



**Universidade de Brasília - UnB**  
**Faculdade de Educação – FE**  
**Programa de Pós-Graduação em Educação**  
**Mestrado em Educação**

## **Quando as Bicicletadas invadem as cidades: encontros e aprendizados**

Fernanda Rachid Machado

Brasília  
2013

Universidade de Brasília – UnB

Fernanda Rachid Machado

**Quando as Bicletadas invadem as cidades: encontros  
e aprendizados**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Educação (PPGE) da Universidade de Brasília (UnB), como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Educação, Área Educação e Ecologia Humana, sob orientação da Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Leila Chalub Martins

Brasília  
2013

Universidade de Brasília – UnB

**Quando as Bicicletadas invadem as cidades: encontros e aprendizados**

Fernanda Rachid Machado

**BANCA EXAMINADORA**

---

Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Leila Chalub Martins  
Faculdade de Educação - Universidade de Brasília  
Orientadora

---

Prof. Dr. Irineu Tamaio  
Faculdade de Planaltina - Universidade de Brasília

---

Prof. Dr. Philippe Layrargues  
Faculdade de Planaltina - Universidade de Brasília

---

Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup>. Vera Catalão  
Faculdade de Educação - Universidade de Brasília

*Dedicatória*

*Aos que aprendem para ensinar.  
Aos invisíveis das ruas, privados de escolhas.  
Aos amantes, apaixonados, entusiastas das  
Bicicletadas!*

## AGRADECIMENTOS

*Ao meu pai Chau e minha mãe Bárbara, por toda a coragem, simplicidade e respeito. Meus melhores e maiores mestres. À minha irmã Letícia com quem ainda tenho muito a aprender.*

*Ao meu companheiro Thiago Paz pela paciência, confiança, conversas... O melhor pedagogo e pai da atualidade!*

*À minha linda filha Helena, com quem compartilho os melhores momentos da vida.*

*À família Rachid que me acolheu nessa cidade, em especial ao meu Tio Jorge pela moradia dos primeiros anos. Às primas queridas que me ajudaram nos momentos mais difíceis. À família Machado que de longe vibraram por mim. Ao apoio de cada tio, tia, primo e prima e aos abraços apertados cheios de saudades. Aos parentes de coração, a família Alexandre.*

*Às amigas que não pedalam de quem estive distante fisicamente. Saudades. Aos amigos e amigas que estiveram por perto apoiando e incentivando.*

*Aos amigos e amigas da canoagem, pelas oportunidades.*

*Aos amigos e amigas, pedalantes, bicicleirxs, ciclistas, ciclousuárixs, urbanóides, livres, inteligentes e felizes pelas suas escolhas. Vocês me inspiram! Amo .....*

*Aos grupos, Bicicleta Livre, Sociedade das Bicicletas e Bicicletaria, por me mostrarem que o mundo transformado existe!*

*Às Bicicletadas em todas as suas contradições e ações. Obrigada pela alegria!*

*Aos que colaboraram diretamente com esse trabalho seja no envio de materiais, na troca de mensagens, revisão ou reflexões, muito, muito obrigada. Espero que gostem dos resultados...*

*Ao grupo de pesquisa, Laboratório da Complexidade e a disciplina Atividades Programadas da Prof<sup>o</sup> Claudia Pato, pela escuta e carinho.*

*Às professoras e professores que me ajudaram a trilhar e romper os caminhos da academia. À minha eterna professora Vera Catalão, a Verinha, pelo amor de mãe.*

*À banca examinadora pela gentileza e cuidado.*

*E, claro, à minha querida orientadora, Leila Chalub, que me permitiu sonhar e pedalar por vários solos, e, com tamanha sabedoria e sensibilidade conduziu-me até aqui.*

AMOR E GRATIDÃO

*“Ocupar a rua pedalando  
Exercer o poder  
Que emana de todos nós  
Por uma vida que permita  
Tanto a liberdade de transitar  
Quanto a de permanecer.”*

**Izabele Pimenta**

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 Cartaz de 1997 com ilustração do artista da cidade Telomar Florencio. 3737	
Figura 2 Cartaz feito por: Luiz Claudio//AGP-SP//CNA-SP	38
Figura 3 Cartaz da segunda bicicletada nov/2002	65
Figura 4 Cartaz da Primeira Bicicletada Autônoma	70
Figura 5 Maio/2009 Inauguração da Praça das Bicletas	72
Figura 6 <a href="http://br.groups.yahoo.com/group/bicicletada/">http://br.groups.yahoo.com/group/bicicletada/</a> (24/07/2013)	76
Figura 7 Cartazes em períodos diferentes	79
Figura 8 Panfletos feitos com as sobras de papéis da gráfica	80
Figura 9 2009, pintura de camisetas e stencil.	83
Figura 10 Julho/2012 Projeção de filme e roda de conversa.	84
Figura 11 Outubro/2011 Pintura da Praça	84
Figura 12 Bicicletada Extra Dia Mundial sem carro, setembro 2011	85
Figura 13 - 2010 Atropelamento durante a Bicicletada	88
Figura 14 Panfletagem	89
Figura 15 Placas colocadas nas Bicletas	90

## Resumo

As Bicletadas também conhecidas como Massas Críticas, inspiradas no *Critical Mass*, são encontros mensais realizados em espaços públicos reunindo principalmente usuários da bicicleta como meio de transporte que lutam pelo direito à cidade. Este trabalho tem como objetivo compreender o fenômeno das bicicletas e Bicletadas no Brasil a partir de contextos históricos sociais, ressaltando os aspectos políticos e pedagógicos que as constituem através do uso cotidiano e na participação nos coletivos. E, ainda, verificar os processos de auto aprendizado e aprendizagem coletiva emergentes, investigar as contribuições para a (trans)formação dos sujeitos e das cidades e fazer ecoar as vozes dos participantes das Bicletadas. Caracteriza-se como uma pesquisa participante e etnográfica na medida em que são analisadas situações em contextos e períodos diversos a partir das vivências com o grupo. Para isso a pesquisa está dividida em duas partes, sendo a primeira uma análise ampla do movimento, a constituição nas cidades, a organização e razão de ser do grupo. A segunda, um estudo de caso sobre a Bicletada na cidade de Brasília, onde são consideradas as falas, os produtos e ações do coletivo para a descrição dos processos pedagógicos, educacionais e de aprendizagem. Como recursos metodológicos foram realizadas uma roda de conversa com participantes das Bicletadas de algumas cidades, análise documental da história desse movimento no Brasil e a observação participante. Dentre as conclusões obtidas destacam-se as Bicletadas como espaços plurais constituídos de sujeitos singulares que tem em comum a utopia e a alegria para a realização dos encontros que são a própria práxis. Revela-se, portanto, uma educação emancipatória, em que os sujeitos têm a possibilidade de serem atores e autores das suas histórias e multiplicadores de atitudes de amor ao mundo.

Palavras-chave: movimento urbano, Bicletada, bicicleta, cidade, encontros, aprendizagens, educação



## Abstract

Critical Mass, also known as Bicletada in Brazil are monthly meetings that occur in public spaces with urban bicyclists who are right to the city advocates. The objectives of this work is understand the bicycle and Critical Mass phenomenon in Brazil from social historical contexts, highlighting politics and pedagogic aspects that constitute them through everyday use and in the collective participation. Also want to check the self-learning and collective learning emerging process and investigate the contributions to the subject and to the cities (trans)formation. It is a participative and ethnographic research as situations in multiple contexts and times are analysed from experiences with the group. For this, the study has two parts. In the first is a broad analysis of the movement, it's beginning in the cities, the organization and purpose of the group. The second part, a study about Brasília's Bicletada where the chats, the products and the actions of collective are considered for description of pedagogic, educational and learning processes. Methodologically, was performed one round of conversation with Bicletada participants of few cities, documental analysis of this movement' history in Brazil and the participant observation. In conclusions stand out Critical Mass as plural spaces with unique subjects that have in common the utopia and the joy to carry out meetings that are their own praxis (reflection and action). Reveals itself, therefore, an autonomous education, in which subjects have the possibility to be actors and authors of their stories and multipliers of attitudes of love to the world.

Key-words: urban movement, Critical Mass, bicycle, city, autonomy, encounters, learning, education

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>2</b>
<b>CAPÍTULO I - MAIS BICICLETAS, MENOS CARROS! .....</b>	<b>5</b>
1. AS MODERNIDADES, AS CIDADES E AS PESSOAS .....	5
1.1 Cidade: o público e o privado.....	6
1.2 Cidades Modernas: espaços ou individualismo?.....	8
1.3 As Cidades e os Não lugares .....	10
1.4 A cidade viabiliza a organização de movimentos .....	12
2. CRITICAL MASS .....	15
3. A BICICLETA NO MEIO URBANO: O USO INDIVIDUAL À AÇÃO E CONTRA AÇÃO COLETIVA .....	18
<b>CAPÍTULO II – “DE BICICLETA EU FUI, BICICLETA NÃO POLUI.. DE BICICLETA EU VOU, ALEGRIA, PAZ E AMOR!!!!!!” .....</b>	<b>21</b>
1. O ENCONTRO COM A BICICLETA(DA), A MOTIVAÇÃO E O DELINEAMENTO DOS OBJETIVOS DA PESQUISA . .....	21
2. DRAMAS SOCIAIS, A PRIMEIRA PARTE DA PESQUISA .....	23
3. A PESQUISA ETNOGRÁFICA E PARTICIPANTE .....	25
3.1 Observação participante .....	26
3.2 Etnografando .....	27
4. O ENCONTRO DAS BICICLETADAS .....	28
4.1. Roda de Conversa, um recurso pedagógico .....	28
5. ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES.....	29
5.1. Análise da Roda de Conversa.....	29
5.2. Análise do breve Estudo de Caso .....	31
6. PROCEDIMENTOS ADOTADOS NA ESCRITA DO TEXTO.....	31
<b>CAPÍTULO III - “NÃO ATRAPALHAMOS O TRÂNSITO, NÓS SOMOS O TRÂNSITO” .....</b>	<b>33</b>
1. A BICICLETA NO BRASIL.....	33
2. AS BICICLETADAS .....	36
3. MASSAS CRÍTICAS DO BRASIL: EXPERIÊNCIAS, CONQUISTAS E PERSPECTIVAS .....	40
3.1 Do atropelamento ao I Fórum Mundial da Bicicleta .....	40
3.2 “É legal a gente olhar esse lado positivo de uma coisa super horrenda...”41	
3.3 “Em qual cidade você quer viver?” .....	42
3.4 Coincidência Organizada.....	47

