motorista decidiu se apresentar à tarde para afirmar que investiu contra os ciclistas após se sentir ameaçado por supostos golpes contra seu Golf preto (Violentos)

MARÇO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
01/mar/11	Reportagem especial (pg. 5) Notícia	Pedida prisão de motorista	> Matéria sobre o andamento judicial do atropelamento do Grupo Massa Crítica. > Trecho de entrevistas feitas com o motorista Ricardo Neis, responsável pelo atropelamento.	Violentos	Notabilidade; Conflito	Ricardo Neis alegou legítima defesa dele e de seu filho de 15 anos, que estava no carro, para aclearar pelas costas contra dezenas de integrantes do grupo Massa Crítica, na sexta-feira passada. (Conflito) durantetodo o caminho, eles foram batendo no car- ro, os que estavam ali atrás. (violentos) les se enfureceram e começaram agredir, quebraram o espelho, deram vários socos e jogaram bicicletas por cima. (violentos)
02/mar/11	Geral (pg. 27) Notícia	Plano cicloviário de Porto Alegre ficou no papel	> Matéria sobre o Plano Cicloviário de Porto Alegre, apresentado aprovado em 2009 (3 anos antes da matéria), com 18 km de ciclovias em um ano, no entanto nem metade delas haviam sido construída ainda. > Diretor da EPTC afirma que as ciclovias não foram construídas por falta de verba.	Frágil	Proximidade;	mas até agora Porto Alegre soma menos da metade dessa extensão em faixas exclusivas, e menos de 2% de todos os trechos considerados adequados para receber bicicletas na cidade. (Proximidade) A implantação de vias para ciclistas é considerada um recurso eficiente para reduzir a disputa por espaço e o risco de acidentes entre automóveis,rápidos e pesados,e bicicletas, mais lentas e frágeis. (Frágil)
04/mar/11	Geral (pg. 40) Notícia	Placas na Capital pedem espaço a ciclistas	Matéria sobre placas fixadas em postes pedindo o compartilhamento da pista entre carros e bicicletas.	Incorreto	Tempo	integrantes do movimento Mas- sa Crítica, cujos ciclistas foram vítimas do atropelamento coletivo, não confirmaram a autoria da manifestação, embora não tenham descartado-a. (tempo) A Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC) informou que as placas são irregulares e que as retiraria da rua. (Incorretos)
19/mar/11	Região Metropolitana (pg. 48) Notícia	FESTA DE BIKES // Tem passeio ciclístico na Capital	> Matéria sobre o passeio ciclístico em homenagem ao aniversário de porto alegre OBS: Evento da propria RBS	Lazer	Proximidade; Relevancia; Notabilidade	... passeio terá largada às 10h, mas a concentração no estacionamento do Supermercado Nacional, na Avenida Wenceslau Esco- bar,..(Lazer)

MARÇO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
21/mar/11	Geral (pg. 30) Notícia	SAUDÁVEL HOMENAGEM // De bicicleta pelos 239 anos da Capital	> Matéria sobre o passeio ciclístico que ocorreu em Porto Alegre em homenagem ao aniversário da cidade. OBS: Evento da própria RBS	Lazer; Meio de transporte	Proximidade; Notabilidade	O prefeito José Fortunati levou sua bicicleta e participou do passeio. Aproveitou para estimular o veículo como forma de locomoção: – Esse encontro mostra que a bicicleta é um meio de transporte, mas também de lazer, que é muito usado pelo porto-alegrense (lazer/transporte) o passeio motivou a originalidade nas homenagens à Capital (lazer)
26/mar/11	Geral (pg. 48) Notícia	MORTE NA FAIXA // Ciclista morre atropelado	> Sobre menino de 14 anos morreu ao ser atropelado em sua bicicleta por caminhão. OBS: > retoma o atropelamento da massa	Incorretos	Proximidade; Tempo; Morte	Pelo Código de Trânsito Brasileiro, o ciclista morto ontem não poderia circular na calçada com a bicicleta, que usa rodas aro 26 polegadas – apenas as infantis podem andar neste espaço. E, com a bike, também não poderia cruzar a faixa para pedestres (Incorretos) A delegada é a mesma que atendeu a ocorrência do dia 25 de fevereiro, quando Ricardo José Neis, 47 anos, dirigia um Golf preto e, deliberadamente, atingiu 17 ciclistas no bairro Cidade Baixa. (Tempo)

ABRIL						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
09/abr/11	Geral (pg. 44) Notícia	Promotora quer recorrer	> Promotora quer recorrer a decisão de habeas corpus; tentando manter Ricardo Neis no presídio.	Violentos		...ele diz que as agressões partiram dos ciclistas, e a sua defesa mostrará isso. Temos testemunhas que viram essas agressões. (Violentos)
18/abr/11	Reportagem especial (pg. 5) Notícia	Quadruplica o número de morte de ciclistas	Matéria sobre o aumento de mortes no trânsito	Frágil	Morte	Com políticas de corte de impostos e facilidade de crédito, o país ganhou mais carros. E mais mortes. Infelizmente, no embate entre o automóvel e a bicicleta, todos sabemos quem perde: o menos potente, o menor, o mais frágil. (Frágil)