3.5	“Acho que o mais importante são as derivações que tem a partir das Bicletadas” .....	51
3.6	“É essencial que a rua esteja disponível para o uso público.” .....	53
<b>CAPÍTULO IV – “VOCÊ DA JANELA, SAIA DA NOVELA, PEGUE SUA MAGRELA, VENHA PEDALAR COM ELA!” .....</b>		<b>59</b>
1.	BRASÍLIA A CIDADE DOS ESPAÇOS VAZIOS E DOS NÃO LUGARES	59
1.1.	Riscos e Rabiscos de Brasília .....	59
2.	CICLOATIVISMO EM BRASÍLIA .....	63
2.1.	A retomada da Bicletada .....	69
3.	A PRAÇA DAS BICICLETAS .....	71
4.	QUEM PARTICIPA DA BICICLETADA? .....	72
4.1.	Como chegar à Bicletada? .....	73
5.	O AMBIENTE VIRTUAL .....	75
5.1.	Os diálogos .....	76
5.2.	A elaboração dos materiais .....	78
6.	RITOS DE APRENDIZAGENS .....	81
6.1.	A acolhida .....	81
6.2.	As atividades autogestionadas .....	82
6.3.	A grande roda .....	85
6.4.	“Vem, vem, vem pra rua vem, de bicicleta!” .....	87
<b>CAPÍTULO V – “INVASÃO DAS BICICLETAS. BICICLETAS SÃO PARA GENTE DE MOTOR QUENTE NÃO POLUENTE. PAREM OS CARROS, DIMINUAM OS CARROS, QUEREMOS PEDALAR EM TODO LUGAR”</b>		
<b>PLÁ .....</b>		<b>92</b>
1.	ESPAÇOS POLÍTICOS E EDUCACIONAIS NADA CONVENCIONAIS..	92
2.	FORMA É CONTEÚDO .....	94
3.	UTOPIA E ALEGRIA PARA CULTIVAR .....	97
<b>A BICICLETA FAVORECEU MUITOS ENCONTROS E ME LEVOU MAIS LONGE QUE IMAGINAVA. ....</b>		<b>99</b>

## INTRODUÇÃO

Há algumas décadas, as cidades brasileiras, principalmente as de médio e grande porte têm seus espaços, que deveriam ser públicos, dominados pelo uso privado, situação ocasionada pela sua organização, dada à especulação imobiliária, moradia, pelos grandes centros de consumo e pela ampliação das vias urbanas e áreas reservadas aos automóveis particulares que não param de aumentar. Os locais destinados ao uso público, por sinal, são cada vez mais raros e, quando existem, apresentam principalmente problemas de acesso. O domínio do público pelo privado naturalmente vem deixando as cidades fragmentadas em territórios em que a acessibilidade é cada vez mais restrita ao lazer, trabalho, saúde ou educação. Nesse sentido, a mobilidade tornou-se fator de poder e dominação e ao mesmo tempo de segregação política e social. No entanto, a mobilidade é uma necessidade de todos, por isso, atualmente, esse é um problema que não mais atinge apenas uma classe, mas a todas as pessoas que dependem das cidades. Por esses motivos, atualmente, é revelado um estado de crise das cidades, agravado principalmente pela questão da mobilidade urbana, essencial para o direito à cidade pelas pessoas.

Em meio a esse cenário, recentemente, aparece a bicicleta como uma possibilidade alternativa de transitar na cidade. A bicicleta para deslocamentos urbanos, que em nosso país era veículo de pessoas pobres destituídas de direitos, aos poucos vem sendo utilizada também pela classe média. Organizada, ela reflete, age e luta por esse meio de transporte, o denominado cicloativismo. Em 2000 surge, no Brasil, as Bicicletadas, inspiradas em manifestações ao redor do mundo em que ativistas usam a bicicleta como símbolo político para reivindicar o uso do espaço público pelas pessoas. A luta de fato vai além do fomento à cultura da bicicleta, abrange a complexidade do meio urbano em que o ser humano é um dos principais agentes de transformação.

*Quando as Bicicletadas invadem as cidades: encontros e aprendizados*, é uma pesquisa fruto da minha experiência com a bicicleta no cotidiano da cidade e a participação na Bicicletada Brasília. O uso da bicicleta no cotidiano proporcionou-me primeiramente o encontro comigo mesma, quando sentimentos e desejos adormecidos foram chacoalhados. O segundo encontro foi com a cidade, que se encheu de cores, símbolos e significados pelas belezas da paisagem, ambivalências e ambiguidades dos conflitos socioambientais urbanos até então nunca refletidos. O terceiro foi com a

alegria e (en)canto da Bicicletada, para mim, uma escola de saberes, solidariedade, diálogo e práxis. Os três encontros certamente configuram as principais motivações para o desenvolvimento desse trabalho.

Embora as Bicicletadas tenham onze anos de existência no Brasil, há pouca bibliografia acadêmica referente a esse movimento. De fato, existem alguns estudos que investigam ou citam o fenômeno, principalmente nas áreas de jornalismo, arquitetura/urbanismo, ciências sociais e engenharias, porém, poucos publicados. Estes se juntam aos muitos e excelentes textos produzidos coletivamente ou individualmente e disponíveis na internet, nas redes sociais, sites e mídias independentes. Uma das relevâncias desta pesquisa está justamente em suprir essa lacuna na academia, especialmente na área de educação, na qual ainda pouco se discutem os processos de aprendizagem e auto aprendizado em espaços informais. Ainda assim, a pesquisa é inédita no sentido de não haver estudos acadêmicos produzidos na área de educação abordando essa temática.

Para a realização dessa pesquisa muitas questões emergiram, dentre elas o interesse em entender como um grupo social vai se constituindo e se fortalecendo nas cidades. Como um aglomerado de pessoas, que se veem, periódica porém descompromissadamente, passam gradativamente a assumir o compromisso de se encontrar, a tomar o grupo como sua referência, a buscar outros espaços para sua comunicação, como as redes sociais eletrônicas, e a formação de novos grupos, por exemplo. Nesse sentido, quais as implicações e aprendizagens político pedagógicas para as cidades e os sujeitos envolvidos?

Portanto, o objetivo geral é compreender o fenômeno das bicicletas e Bicicletadas no Brasil a partir de contextos históricos sociais e ressaltar os aspectos políticos e pedagógicos que as constituem através do uso cotidiano e na participação nos coletivos. E, ainda, verificar os processos de auto aprendizado e aprendizagem coletiva emergentes, investigar as contribuições para a (trans)formação dos sujeitos e das cidades; fazer ecoar as vozes dos participantes das Bicicletadas.

A fim de facilitar a leitura e compreensão, o relatório de pesquisa foi organizado em cinco capítulos que trazem informações e interpretações acerca do fenômeno estudado, contextualizados a partir de períodos históricos, à luz do diálogo estabelecido entre a pesquisadora, os sujeitos de pesquisa e os autores que compõem o referencial teórico.

O primeiro capítulo concentra grande parte do referencial teórico que se faz em diálogo com a autora Hannah Arendt e os autores Zigmund Bauman, Milton Santos, Richard Sennett, Ivan Illich, André Gorz e Paulo Freire na discussão sobre a crise das modernidades e das cidades, a condição humana e a emergência de movimentos sociais contemporâneos. Nesse capítulo, é apresentado também o movimento *Critical Mass*, inspirador das Bicicletadas brasileiras, a invenção da bicicleta e os significados do seu uso no cotidiano do meio urbano.

O capítulo II é dedicado à metodologia da pesquisa, inicia descrevendo o encontro da pesquisadora com o fenômeno de estudo, a motivação e o processo de descoberta dos objetivos. Neste estão descritos detalhadamente a metodologia adotada, os procedimentos durante o período da pesquisa, coleta das informações, recursos utilizados e a análise. O capítulo traz também algumas considerações quanto a linguagem e escrita do texto.

O capítulo III mergulha no universo das bicicletas no Brasil. Para isso, traz a contextualização do início do cicloativismo até a chegada das Bicicletadas que inauguram um novo modelo de ativismo não somente pelo uso das bicicletas, mas pelo direito à cidade. Nessa construção foi utilizada a análise documental dos processos históricos do nascimento do movimento e em seguida a análise de uma roda de conversa entre participantes das Bicicletadas de algumas cidades brasileiras.

No quarto capítulo, o foco está no estudo de caso sobre a Bicicletada na moderna cidade de Brasília. Desse modo, recuperei a história da formação dos primeiros grupos de ciclistas da capital até o surgimento das primeiras Bicicletadas. A fim de enxergar os processos educacionais constituintes e constituídos, através da observação participante analisei os processos pedagógicos desde a preparação, as discussões, a produção de material, o momento do encontro e a tomada das ruas.

O último capítulo contempla alguns resultados da pesquisa descritos nos dois capítulos anteriores e traz reflexões para não concluir o trabalho, mas iniciar o diálogo com o leitor, a educação e a academia.

Por fim, esclareço que as interpretações apresentadas estão diretamente relacionadas às minhas experiências enquanto participante do grupo, pedalante, educadora e pesquisadora. Desse modo, não pretendi de maneira alguma definir ou enquadrar as bicicletas e Bicicletadas em um campo de certezas, ao contrário levantar questões e problematizá-las sempre foi o desafio.

Nesse sentido, o trabalho pretende ser um convite ao diálogo!

## **CAPÍTULO I - MAIS BICICLETAS, MENOS CARROS!**

### **1. AS MODERNIDADES, AS CIDADES E AS PESSOAS**

A cronologia dos tempos históricos traz que a Modernidade tem início por volta do século XVII, período posterior à Idade Média.

De acordo com Arendt (2010) é marcada por três grandes eventos: o descobrimento da América, a Reforma da Igreja e a invenção do telescópio, traduzidos respectivamente: na mobilidade e superação da relação entre espaço e tempo; na possibilidade do acúmulo de riqueza, o capitalismo; e na dominação da natureza pelo homem.

Bauman (2001) entende que as modernidades como pesada e leve respectivamente, no qual tudo que era tido como concreto, imutável e permanente, passa a ser questionável e passível de mudanças. Ainda segundo o autor, atualmente, os séculos XX e XXI caracterizam-se como período de pós modernidade ou uma modernidade em crise, acentuada pela liquefação do estado sólido e crescente fluidez, percebida principalmente nas relações tempo/espaço onde a velocidade e a mobilidade são elementos circunstanciais para o poder e dominação, e no individualismo crescente apoiado no consumismo, maneira de suprir necessidades criadas para satisfazer o desejo, na busca de identidade no qual o ter e o querer tomaram o espaço do ser solidário.

Essas ideias são endossadas por Sennett (2008) em uma leitura sobre o movimento das pessoas e as cidades ao longo desse período. Para ele, a cidade é o local onde estranhos têm a chance de se encontrar, caso o contrário, a cidade passa a não existir.

Santos (2008), a partir do olhar da geopolítica, também considera o período como o movimento das modernidades, processos históricos de relações sociais, econômicas e espaciais que têm no Estado, Sociedade e Ciência agentes ativos de (trans)formações urbanas, materializados nas cidades. Segundo o autor “as cidades é o lugar em que o mundo se move mais; e os homens também. A co-presença ensina aos homens a diferença. Por isso a cidade é o lugar da educação e da reeducação.”

Para Freire (2003), vivemos em uma sociedade de transição, da passagem da fechada para aberta, em que esta última exige rapidez e flexibilidade. Ainda segundo o

autor (1991), “o homem moderno está esmagado por um profundo sentimento de impotência que o faz olhar fixamente e, como que paralisado, para as catástrofes que se avizinham.” (p.44). Logo, a educação deve “levar o homem a ser cada vez mais consciente de sua transitividade (...). Uma tentativa constante de mudança de atitude.” (pg.90, 93). Freire (1987) defende uma pedagogia humanista, através da superação da dicotomia Oprimido e Opressor pela libertação dos homens. Essa libertação se dá através da *práxis* (pensamento e prática). “A práxis é a reflexão e a ação do homem sobre o mundo para transformá-lo. Sem ela é impossível a superação da contradição opressor-oprimido.”

Das características da modernidade somadas ao conceito de cidades, consideramos que estas passam por momento de crise, onde o ser humano encontra-se em estado de apatia, preso a uma condição de alienação, situações que serão contextualizadas e problematizadas nos próximos tópicos.

### **1.1 Cidade: o público e o privado**

O surgimento das cidades está diretamente relacionado com a sobrevivência dos povos assentados que sofriam com ataques constantes de nômades e passaram a se proteger no interior de paredões. Foi somente com a criação das cidades-Estado que surgiu a figura do cidadão. Arendt (2010) sustenta que a partir daí os homens passaram a ter duas esferas de vida: a privada e a pública. A primeira consistia na vida do lar, condicionada às necessidades de sobrevivência. Questões da vida privada eram de domínio familiar, onde o homem tinha a obrigação de governar. Era espaço das desigualdades e hierarquias. O bom governo da vida privada consistia primeiramente em ter uma propriedade e garantir boas condições de vida para a família, por exemplo, alimentação e saúde. Assim era conquistado o direito de participar da esfera pública.

Essa esfera significava liberdade, onde os homens de bom governo se colocavam entre iguais para debater questões da cidade, era o exercício da política. Nesse espaço não eram debatidas questões da vida privada, que ficavam sob responsabilidade de um governador, enquanto o espaço público era de responsabilidade de todos. Portanto, era claro o distanciamento do público e do privado.

Arendt (2010), faz uma leitura sobre a condição humana e a divide em duas esferas de vida: a contemplativa e a ativa. A vida contemplativa significava a paz, pensamento e raciocínio, já a vida ativa carrega o significado de inquietude. Nesta, a



autora reconhece três atividades humanas: o *Trabalho*, relacionada aos aspectos de atividades vitais para a sobrevivência da espécie; a *Obra*, como a atividade de fabricação de materiais externos de necessidades humanas; e a *Ação*, esta sendo a única das atividades realizadas exclusivamente entre homens. Ao contrário de motivada pelas necessidades, esta é exercida no campo da liberdade em espaço público. A ação tem por objetivo criar a ‘comunidade política’, em que os homens se colocam uns perante os outros para deliberarem sobre os seus rumos, enquanto seres iguais postos como singularidades diante do corpo político. Portanto, é na esfera pública que acontece a atividade da ação.

A autora sustenta que os homens são seres singulares, diferentes entre si, cada um carrega sua história, mas que perante os outros, na situação de iguais geram a pluralidade. Mais do que o agir, a ação está diretamente relacionada ao discurso, quando se faz compreendida pela comunidade política. É mediante a pluralidade que ocorre a natalidade, conceito usado por Arendt para ressaltar o nascimento do homem para o mundo. Mais que o nascer biológico, a natalidade acontece por meio da ação quando o homem desperta para o mundo e começa agir para ele e não sobre ele. É o momento de desalienação.

“É com palavras e atos que nos inserimos no mundo humano, e essa inserção é como o segundo nascimento, no qual confirmamos e assumimos o fato simples do nosso aparecimento físico original. Não nos é imposta pela necessidade como o trabalho, nem desencadeada pela utilidade como a obra. Ela pode ser estimulada pela presença de outros e cuja a companhia possamos desejar nos juntar, mas nunca é condicionada por eles; seu impulso surge do começo que veio ao mundo quando nascemos e ao qual respondemos quando começamos algo novo da nossa própria iniciativa. Agir em seu sentido mais geral, significa tomar iniciativa, iniciar, imprimir movimento a alguma coisa.” ARENDT, 2010 p. 221

Nas palavras de Arendt, a ação dá-se de maneira espontânea, ou seja, em situação de liberdade dado o convívio no espaço público. É uma das atividades mais importantes do homem, pois é essencialmente humana. Ao contrário das atividades da obra e do trabalho, que tem por excelência suprir necessidades e são realizadas individualmente, a ação é a única atividade em que se dá comunhão com o outro.

A atividade da ação foi desenvolvida concomitante ao surgimento das cidades-Estados onde o público e o privado assumiam papéis distintos, porém, complementares. Com o desenvolvimento da economia, o inchaço das cidades e a expansão territorial, a vida privada tomou o espaço público e as questões da vida doméstica passaram a fazer

parte de um corpo coletivo. A ascensão da vida privada sobre a pública ocasionou um fenômeno até então não vivido, o social, questões de domínio privado administrados pela vida pública. É nesse período que surge o Estado-nação, o governo de vidas, até então privadas. Nesse sentido o público passou a não mais existir.

Na sociedade, o público e o privado quase não se distinguem a não ser pela lógica em que o público virou privado e o privado tornou-se público. Em decorrência dessa inversão, o público passou servir a interesses individuais e o privado a ser administrado por uma 'ordem pública'. Nesse sentido, a atividade da ação foi substituída por comportamentos padronizados, regidos por regras e convenções, em favor de um 'bem coletivo'.

## **1.2 Cidades Modernas: espaços ou individualismo?**

As cidades modernas, que já tinham perdido a vida pública, ou seja, a atividade de ação e consequente liberdade entre os homens, foram radicalmente submetidas ao capitalismo moderno. Inaugura-se, portanto, a era do individualismo, na qual as atividades humanas ficaram condicionadas à sobrevivência, a obra e ao trabalho. No início desse período o *homofaber* teve destaque na construção das infra estruturas da cidade e dos materiais de necessidade para o período de modernizações. Somente trabalhando, exercendo a função de *homofaber* conseguiria sustento (dinheiro) para garantir a vida da família, a alimentação, basicamente. Em atividades cada vez mais especializadas e incessantes, o individualismo foi tomando conta das relações humanas. Já não havia mais o tempo para a atividade livre (ação) ou contemplação. O início da modernização nas cidades foi, portanto, a substituição da solidariedade pelo individualismo. De certo, a geografia das cidades e a industrialização acompanharam esse desenvolvimento.

Para Bauman (2001, p. 43), “a individualização é uma fatalidade, não uma escolha”. Desde o início da modernidade ‘pesada’ até a passagem para a ‘leve’ o individualismo está presente como condição. No entanto esse processo é diferenciado.

Na modernidade pesada o indivíduo nascia e se acomodava na sua condição sem possibilidade de reacomodação. Esse é o período de surgimento das classes, onde os menos favorecidos se juntam a partir de interesses individuais comuns em processos de coletivização para conseguirem permanecer na acomodação. O fenômeno da individualização gerou a insegurança nas relações, favorecendo a criação de guetos e a

segregação social e física entre os ‘diferentes’ tanto de etnias quanto classes. Estar em contato com o diferente, uma condição da cidade, tornou-se quase intolerável, porém inevitável. No entanto, os lugares comuns tornaram-se inóspitos à conversação ou ao diálogo.

“O individualismo moderno sedimentou o silêncio dos cidadãos na cidade. A rua, o café, os magazines, o trem, o ônibus são lugares para passar a vista, mais do que cenários destinados a conversação (...) As pessoas não acolhem as diferenças, a dessemelhança cria hostilidade, a melhor expectativa está na tolerância” SENNETT, 2005 p. 289 e 290

Sennett (2005) ainda salienta o fenômeno do conforto e das facilidades, como um elemento importante para a sociedade dos homens trabalhadores. Poupar esforço físico ou locomotor poderia ser convertido em força de trabalho. Nos transportes de massa, por exemplo, passaram a existir as cadeiras individuais acomodadas uma após a outra para favorecer o descanso desse trabalhador e também o não encontro. Utensílios domésticos e móveis passaram a ser fabricados com vistas a proporcionar melhor conforto, por exemplo, grandes poltronas acolchoadas, conhecidas atualmente como ‘poltronas do papai.’

Nesse sentido, a propaganda tornou-se parte da vida do indivíduo que, além da necessidade, passou a desejar ‘coisas’ como forma de suprir a insegurança e também a solidão. O consumo serviu de ‘alimento’ direto ao capitalismo desenfreado das modernidades.

A invenção do automóvel talvez tenha sido um dos maiores marcos da modernidade. A criação desse veículo acentua ainda mais os efeitos da modernização, o individualismo, as classes, a insegurança, o consumismo e a velocidade, dessa vez na dominação do tempo e espaço.

“Quando o carro foi inventado, ele o foi para prover poucos dos ricos com um privilégio completamente sem precedentes: viajar muito mais rapidamente do que todos os demais. A velocidade de todas as carroças era essencialmente a mesma, fosse você rico ou pobre. As carruagens dos ricos não eram mais velozes do que as carroças dos camponeses, e trens carregavam todos na mesma velocidade (não possuíam velocidades diferentes até eles começarem a competir com o automóvel e o avião). Assim, até a virada do século, a elite não viajava em uma velocidade diferente do povo. O carro a motor iria mudar tudo isto. Pela primeira vez as diferenças de classe foram estendidas à velocidade e aos meios de transporte.” GORZ (apud Ludd), 2005 p.75

O fato de percorrer distâncias em menos tempo criou uma falsa sensação de liberdade. Diferentemente dos outros meios de locomoção existentes na época, o carro criava a dependência do combustível, o petróleo, e da manutenção da máquina, uma mecânica até então totalmente desconhecida, ou seja, acarretando a terceirização dos serviços. Aproveitando disso, houve aceleração na produção de automóveis, oportunizando a aquisição desse meio de transporte também pela classe trabalhadora.

“A popularização do carro pode ser vista como um símbolo de uma nova era: produção de objetos em massa para consumo em massa, o trabalhador ascendendo subjetivamente à condição de burguês, embora continue sendo objetivamente trabalhador – ou seja, uma coisa, um ser sem controle da gestão da sua existência e da propriedade –, e à distinção de classes se sobrepondo uma classe única, a dos consumidores.” LUDD, 2005 p. 19

O surgimento da nova era em que um dos marcos foi a criação do automóvel é o que Bauman denomina de modernidade leve, ao passo que o individualismo, a insegurança e o consumismo, ainda que iniciado na modernidade pesada, foram potencializados no novo período com a inclusão da velocidade.

Ao contrário da modernidade pesada, na modernidade leve os indivíduos nascem desacomodados e assim permanecem numa luta diária e individual pela sobrevivência, permanentemente desacomodados ou desenraizados.

Na procura por algo que lhe acomodem, as pessoas passaram a consumir ainda mais, na tentativa de ter uma identidade e de pertencer a uma comunidade. Sennett, (apud Bauman 2001 p. 116) define comunidade como “uma versão compacta de estar junto que quase nunca ocorre na vida real: de estar junto de pura semelhança, do tipo nós que somos todos os mesmos”. Ainda segundo o autor, a comunidade expressa uma falsa solidariedade, pois permite que os homens se escondam atrás do outro impossibilitando o contato com o diferente. Não exige esforço para estar junto. Sendo assim as comunidades nada mais são que o encontro de individualidades, uma busca de segurança e conforto.