MAIO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
03/mai/11	Caderno Viagem (pg. 4) Notícia	Experiência sem igual	> Materia sobre o usa da bicicleta paraturismo, relatando a experiencia de uma jovem que fez o caminho de santiago de bicicleta	Turismo; Saudável; Sustentável / Ecologica		...com certeza, uma opção mais saudável, barata e ecológica. Mas, para alguns, a vivência justifica tudo. O conhecimento profundo do trajeto, a relação intensa com a natureza e o contato direto com a população local são apenas algumas das características desse tipo de turismo. (saudável / Turismo / Sustentável)
03/mai/11	Caderno Viagem (pg. 5) Notícia	Uma impressão na Alma	> Relato pessoal da menina que fez o caminho de santiago, sobre sua viagem de bicicleta.	Turismo; Saudável; Sustentável / Ecologica		Viajar de bike é uma experiência inigualável de aprofundamento em si mesmo,... (Turismo) pedalar mais livremente pelas ruas, com mais segurança, fazendo com que nossa cidade se torne mais sustentável, que tenhamos mais saúde e que a convivência entre as pessoas possa ocorrer de uma forma mais próxima. Acredite, a bicicleta pode proporcionar tudo isso." (Saudável / Sustentável)

JUNHO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
23/jun	Sobre Rodas (pg. 2) Notícia	Melhor rota	Sobre o plano ciclovionario de São Paulo.	Sustentável; Meio de Transporte; Saudável; Solução p o Trânsito		...o uso da bicicleta como meio de transporte, medida importante para reduzir a emissão de gases que provocam o efeito estufa,diminuir acidentes de trânsito,melhorar a saúde das pessoas e tornar a vida nas cidades bem mais agradável. (Meio de Transporte / Saudável / Sustentável / Solução p trânsito)

JULHO

DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
11/jul/11	Geral (pg. 27) Estação Gramado 2011 Notícia	Turismo de bike para desvendar os encantos da serra	> Sobre as bicicletas cedidas para os turistas realizarem passeios em gramado	Saudável; Lazer; Sustentável / Ecológica	Proximidade	<p>passeio de bicicleta é uma opção ecológica e divertida para visitantes do Estação Gramado. (Sustentável / Lazer)</p> <p>o grupo passa pelas principais ruas da cidade conhecendo ou revendo pontos turísticos, além de se exercitar. (Saúde)</p> <p>Eles aproveitaram o passeio para relembrar os locais onde estiveram na primeira viagem, além de queimar as calorias do turismo gastronômico. (Saúde)</p> <p>O ponto de partida é a embaixada da Praça das Comunicações, no centro de Gramado. (Proximidade)</p>
21/jul/11	ZH Moinhos (pg. 5) Notícia	Empréstimo de bicicletas, uma boa pedida	Matéria sobre bicicletas disponibilizadas para o aluguel no Bairro Moinhos de Ventos	Saudável; Lazer; Meio de Transporte	Proximidade;	<p>Moradores e frequentadores do Moinhos de Vento estão se movimentando de forma diferente nos últimos dias. (Proximidade)</p> <p>Desde o início do mês, eles contam com o empréstimo de bicicletas para circular pelo bairro – seja pelo simples prazer de pedalar, pela necessidade de deslocamento ou pelo exercício físico. (Lazer / Meio de transporte / Saúde)</p>

AGOSTO						
DATA	CADERNO / EDITORIA	TÍTULO DA NOTÍCIA	RESUMO	REPRESENTAÇÃO SOBRE USO DA BICICLETA	VALORES-NOTICIA SELEÇÃO	CITAÇÕES
07/ago/11	Donna (pg. 6) Notícia	Desfile das Magrelas	Matéria sobre o uso da bicicleta no meio urbano	Meio de transporte; Saudável; Sustentável / Ecologica	novidade; proximidade	<p>Falo das bicicletas usadas não para a atividade física, nem para brincadeira ou lazer. São as bicicletas, aos bandos, usadas em sua função primeira e mais básica: meio de transporte.(meio de transporte)</p> <p>Bicicletas são um jeito de ir e vir prático, barato, saudável para quem usa e para quem está em volta, já que não consomem combustível e não poluem o ambiente. (saudavel/ ecologico)</p> <p>pedalar desde sua casa em Higienópolis até o trabalho, no Centro. (transporte)</p> <p>Nos últimos meses, são cada vez mais frequentes as mon- tagens de bicicletários que disponibilizam as magrelas para aluguel ou empréstimo. (novidade)</p> <p>tudo indica que a onda de magrelas em Porto Alegre vai crescer ainda mais.(proximidade)</p>