### **1.3 As Cidades e os Não lugares**

As cidades, criadas como espaço de proteção para o desfrute da liberdade, atualmente são sinônimos de insegurança, utilizada somente para os bens de consumo, composta por estruturas demasiadamente burocráticas de modo a ‘servir’ esse consumidor que já não mais pertence à cidade. As cidades contemporâneas

transformaram-se em espaços de segregação, onde o encontro entre estranhos é evitado, por isso, compartilhar espaços ainda é um dos maiores desafios.

Em uma metáfora sobre as cidades, Harvey as considera como um grande palco aonde quem chega primeiro ocupa as melhores poltronas, e o que define a chegada é a condição de classe (Moraes e Costa, 1985). É nesse mesmo palco que ficam claras as desigualdades quanto ao uso do espaço urbano, bem como as oportunidades e acesso aos bens de consumo.

Não é a toa que, de acordo com Santos, “as cidades tem sido criadas para servir a economia e não às pessoas” (p.41, 1987). Sobre o desenvolvimento da economia, o autor entende que “não apenas há um desenvolvimento das formas de produção material como não material: saúde, educação, lazer, informação e até mesmo esperanças. São formas de consumo não material que se disseminaram pelo território” (2008, p.38). Porém, na organização vertical e setorial das cidades, o acesso a esses bens estão condicionados à questão econômica, pois estão concentrados na área central das cidades, local de acesso limitado aos desfavorecidos economicamente, que ficam aprisionados às periferias pela falta de mobilidade. O autor vai mais a fundo na questão quando problematiza o acesso à informação e às questões comuns à cidade. Nesse sentido, assim como no início da criação das cidades, é como se a classe pobre estivesse do lado de fora e não fizesse parte desse social deixando de lhe conferir o direito à fala, portanto à política.

“A distância geográfica é duplicada pela distância política. Esta se manifesta em dois sentidos complementares. Estar na periferia significa dispor de menos meios efetivos para atingir as fontes e os agentes do poder, dos quais se está mal ou insuficientemente informado.” SANTOS, 1987, p.91

Paradoxalmente, as elites que tem o acesso garantido à cidade, estão pouco preocupadas com elas, pois sua circulação é restrita aos locais fechados e de consumo. Ao contrário dos pobres, essa camada da sociedade não tem restrições quanto à mobilidade, e, portanto, escolhe morar em locais mais afastados, de difícil acesso aos que não possuem automóveis, e que lhes ‘conferem’ segurança e conforto, longe dos problemas da cidade, a vida real.

“separar e manter distância se tornaram a estratégia mais comum na luta urbana atual pela sobrevivência... os moradores sem meios, por isso vistos pelos outros como ameaças potenciais a sua segurança, tendem a ser forçados a se afastar das partes mais benignas das cidades e amontoados em distritos separados, semelhantes a guetos. Os moradores com recursos compram casas em áreas separadas por

ele escolhidas, também parecidas com guetos e impedem os outros de se fixarem nela. Além disso fazem o possível para desligar o mundo de onde vivem dos demais habitantes da cidade.” BAUMAN, 2007 p.78

Diante desse quadro podemos entender que a cidade tornou-se lugar de passagem, logo, teve sua paisagem modificada. O aumento dos espaços vazios e dos não lugares foi algumas delas.

De acordo com Bauman (2001), os espaços vazios podem ser ou não delimitados, são vazios de significado e aos olhos de quem vê, podem ser invisíveis. Exemplos desses espaços são estradas, paisagens, terrenos desapropriados ou até mesmo as periferias. O fato é que são locais que passam despercebidos. Entretanto, na nova geografia das cidades, eles são fundamentais do ponto de vista da segregação. Os não lugares podem ser definidos como “espaços destituídos de expressões simbólicas, identidade, relações e histórias. Como exemplo temos o transporte público, os aeroportos, quartos de hotel, ...”(p. 120). O autor conclui que nunca na história das cidades tiveram tantos espaços vazios e não lugares.

Sobre os espaços públicos das cidades contemporâneas, o autor, apoiado pela teoria de Lévi-Strauss, analisa e os classifica em duas categorias diferentes, porém, complementares, “*êmica*” (segregação) e “*fágica*” (alienação) sendo estas simbolizadas respectivamente, pelos locais de passagem da população, grandes praças e monumentos tão pouco acolhedores, e pelos locais próprios para o consumo, por exemplo, os shoppings centers. Todavia, embora sejam espaços públicos, não comungam ou favorecem o encontro do verdadeiro eu com o outro no exercício da civilidade, “capacidade de interagir com estranhos” (Sennett, apud Bauman 2001 p. 111).

Esses locais foram criados e organizados para limitar a alteridade, prevalecendo os interesses individuais e ainda a dispensabilidade dessa interação.

#### **1.4 A cidade viabiliza a organização de movimentos sociais**

O processo de modernização é acompanhado pela ascensão do monopólio do capitalismo e o conseqüente enfraquecimento do Estado. As relações de mercado na esfera global ditam a forma de governar, a organização das cidades e a condição humana. Cada vez mais o Estado fica acuado entre governar para o desenvolvimento econômico capitalista ou para a população. De fato, a população mundial urbana cresceu e com ela as desigualdades de acesso aos bens de consumo básicos para a

sobrevivência. Além disso, o colapso das cidades tem afetado não mais uma minoria, mas a grande maioria da população tanto da classe baixa quanto a média.

Embora o fenômeno de movimentos urbanos não seja recente, tais fatos têm favorecido a aparição de inúmeros deles, que se organizam tanto reativamente às mazelas quanto proativamente.

De acordo com Sennett, a expressão ‘movimento’ surge no século XVII e tem a ver com “grupos de indivíduos que amalgamados por necessidades econômicas comuns possuíam uma identidade própria.” Nesse sentido a palavra movimento deu um significado coletivo às multidões rebeldes e reivindicantes. Alain Touraine (apud Castells, 1999) metodologicamente utiliza-se da busca por uma identidade, o adversário a ser vencido e nos objetivos a serem conquistados para a definição de movimentos sociais.

Se nos séculos passados os movimentos sociais urbanos eram exclusivamente da classe baixa, atualmente, além de contarem com uma parcela relevante dessa população na luta por direitos básicos, por exemplo, a moradia, é composta também pela classe média que lutam por causas globais, por exemplo, o movimento ambientalista.

Segundo Sousa Santos (2010), a década de 1970 é marcada pela participação da classe média nos movimentos sociais, época em que eclodem variados movimentos atuantes em causas locais de problemáticas globais. Inaugura-se nesta década, portanto, um novo período, os chamados Novos Movimentos Sociais (NMSs) que “denunciam, com uma radicalidade sem precedentes, os excessos de regulação da modernidade. Tais excessos atingem não só o modo como se trabalha e se produz, mas também o modo como se descansa e se vive.” (p. 258). O autor afirma que as opressões identificadas pelos NMSs são de ordem global e atingem não somente uma classe, mas toda a sociedade. Ainda segundo Sousa Santos, os NMSs diferenciam-se pelo fato de estarem pautados em aspectos subjetivos e de emancipação, ou seja, de natureza pessoal e social que se traduzem na luta pela democracia participativa.

De fato, nas últimas décadas, há uma efervescência de movimentos urbanos que se misturam em suas causas, direitos, representações e formas de organização, expressos na luta pelo direito à cidade, moradia, uso e ocupação do solo, a reorganização das relações sociais, lutas étnicas, liberdade de expressão, preservação ambiental, pelo direito a serviços básicos como saúde, educação e transporte.

Embora ainda com marcas significativas dos NMSs, Saraiva (2010) questiona: “Será a perspectiva que aborda os NMSs suficientes para fazer compreender os

movimentos que eclodem ao final do século XX e início do XXI?” (p.243) Para a autora, esse novo século inaugura outro momento dos movimentos sociais, que apresentam identidades próprias e trazem em seu bojo a práxis do autonomismo.

“ os movimentos dessa época levantam questões concernentes à forma como se organizam, relacionam-se entre si, com os atores do cenário político-social e com o próprio Estado, bem como quanto ao papel que as tecnologias de comunicação e informação desempenham no delineamento desse ativismo.” SARAIVA, 2010, p.243

Concordando com Saraiva, nessa última década surgem novas expressões urbanas que rejeitam qualquer tipo de coerção, por isso, exercem a horizontalidade, ação direta e a autogestão, práticas vivenciadas principalmente nos séculos passados pelos libertários e anarquistas.

Tais movimentos deixam claro nos discursos, ações e produções a luta pela ruptura do paradigma vigente, o capitalismo. Para isso, se utilizam de ferramentas de comunicação como arma que escancara as mazelas causadas por esse sistema e na promoção de outro modelo de vida pautado na alteridade. A internet e redes sociais são validadas na formação de uma rede planetária solidária no qual as causas de cunho inicialmente local são reveladas e globalmente acolhidas. Assim, conforme também sinalizado por Bauman (2007), esses novos movimentos apesar de pautados em causas locais, creem que a luta não é local, mas global. Por isso entendem que não adianta resolver o problema da fome em um país se os vizinhos ainda morrem com a produção, distribuição e consumo desigual dos alimentos. Por isso a luta é contra um sistema que deixa marca profundas no direito à vida refletida no cotidiano das cidades.

Organizados ou não, a luta dos movimentos e de muitos jovens deste século é a tentativa de independência desse modelo econômico na busca pela autonomia. Esta autonomia, diferentemente de individualidade, tem a ver com alteridade e solidariedade. A autonomia se dá em relação, na convivência com o outro e o meio.

Dada as características apresentadas, podemos entender que, ao se colocarem perante uns aos outros em organizações horizontais, sem hierarquias, esse espaço passa ser um espaço político. Nesse sentido, a força desses movimentos está na retomada da ação e do discurso.

“(…) a ação passou a ser uma experiência limitada a um pequeno grupo de privilegiados, e esses poucos que ainda sabem o que significa agir talvez sejam ainda menos numerosos que os artistas e sua experiência ainda mais rara que a experiência genuína do mundo e do amor ao mundo.” ARENDT, 2010 p.406



Arendt nos mostra que somente na ação pode haver a desalienação do mundo, ou seja, o olhar e cuidado para com esse ambiente. Na era moderna, o egoísmo prevaleceu e o homem se fechou nele próprio, esquecendo do ambiente a sua volta. Passou a ser utilitário de um mundo numa relação insustentável. Mesmo diante de cenários desanimadores, os pequenos grupos que ainda são capazes de agir para o mundo reacendem as esperanças de uma vida mais solidária e harmoniosa em toda a sua complexidade. Acreditamos que somente o ser humano através de uma transformação radical de vida é capaz de fazer reviver a humanidade.

“o futuro promissor dependerá de nossa deliberada escolha de uma vida de ação em vez de uma vida de consumo, de nossa capacidade de engendrar um estilo de vida que nos capacitará a sermos espontâneos, independentes, ainda que inter relacionados, em vez de mantermos um estilo de vida que apenas nos permite fazer e desfazer, produzir e consumir – um estilo de vida que é simplesmente uma pequena estação no caminho para o esgotamento e a poluição do meio ambiente.” ILLICH (1988, p.96)

A seguir apresentaremos um movimento internacional contemporâneo que surgiu de ações espontâneas de um pequeno grupo e que ao longo dos seus vinte anos de existência faz renascer a humanidade. Arendt diz que a força da ação é tamanha que seus efeitos são duradouros, incontroláveis e inimagináveis.

## 2. CRITICAL MASS

Em 1992, na cidade de São Francisco, Califórnia, Estados Unidos (EUA), período em que ocorria a guerra do Golfo, a cidade vivia um momento de ampliação das rodovias automobilísticas, as *highways*. Em meio a um cenário caótico, ativistas ambientalistas, usuários da bicicleta como meio de transporte decidiram que podiam “fazer política com suas bicicletas” (palavras de Chris Carlson, FMB - fevereiro de 2002) Esse pequeno grupo, insatisfeito com o contexto político, econômico e social, decidiu então convocar a sociedade para pedalar e ocupar as ruas normalmente tomadas por automóveis. Por meio de panfletos, utilizando-se de humor, arte e criatividade, ‘organizaram’<sup>1</sup> o primeiro encontro na última sexta do mês de setembro daquele ano,

---

<sup>1</sup>As aspas foram colocadas para chamar atenção sobre o fato que a organização desse grupo acontece de forma espontânea, ou seja, não há um planejamento ou organizadores específicos. Os participantes referem-se a esse encontro como uma “coincidência organizada”.

que reuniu aproximadamente 60 ciclistas em praça pública para pedalam juntos no retorno para suas casas após horário comercial.

Inicialmente com o nome pouco popular “*CommuteClot*” (de difícil tradução para o português) e em seguida “*Critical Mass*” (Massa Crítica). O nome foi inspirado no filme chinês “*ReturnoftheScorcher*” em que ciclistas e pedestres, para conseguirem atravessar as ruas, esperavam outros para juntos formarem uma massa, parando o trânsito para fazerem as travessias e cruzamentos.

Ao longo dos dois primeiros anos, a *Critical Mass* mobilizou milhares de pessoas. O espaço aberto provocou e passou a ser palco para diversas manifestações políticas e sociais. Os ciclistas manifestavam contra as guerras, o banco mundial, FMI (Fundo Monetário Internacional), G8 (grupo dos oito países mais desenvolvidos) e reivindicavam relações mais ecológicas e justas. Rapidamente esse ‘movimento’<sup>2</sup> espalhou para outras cidades nos Estados Unidos e Europa.

Chris Carlsson, um dos precursores da massa crítica, em junho de 1994, reflete que:

No passado, a oposição política cresceu principalmente nos locais de trabalhos e nas comunidades étnicas(...)A força relativa alcançada nos movimentos históricos, vias sindicatos e vários programas governamentais foram desmantelados e as comunidades apagadas. A Massa Crítica representa um fluorescente movimento de trânsito alternativo que traz consigo uma consciência ecológica.” (apud, Ludd, 2005 pg. 125)

De acordo com Carlsson, o contexto de insurgência do movimento é de desarticulação dos grupos sociais por conta de políticas repressivas do Estado. Em 1992 acontecia a guerra do golfo, o país estava em crise e população descontente com tamanha opressão. Naturalmente, naquele momento, foi na *Critical Mass* que as pessoas puderam manifestar a oposição à política e reconstituírem seus grupos e identidades. Portanto, mais que um evento para chamar atenção para o uso da bicicleta, ocupação e uso do espaço público, a *Critical Mass* passou a ter várias identidades, dentre elas a tomada do controle social pelo povo.

Em poucos anos, a *Critical Mass* manifestava-se em todo o mundo. De acordo como o site *sfcriticalmass.org*, atualmente existem cerca de trezentas cidades nos seis continentes que realizam os eventos.

---

<sup>2</sup> Nessa pesquisa adotaremos a palavra movimento ao mencionar a Critical Mass e as Bicletadas, porém, não há consenso entre os participantes se essas são ou não movimentos sociais. Também não cabe nesta pesquisa aprofundar nessa discussão.

No Brasil, a *Critical Mass* chegou ao ano de 1997 na cidade de Blumenau (SC) e 1998 em São Paulo (SP) com os nomes Massa Crítica e Bicletada (expressão utilizada em Portugal) respectivamente. Apesar das iniciativas, foi somente a partir de 2002 que o movimento passou a acontecer regularmente, todo final de mês, na cidade de São Paulo e em seguida em outras capitais brasileiras. De acordo com o site [bicicleta.org](http://bicicleta.org), no Brasil existem cerca de oitenta cidades que realizam ou já realizaram as Bicletadas.

A partir do ano 2000, surgem novas manifestações que utilizam a bicicleta como símbolo de lutas contra hegemônicas, realizadas principalmente em formas de rituais disseminadas por todo o mundo.

*Ghost Bike* (Bicicleta Fantasma ou Branca) consiste na instalação de bicicletas brancas em homenagem a ciclistas atropelados e mortos nas cidades. O ritual envolve a pintura de uma bicicleta na cor branca e a instalação no local da colisão. ([www.ghostbikes.org](http://www.ghostbikes.org))

*Ride of Silence* (Pedal do Silêncio) consiste em uma pedalada em silêncio em homenagem a um ciclista atropelado e morto. Geralmente acontece uma vez ao ano no mês de maio em várias cidades do mundo. ([www.rideofsilence.org](http://www.rideofsilence.org))

*World Naked Bike Ride* (mais conhecido no Brasil como Peladada ou Bicletada Pelada) aconteceu pela primeira vez articulada com algumas cidades do mundo em 2004. Com o lema '*dresscode*' ou "nu quanto você ousar" propõe que os participantes pedalem pelados o quanto conseguirem, ou seja, a nudez não é obrigatória e também não é impedida. Inicialmente, a mensagem era protestar contra a dependência do petróleo e celebrar o poder e a individualidade do corpo humano. Em 2006, houve uma mudança no sentido e o evento ficou focado no ativismo da bicicleta enquanto transporte. ([www.worldnakedbikeride.org](http://www.worldnakedbikeride.org))

*World Car Free Days* (Dia Mundial Sem Carro). No dia 22 de setembro de 1997, na França, foi criado esse dia de conscientização para as questões ambientais e qualidade de vida nas cidades. No ano 2000, esse dia foi incorporado na semana de mobilidade europeia e passou a ser celebrado em diversas cidades de todo o mundo. Além de diversas atividades relacionadas ao meio ambiente, o dia sugere que as pessoas experimentem formas alternativas de locomoção na cidade sem a dependência do automóvel. Paulatinamente, essa celebração tem sido incluída na agenda da Semana do Trânsito das cidades brasileiras. ([www.diamundialsemcarro.org.br](http://www.diamundialsemcarro.org.br))

### 3. A BICICLETA NO MEIO URBANO: O USO INDIVIDUAL À AÇÃO E CONTRA AÇÃO COLETIVA

Das muitas versões existentes sobre a história da origem da bicicleta, tem-se que, em 1790, Conde Sivrac criou o celerífero, um veículo primitivo de duas rodas ligadas por uma tábua de madeira, que deu origem à bicicleta. Apesar da instabilidade, foi utilizada como meio de transporte. Mas foi o alemão Barão Karl Drais em 1816, quem inseriu o guidão e criou a *draisiana*, ainda movida pela impulsão dos pés. A partir daí foram muitas as evoluções principalmente com a inserção de selim, quadro e pedais garantindo mais conforto a esse veículo. Na década de 1880 foi introduzida a tração na roda traseira e o quadro de quatro cubos, conferindo maior estabilidade à bicicleta.

“Conhecida como o cavalo de ferro, as relações entre a bicicleta e o cavalo não se restringiam ao apelido recebido pela nova invenção. Na medida em que tomava as cidades, a bicicleta angariava certo número de entusiastas, obviamente os mesmos do progresso e das transformações que estavam em curso em Paris. A sociedade vivenciava naquele momento os primórdios de uma relação que resultaria posteriormente na substituição em larga escala do cavalo pela bicicleta como meio de transporte.” SCHETINO, 2008 p. 54

Inicialmente utilizada apenas pela elite e posteriormente pela classe trabalhadora, em meio a revoluções tecnológicas e mudanças profundas na modernidade das cidades, a década de 1890 foi considerada como “de ouro” para as bicicletas. Havia cerca de três milhões delas nos Estados Unidos, um milhão na França e na Inglaterra e meio milhão na Alemanha. Nesse período, os preços das bicicletas baixaram, fazendo com que a classe trabalhadora pudesse utilizá-las como lazer e meio de transporte, o que fez com que a elite voltasse a utilizar as charretes e cavalos. ([www.escoladebicicleta.com](http://www.escoladebicicleta.com))

A inclusão da bicicleta foi significativamente experimentada nas cidades pelas suas múltiplas funcionalidades: transporte, lazer, esporte. Por isso, teve forte contribuição nas transformações estruturais e nas relações sociais. De fato, este veículo, proporcionou melhor mobilidade entre cidades e agilidade nos deslocamentos. Estreitou as distâncias entre os guetos e o centro, além de aproximar os grupos isolados. Em termos de mudanças físicas, a inclusão da bicicleta no dia a dia das cidades fez com que as estradas e ruas fossem mais bem assentadas de modo a facilitar a circulação desse veículo. O direito ao uso da bicicleta também foi pautado pelo movimento feminista. Dentre inúmeras transformações que contribuíram para a independência da mulher estão

primeiramente a mudança do vestuário feminino na substituição do espartilho por roupas mais leves.

Paralelamente à popularização da bicicleta, deu-se a invenção do automóvel tornando-se um dos marcos da modernidade. Apesar de terem sido criados no mesmo período a apropriação social e capitalista acontece de maneira antagônica.

Segundo Illich (apud Ludd, 2005), “a bicicleta permite a cada um controlar o gasto da sua própria energia. O veículo a motor inevitavelmente torna os usuários rivais entre si pela energia, pelo espaço e pelo tempo.” O carro foi e ainda é objeto de desejo da maioria da população que vê nele símbolo de status e desenvolvimento.

Na América, após a popularização do automóvel, a bicicleta passou a servir ao lazer, passeios e esporte das classes mais favorecidas economicamente. A utilização desse veículo para transporte ficou condicionada aos pobres submetidos a condições precárias e aos altos custos do transporte público cada vez menos eficiente dado o crescimento das cidades e aos investimentos quase que exclusivos no transporte motorizado individual. Entretanto, percebe-se que diante de tamanhos investimentos, facilidades para aquisição e condições criadas para que a população se torne refém deste veículo, fez com que as cidades entrassem em crise. Apesar dos muitos empreendimentos realizados na expansão das rodovias, vias e estacionamentos, cada vez mais, os carros tomam as ruas e assim, como a população, estão sem espaço e imóveis. Atualmente, a mobilidade é um dos principais problemas urbanos visto que esta explicita o esgotamento das cidades, pois afeta não somente uma classe, mas todos que moram ou dependem dela.

“Com o estímulo aos meios de transportes individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento dos transportes coletivos. Enquanto isso, o planejamento urbano convencional trabalha a partir das mesmas falsas premissas e fica dando voltas em torno de si mesmo, sem encontrar uma saída que seja de interesse da população.” SANTOS, 1987 p. 47

É preciso ressaltar que há urgência de uma política séria e investimentos no transporte de massa bem como o desestímulo ao uso do automóvel. Nesse sentido, a bicicleta pode ser uma peça fundamental da complexa teia de relações para o retorno à mobilidade urbana, dada a sua eficiência no deslocamento de curtas distâncias.

Todavia, o foco desse estudo está para além da viabilidade funcional e técnica da bicicleta como parte do trânsito. Pretendo ressaltar aspectos sociais e culturais favorecidos pelo uso cotidiano no espaço urbano. O uso consciente desse veículo faz

dele um instrumento político na sociedade. Illich (apud Ludd 2005), evidencia o uso da bicicleta como sinônimo de equidade, tendo nesta a possibilidade de ruptura de um paradigma de consumo. Para o autor, a bicicleta, é sinônima de autonomia.

Por todos os símbolos que ela carrega, passou também a ser utilizada pelos movimentos sociais contestadores da ordem vigente. Na década de 1960, nos Países Baixos, surge o movimento de contracultura, PROVOS, jovens organizados ‘provocavam’ a ordem e o poder instituído. Em um contexto de progresso tecnológico onde o automóvel era o grande símbolo de consumo e desenvolvimento, os Provos, reivindicando o direito de não seguirem o modelo de consumo, emplacaram um movimento pelo direito à cidade, a qualidade de vida, ao prazer e bem estar coletivo. Para isso criaram o plano das Bicicletas Brancas, que consistia na disponibilização de bicicletas pintadas de branco para uso livre coletivo. A polícia, percebendo a ação como uma afronta ao Estado e à propriedade, logo recolheu todas as bicicletas, porém com forte adesão da população, outros planos brancos foram criados e realizados, causando um enorme desconforto à ordem instituída e favorecendo a multiplicação de muitos outros manifestantes. Os planos mostravam o quão agressivo eram os automóveis e prejudiciais à saúde, tanto pela poluição causada, quanto pelos acidentes e mortes, pelo individualismo e segregação entre as pessoas. (Guarnaccia, 2001)

Conforme descrito, outro movimento importante de bicicleta é o *Critical Mass*, movimento que inspira a Bicletada no Brasil, foco deste trabalho. No próximo capítulo daremos ênfase na metodologia do estudo, do encontro com o sujeito de pesquisa à análise das informações.

## **CAPÍTULO II–“DE BICICLETA EU FUI, BICICLETA NÃO POLUI... DE BICICLETA EU VOU, ALEGRIA, PAZ E AMOR!!!!!!”**

### **1. O ENCONTRO COM A BICICLETA(DA), A MOTIVAÇÃO E O DELINEAMENTO DOS OBJETIVOS DA PESQUISA .**

Até o ano de 2008, minhas experiências sobre duas rodas estavam condicionadas à infância, nas brincadeiras de crianças, e à adolescência pela prática de atividade física. Apesar de morar no interior (até o ano 2000) onde a bicicleta é bastante utilizada para deslocamentos e transporte de pequenas cargas, a representação dela ainda era de lazer e esporte. Assim como a maioria da população, ignorava suas múltiplas funcionalidades. Fato que demonstra não só a subestimação da bicicleta, mas a invisibilidade desse meio de transporte e dos seus usuários.

O novo olhar sobre a bicicleta, na sua multiplicidade de usos bem como no significado prático e simbólico no cotidiano das cidades, aconteceu na oportunidade do encontro com integrantes do Projeto Bicicleta Livre (BL) quando ajudei na organização do evento “Brasília Cidade Verde”, em comemoração ao Dia Mundial sem Carro em setembro de 2008.

Na proximidade estabelecida com a temática mobilidade urbana sustentável, curiosa por conhecer de perto o trabalho do grupo, passei a frequentar as oficinas comunitárias de mecânica de bicicleta e participar das ações do BL. Encorajada, decidi resgatar a velha bicicleta e experimentar realizar pequenos deslocamentos. Nesse momento descobri um mundo novo. O uso da bicicleta na verdade, muito mais que um deslocamento sustentável e saudável, significa um novo jeito de olhar e estar em sociedade.

O encontro com a Bicicletada aconteceu no ano seguinte. De fato, aquele pequeno grupo que conhecera no BL era muito maior e diverso naquele novo ambiente. Fiquei absolutamente encantada! Minha percepção inicial em relação ao movimento era que as últimas sextas-feiras do mês (dias de bicicletada) eram dias de festa e celebração, encontros sociais. Um momento em que os pedalantes se encontram, celebram as conquistas, partilham as dificuldades e se revigoram para dar continuidade às pedaladas cotidianas, na maioria das vezes, desacompanhados. Lugar propício à formação de vínculos afetivos e círculos de amizade fez com que rapidamente me sentisse parte do movimento. À medida que os encontros aconteciam, percebi que mais que estar entre

amigos aquele ambiente de fato trazia algo novo que contribuía para a (trans)formação de escolhas e atitudes.

Passei a me questionar o que de fato me levava a participar assiduamente dos encontros? O que estes significavam? Por que dos jargões e cantos? O que os cartazes e panfletos realmente diziam? Por que daquele tipo de organização? Quem eram aquelas pessoas e que histórias carregavam?

Com o passar dos anos, dei-me conta que a Bicicletada era uma experiência política, na condição de estar em contato com o outro em situação de igualdade para pensar e agir para o mundo. Embora os encontros presenciais das Bicicletadas não permitam o debate profundo de temas trazidos pelos participantes, ela favorece a interação e a consequente formação de novos grupos como foi o caso da Sociedade das Bicicletas, coletivo do qual passei a fazer parte.

Além dos encontros, existe a lista de emails, onde ocorrem discussões acaloradas e profundas sobre assuntos da cidade, temas que se relacionam direta ou indiretamente com a bicicleta. Das muitas postagens interessantes e provocativas, no período em que organizava o método para a realização da pesquisa, li a postagem de um blog<sup>3</sup> com o trecho a seguir:

“O movimento Bicicletada, por exemplo, teria tudo para ser algo inovador, pois parte do princípio de revalorização do espaço urbano e viário. Ver as ruas com outros critérios que não apenas o critério econômico. (...) Mas a partir do momento que a Bicicletada, ou qualquer outro movimento ou iniciativa, torna-se *do contra*, contra os automóveis, contra as montadoras, contra o capital, acopla-se a uma estrutura de poder e perde toda sua vitalidade. Sua existência passa a ser *em função de* um oposto, de um “inimigo” incorpóreo. Limitada em ser apenas *contra*, perde a possibilidade e a potência de ser algo que vai *além do* automóvel. Esvaziada em sua positividade, a bicicleta vampiriza o automóvel.”

<http://biciclotheke.wordpress.com/2011/08/10/biciclotecas/>

A provocação da mensagem (ver na íntegra Anexo I), quando citada a Bicicletada, gerou alguns comentários e uma profunda inquietação em mim. Embora concordasse com alguns argumentos, seriam as Bicicletadas reducionistas e alienadas conforme sugere o texto? Afinal, o que são as Bicicletadas?

---

<sup>3</sup> O blog [biciclotheke.wordpress.com](http://biciclotheke.wordpress.com), com a temática livros e bicicletas é um dos melhores do gênero, se é que há outro. Cito nesse trabalho com prazer de conhecer o autor, em minha opinião, provocador das melhores discussões no ambiente virtual, embora muitas vezes não concorde com elas. Obrigada Denir, te admiro!



Para responder a questão, refleti sobre minhas vivências no grupo desde o primeiro encontro até os dias de hoje, quando me coloco numa situação que além de participante sou também uma pesquisadora. Em reflexão rápida e simplista da minha trajetória a partir dos encontros das Bicletadas, considero que inicialmente era acompanhante do movimento, ao frequentar de forma assídua os encontros e ambientes derivados dela, fui aprendiz. Hoje, me sinto aprendente (aprendizagem em ação e contínua), parte de um processo histórico de (trans)formação pessoal e social.

A partir dessa reflexão percebi que existe um movimento pedagógico interessante na constituição desse coletivo. Desse modo, busquei neste trabalho compreender o fenômeno das bicicletas e Bicletadas no Brasil a partir de contextos históricos sociais, ressaltando os aspectos políticos e pedagógicos que as constituem através do uso cotidiano e na participação nos coletivos. E, ainda, verificar os processos de auto aprendizado e aprendizagem coletiva emergentes, investigar as contribuições para a (trans)formação dos sujeitos e das cidades; fazer ecoar as vozes dos participantes das Bicletadas.

Nesse sentido, fez-se necessário averiguar como as Bicletadas se constituem e reconstituem em processos históricos sociais. Para isso, coloquei as lentes da antropologia a partir da Teoria dos Dramas Sociais de Vitor Turner. A escolha dessa teoria está imbricada no fenômeno que aconteceu no início do ano de 2011, quando um motorista avançou com seu automóvel sobre uma massa de aproximadamente cem ciclistas que participavam da Bicletada de Porto Alegre, atropelando dezessete delas.

## **2. DRAMAS SOCIAIS, A PRIMEIRA PARTE DA PESQUISA**

O ato de violência do motorista, que acelerou o carro de encontro à massa, abalou não só participantes das Bicletadas, mas todo o país e o mundo. Até então o movimento da Bicletada pouco conhecido, a não ser pelos pedalantes, foi motivo para uma grande mobilização social que provocou a ida de milhares de pessoas às ruas, a mobilização da mídia na cobertura do fato e a inserção da bicicleta como pauta de discussão governamental e social. Além disso, acendeu o número de participantes dos encontros, o início de Bicletadas em outras cidades e a realização do I Fórum Mundial da Bicicleta.

Turner entende a sociedade como um processo, onde a ordem social não é determinada, podendo ser modificada. Seus estudos focam justamente nos processos de mudança, na qual desenvolve a teoria dos Dramas Sociais, responsáveis pelas rupturas da estrutura social.

O autor define quatro fases do drama social: a ruptura, a crise, a retificação e a reintegração. A primeira significa a quebra das relações socialmente estabelecidas, ocorre normalmente através de um ato público e simbólico. O momento da crise é onde a sociedade se divide e assume posições contrárias. Esse é o momento em que as pessoas tendem a se expressar e colocar para fora seus pensamentos e valores. A terceira fase é onde os atores se juntam para tentar conter ou dissipar a crise, fazem isso através de mecanismos formais ou não e de rituais públicos. A reintegração caracteriza-se pela retomada da ordem, formação de antigas alianças ou, pelo surgimento de novos grupos sociais.

O drama social tende a ocorrer em momentos de crise da sociedade ou quando ela se encontra fragilizada. Propicia uma relação dialética entre a estrutura e anti-estrutura da sociedade. O autor entende a estrutura como algo já definido e estabelecido socialmente como regras e valores sociais. Já a antiestrutura é o espaço do drama social, instituído pela sociedade, visando lidar com as próprias contradições, conflitos e problemas não resolvidos que ameaçam ruir as bases da estrutura social.

Turner desenvolve sua teoria na busca de compreender a antiestrutura onde, para ele, estão os processos de *liminaridade* e *communitas*. A liminaridade é o que está à margem da estrutura. Os dramas sociais favorecem indivíduos ou grupos a se verem à margem da sociedade, ou seja, favorece um sentimento de vazio. Por isso proporciona um olhar de fora da estrutura. A partir dessa liminaridade ocorre um processo de *communitas*, onde os indivíduos com suas singularidades se veem à margem da sociedade e se unem. Desse modo, as *communitas* surgem espontaneamente motivadas por valores, crenças ou ideais coletivos, configurando-se numa "antiestrutura". Sendo assim, a "antiestrutura" não configura ausência de estrutura, mas um modelo alternativo e espontâneo de organização social que emerge momentaneamente nos interstícios da sociedade. A "antiestrutura" dialoga com a "estrutura social", contribuindo, inclusive, para a própria revitalização desta última.

Segundo Turner (apud DAWSEY),

Dramas sociais propiciam experiências primárias. Fenômenos suprimidos vêm à superfície. Elementos residuais da história

articulam-se ao presente. Abrem-se possibilidades de comunicação com estratos inferiores, mais fundos e amplos da vida social. (...) (Turner 1967b: 105-106). Experiência liminar, a sociedade pode ver-se a si mesma a partir de múltiplos ângulos, experimentando, num estado de subjuntividade, com as formas alteradas do ser.

Entretanto, o autor difere os dramas sociais nas sociedades tradicionais, pré industriais e modernas. Para ele, enquanto nas sociedades pré-industriais o drama social constitui-se como um período limitado temporalmente, nas sociedades contemporâneas, onde o consenso é pouco provável, a sua resolução é retardada, levando ao que poderíamos chamar de um “estado” de crítica permanente, plural e sofisticado, e a proliferação de meios de comunicação e persuasão. (apud PENONI).

Ainda hoje reverbera o drama social vivido pelos participantes da Bicicletada de Porto Alegre seja positivamente ou negativamente na dialética das estruturas sociais na opressão ou na conquista da libertação através de denúncias e anúncios do mundo.

### **3. A PESQUISA ETNOGRÁFICA E PARTICIPANTE**

A aproximação com a antropologia por meio da teoria de Turner sugeriu a trilha da pesquisa na perspectiva de uma etnografia requerendo descrições densas do grupo estudado.

De acordo com Macedo, a etnopesquisa “direciona seu interesse para compreender as ordens socioculturais em organização, constituídas por sujeitos intersubjetivamente edificados e edificantes em meio a uma bacia semântica culturalmente mediada” (2006, pg.9).

A abordagem teórica metodológica foi facilitada devido a minha presença e participação no grupo a ser estudado. Sendo assim, além de etnográfica também é uma pesquisa participante devido ao meu forte envolvimento ideológico e a conduta coletiva e solidária frente aos conflitos e mobilizações da Bicicletada.

Para Demo, na pesquisa participante espera-se que o pesquisador se envolva profundamente com a pesquisa identificando-se ideologicamente e indo até as últimas consequências junto a este grupo. Entretanto, nos coloca a importância de controlar a questão ideológica de modo que possa ser discutida e avaliada.

Controlar a ideologia não pode ser algo peremptório e asséptico, mas a boa intenção de colocar a ideologia de tal modo aberta que possa ser discutida livremente. Ideologia que já não sabe aprender é entrave para a transformação social. (DEMO, 2004 p. 125)

A pesquisa é qualitativa na medida em que busca compreender um fenômeno, livre de julgamento de juízo de valor ou comparação com as demais representações de bicicletadas no Brasil e no mundo ou qualquer grupo de ciclismo.

Nesse sentido busquei investigar as Bicicletadas levando em consideração os processos históricos, o período das primeiras manifestações, as inspirações e acontecimentos mais significativos. E também a dinâmica do coletivo, a organização, os instrumentos e estratégias de comunicação e a participação dos sujeitos, através de um estudo de caso da Bicicletada Brasília.

Para isso utilizei de instrumentos próprios da etnografia na coleta e interpretação das informações, o que permitiu organizar um banco de informações qualitativas posteriormente filtradas e analisadas de acordo com os objetivos da pesquisa.

### **3.1 Observação participante**

Para Macedo (2006), a observação participante é um dos recursos metodológicos da etnografia, porém dada a sua relevância para esse tipo de pesquisa é vista muito mais que um recurso, mas como a própria *pesquisa participante*. A observação participante supera a dicotomia entre pesquisador e pesquisado e os aproxima em uma relação de compromisso com o saber. Ambos tornam-se sujeitos ativos da construção do pensamento, no qual “o saber do senso comum e o saber científico se articulam na busca da pertinência científica e da relevância social do conhecimento a ser produzido.” (p.97).

Em nosso caso, a relação estabelecida com o grupo anterior e posterior à pesquisa fez com que esta não se limitasse a um período determinado de tempo. As vivências desde as primeiras militâncias deram subsídio para uma interpretação do fenômeno em diferentes momentos e contextos históricos. O trabalho de campo realizado durante dois anos aconteceu não somente em Brasília. As cidades de Porto Alegre e São Francisco, nos Estados Unidos, também foram palcos para a construção de um pensamento complexo e partilhado.

Tal como sugere Macedo (2006) na flexibilidade de uma observação *participante completa*, o trabalho de campo assume um processo contínuo de processos de reflexão e mudança de foco de observação. “A flexibilidade no ato de pesquisar é uma das condições para a autenticidade e o sucesso de uma etnopesquisa na qual a observação participante seja um recurso significativo.” (p.102)

### 3.2 Etnografando

Em março de 2011 iniciei um processo de investigação sistemática sobre o grupo da Bicicletada de Brasília. Colecionei emails da lista virtual, fotos, arquivos, textos individuais e coletivos. Passei a participar assiduamente dos encontros presenciais, nos quais, no primeiro ano de pesquisa, tive alguns cuidados como estar cedo na praça, observar e participar com o grupo do início até o encerramento. Nesse período conversei com muitas pessoas desde os amigos mais próximos até aqueles que estavam indo no grupo pela primeira vez, tudo registrado em diário de campo a fim de fazer elucidar as experiências vividas.

Momentos importantes para a compreensão do grupo como roda de conversa, pedalada e intervenções urbanas foram registradas em gravações de áudio e fotográficas. Dentre esses registros, além dos feitos por mim, tive a colaboração de muitos participantes<sup>4</sup> que compartilharam seus materiais feitos espontaneamente que serviram para compor um conjunto de registros das Bicicletadas.

No ambiente virtual foram coletados textos e discussões gerados no grupo de emails da Bicicletada Brasília no *yahoogrupos*. Dentre os espaços virtuais, o grupo de emails mostrou-se mais consistente por concentrar a maior parte dos participantes com assiduidade, onde as discussões têm maior teor organizacional, político e reflexivo. Nos outros ambientes, principalmente na rede *facebook*, há intensa participação, porém as discussões são superficiais. Essa ferramenta de comunicação mostra-se como um excelente canal de divulgação e mobilização da sociedade, porém de extrema fluidez.

A fim de compreender o início das Bicicletadas e ter um panorama de como elas acontecem, foram coletados materiais na internet como cartazes, fotografias, vídeos, textos, blogs e sites que fazem menção à Bicicletada e de autoria dos participantes. Nesse sentido, Lüdck e André (apud MACEDO, 2006 p.108) relatam que “quando o interesse do pesquisador é estudar o problema a partir da própria expressão dos indivíduos, podem-se incluir todas as formas de produção do sujeito em forma escrita, como redações, cartas, comunicações informais, programas, planos, etc.”. A análise documental foi realizada como fonte de aprofundamento e emergência de informações de complemento para a pesquisa.

---

<sup>4</sup> Obrigada Uirá e tantos outros que registram momentos mágicos e inesquecíveis dos nossos encontros.

#### 4. O ENCONTRO DAS BICICLETADAS

O primeiro ano da pesquisa (2011) foi intenso de acontecimentos para as Bicletadas. O episódio do atropelamento propiciou a formação de uma rede de comunicação e solidariedade entre os grupos das bicicletadas mediadas principalmente pelas redes sociais, gerando maior mobilização entre participantes na realização de ações locais e também de articulações conjuntas.

Um ano após o atropelamento, fevereiro de 2012, a cidade de Porto Alegre sediou o I Fórum Mundial da Bicicleta, organizado por participantes da Bicletada, demais grupos de ciclistas e simpatizantes da causa da bicicleta. O evento reuniu milhares de pessoas do Brasil e do mundo. Dentre elas estiveram presentes participantes das Bicletadas das cinco regiões do país. Com a temática central da bicicleta, nas palestras e oficinas foram discutidas questões de: mobilidade, esporte, lazer, educação, política e cidade.

Neste fórum organizamos<sup>5</sup> a Oficina: “*Massas Críticas do Brasil: experiências, conquistas e perspectivas*” com objetivo inicial de reunir participantes das Bicletadas presentes no Fórum a fim de dialogar sobre as experiências com o grupo.

##### 4.1. Roda de Conversa, um recurso pedagógico

A roda de conversa é um recurso metodológico muito utilizado na educação e em pesquisas qualitativas. Elas favorecem o diálogo e o aprendizado a partir da troca de experiências e saberes. Embora esse tipo de intervenção não seja próprio da pesquisa etnográfica, senti a necessidade de acrescentar esse recurso como um apelo pedagógico e analisá-la, na tentativa de fazer ecoar as vozes e identidades dos coletivos.

A roda de conversa que aconteceu em espaço aberto, em um teatro de arena em frente ao Gasômetro<sup>6</sup>, em meio a chuva e sol, reuniu cerca de quarenta pessoas, sendo que vinte e oito delas, das cinco regiões do Brasil e da Venezuela, deram seus depoimentos. Algumas dessas pessoas nunca haviam participado dos encontros e estavam ali para conhecê-lo através da fala dos participantes.

---

<sup>5</sup> Eu, juntamente com Mara, Renato e Yuriê, amantes e seguidores das Bicletadas, sabíamos que esta seria uma oportunidade ímpar de colocar as ‘Bicletadas’ em diálogo. Agradeço imensamente aos três que estiveram presentes desde as minhas primeiras pedaladas, encorajando a ir cada vez mais longe. Obrigada por compartilhar momentos tão agradáveis e inspiradores!

<sup>6</sup> Antiga Usina de Carvão desativada localizada às margens do Rio Guaíba, local da realização do FMB

As duas horas de conversação consistiram em apresentações sobre experiências individuais com a bicicleta e no grupo da bicicletada nas respectivas cidades. Apareceram nos relatos estratégias de mobilização e organização dos movimentos, a interação com outros setores da sociedade, os sucessos e conflitos.

Infelizmente não tivemos tempo para discutir várias questões importantes que ficaram pendentes. Entretanto, isso não desqualificou o encontro, ao contrário, conhecer e ouvir as pessoas revelando sentimentos, compartilhando histórias e desejos foi o que de fato fez desse momento, único e histórico.

## **5. ANÁLISE DAS INFORMAÇÕES**

Conforme descrito neste capítulo, a construção da metodologia de pesquisa aconteceu gradualmente na medida em que interpretava as informações colhidas. Em consonância com a metodologia de uma etnografia ao final da pesquisa tive em mãos uma quantidade enorme de informações coletadas ao longo de dois anos. Para tanto esse material foi cuidadosamente selecionado para a análise.

Os recursos utilizados para a análise das informações foram construídos com vistas a alcançar os objetivos da pesquisa. Nesse sentido, achei prudente dividir a análise em duas partes distribuídas nos capítulos III e IV da dissertação, que se fazem complementares para a (in)conclusão realizada no capítulo V.

### **5.1. Análise da Roda de Conversa**

A análise da roda de conversa está inserida na primeira parte do estudo e foi inspirada na metodologia de Brandão (2003). Conforme sugere o autor, classifiquei os sujeitos de pesquisa e categorizei as falas formando um quadro onde ficam claros tanto o discurso coletivo dos sujeitos frente às categorias quanto o discurso individual sobre os assuntos abordados.

Nesse caso, separei os sujeitos em quatro grupos de acordo com as características apresentadas durante o discurso.

G1 - Sujeitos que participam das Bicicletadas com frequência, alguns desde o surgimento outros mais recentes. Relatam com propriedade suas experiências no coletivo e demonstram conhecer a história e os enredamentos deste pelo mundo.

G2 - Sujeitos que participam esporadicamente das Bicletadas e que a conhece a pouco tempo.

G3 - Sujeitos que nunca participaram das Bicletada e não fazem parte de nenhum grupo de bicicleta, entretanto, de acordo com o discurso participam de movimentos sociais.

G4 - Sujeitos que não participam das Bicletadas, mas que são representantes de associações ou OnGs de bicicleta em suas cidades.

Em seguida, agrupei os relatos em oito categorias que emergiram ao longo das falas. Dessas oito, reagrubei em quatro, a fim de dar coerência aos discursos e facilitar a compreensão do todo. Abaixo, os significados de cada categoria e o que elas trazem:

**ORGANIZAÇÃO DOS GRUPOS** - Abrange um pouco sobre o histórico dos grupos em suas cidades desde o surgimento até o desenvolvimento e a apropriação de princípios como a horizontalidade. Nesse sentido não há diferença nos discursos, em que os presentes parecem concordar e já terem se apropriado desse modelo descentralizado de organização, embora mais adiante algumas nuances são apontadas e posicionamentos sutis reveladores de processos de organização diferenciados. Outra questão relevante que apareceu na maioria das falas foi com relação a quantidade de pessoas participantes do movimento. Aqui há um contraste grande quanto ao que é muito ou pouco, ou o sucesso do grupo.

**CARACTERIZAÇÃO** – Uma tentativa de revelar identidades desses grupos. As Bicletadas são definidas com uma diversidade enorme de elementos refletidos pelas experiências pessoais e relações no grupo. Aparecem com intensidade aspectos relacionados à formação pessoal, do coletivo e da sociedade.

**DERIVAÇÃO** - Conforme descrito em outros tópicos, o significado da Bicletada para cada participante é subjetivo, conectado a valores culturais e existenciais. Nesta categoria observamos de fato as influências tanto no âmbito individual quanto coletivo. Ou seja, o potencial de influência e intervenção para a transformação social.

**RAZÃO DE SER** - Nesta categoria foi analisada a razão de ser das Bicletadas, ou seja, o direito à cidade, a ruptura de paradigmas, conflitos com a sociedade, de modo que tais questões são determinantes para o conceito político desses grupos.

As quatro categorias são norteadoras da leitura sobre o movimento e reveladoras de como se constitui as identidades desses grupos nas cidades brasileiras de acordo com as situações relatadas. Dessa forma, obtive um quadro individual dos discursos de cada participante da roda bem como um texto coletivo sobre as categorias emergentes. Optei



por ocultar o quadro da análise, bem como assegurar o sigilo dos nomes dos participantes.

Embora categorizadas, as análises foram diluídas ao longo do texto na proposta de dialogar com os sujeitos de pesquisa e autores que utilizamos como fonte de aprofundamento teórico a fim de compreender o fenômeno das bicicletadas, o surgimento, as formas de organização, a visão de mundo dos participantes, as características e significados.

## **5.2. Análise do breve Estudo de Caso**

A fim de compreender profundamente e de forma mais focada os processos de aprendizagem e autoaprendizado, debrucei sobre uma análise de um estudo de caso da Bicicletada de Brasília. Para isso pautei os estudos na interpretação das FALAS dos sujeitos, nas AÇÕES dos grupos e nos PRODUTOS gerados, coletadas nas observações participantes. Sabendo serem estes elementos que ora se complementam ora se opõem, estes nos permitiram compor e explicitar a dimensão singular e plural do coletivo.

A análise das falas deu-se no material coletado dos emails e rodas de conversas que antecederam as pedaladas do grupo. As falas são registros singulares que dialogam em contextos distintos, que contribuem para a validação da diversidade ideológica e social existente nos coletivos.

As ações foram compreendidas como as ações diretas de intervenção urbana, que aconteceram nos encontros mensais, ocupações de espaços públicos, pinturas na cena urbana e colocação de placas na cidade e saída nas ruas em pedalada.

Os produtos significaram as produções coletivas e individuais de materiais: panfletos, cartazes, fotografias, vídeos e pesquisas. Tais materiais nos proporcionaram subsídios para leituras gráficas e artísticas, bem como os processos de aproximação, empoderamento e expressão dos participantes.

## **6. PROCEDIMENTOS ADOTADOS NA ESCRITA DO TEXTO**

A fim de facilitar a leitura e compreensão do texto, adotei alguns procedimentos na escrita. Embora o nome do movimento no Brasil varia entre Bicicletada e Massa Crítica, utilizei o primeiro nome por ser o mais empregado nas cidades. Entretanto, nas

falas dos sujeitos participantes da roda de conversa aparece o termo Massa Crítica por conta de o evento ter sido realizado em Porto Alegre onde o nome é mais comum.

Apesar de reconhecer a importância da linguagem inclusiva, na demarcação de um campo político e ideológico, infelizmente, não tive a habilidade de escrever as palavras também no uso feminino e acabei optando por usá-las no convencional masculino. No entanto, quando a palavra '*homem*' aparece quer dizer homem do gênero masculino, para fazer referência aos homens e as mulheres simultaneamente optei por '*ser humano*'.

Em quase todo o texto, adotei a palavra ciclista para denominar aqueles que pedalam seja por esporte, lazer, ou meio de transporte. No entanto, de acordo com a história da chegada da bicicleta no Brasil, a origem semântica da palavra está diretamente relacionada aos esportistas. Diferentemente, os usuários da bicicleta como transporte, ao meu entender são, bicicletistas, pedalantes, bicicleteiros, ciclousuários, ciclistas urbanos (...) nomes muito utilizados entre *nós*, e com os quais melhor me identifico.

A seguir, no próximo capítulo, as histórias das Bicicleta(das) no Brasil.

## CAPÍTULO III - “NÃO ATRAPALHAMOS O TRÂNSITO, NÓS SOMOS O TRÂNSITO”

### 1. A BICICLETA NO BRASIL

No Brasil, na década de 1890, a bicicleta era artigo de luxo sendo usada exclusivamente para o esporte. No Rio de Janeiro, por volta de 1897 algumas lojas passaram a importar as bicicletas, com preços elevados tornou-se sinônimo de status social definido pelo modelo. A forma mais barata de usar ou experimentar as bicicletas era por meio de aluguel que os clubes esportivos ofereciam. Era rara a presença de ciclistas nas ruas, até mesmo pelas condições ruins das mesmas. À medida que o número de bicicletas foi aumentando, foram organizados pequenos grupos de passeios e piqueniques que exploravam os limites da cidade fazendo com que despontassem os primeiros cicloturistas. (Schetino, 2008)

Em 1948 foi instalada a primeira fábrica de bicicletas no país, contribuindo para a popularização, todavia, já influenciada pela cultura norte americana em que a bicicleta não é mais que um brinquedo. Somente a partir da fabricação em larga escala que ela foi utilizada como meio de transporte pela classe operária para os deslocamentos até as fábricas. Evidencia-se, portanto, também no Brasil, a divisão de classes quanto ao uso da bicicleta sendo de uso de transporte pela classe baixa e lazer e esporte pela classe média e alta.

Somente na década de 1980, época em que exilados da ditadura retornaram ao país e tentaram trazer consigo a cultura da bicicleta inspirados nos países europeus, as bicicletas voltaram a ser usadas nas ruas pela classe média e alta. Nesse período, ainda que de maneira isolada, aconteciam as primeiras pedaladas na orla da cidade do Rio de Janeiro. No início dos anos 90, na preparação da RIO 92<sup>7</sup>, a cidade do Rio de Janeiro ganhou suas primeiras ciclovias. Com o aumento da venda de bicicletas e a

---

<sup>7</sup> Conferência sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Humano, realizada na cidade do Rio de Janeiro. Teve como principal tema o desenvolvimento sustentável e a reversão do processo de degradação ambiental. Foi a maior reunião de chefes de Estado com a presença de 117 governantes. Esta pesquisa está sendo realizada vinte anos após a conferência paralelamente ao encontro da RIO+20. Nos documentos oficiais da RIO+20 tanto das Nações Unidas quanto do Brasil, não há referência ao incentivo do transporte não motorizado, ou seja, da bicicleta. As alternativas propostas para a diminuição do uso do transporte motorizado individual são os transportes de massa, extremamente importantes para as cidades sustentáveis. Porém, os documentos são omissos às possibilidades, vantagens e facilidades do uso da bicicleta em pequenos deslocamentos ou integrado aos sistemas de transporte coletivo.

popularização do modelo *mountain bike*, no final da década, surgem diversos grupos de ciclismo, a maioria deles voltados para o esporte e lazer, compostos predominantemente pela classe média alta. Logo, multiplicaram os usuários da bicicleta e fizeram com que alguns deles percebessem a bicicleta para além do esporte ou lazer, mas como um eficiente meio de locomoção. Nessa época, a quantidade de ciclistas aumentou consideravelmente, junto às necessidades de infraestrutura e melhores condições para pedalar.

Todavia, tomando como referência o conceito de cicloativismo adotado por Xavier (2007) “a atividade de militância política nos diversos movimentos sociais defendendo melhores condições para o uso da bicicleta, assumindo caráter reivindicatório ou contestatório junto à sociedade e ao Estado”, foi somente nesse século que aconteceu a efervescência desse ativismo no país. A popularização da internet nos anos 2000 possibilitou a aproximação dos grupos e associações formando redes de cicloativistas e conseqüentemente os fortalecendo. Ulrich Jäger (apud Xavier 2007), sugere dois tipos de cicloativismo: o formal e não formal.

O cicloativismo formal é aquele que de certa forma possui algum tipo de vínculo e apoio do governo local, empresários ou associados. Na sua maioria, procuram promover o lado lúdico e saudável da bicicleta e algumas vezes buscam representação no governo ou em campanhas de educação no trânsito. Neste cicloativismo se inclui os grupos de ciclismo esportivo e de lazer, associações e ONGs. Como expressões marcantes para esse cicloativismo têm-se a fundação em 2003 da ONG Transporte Ativo no Rio de Janeiro; o 1º Encontro Nacional dos Cicloativistas em Florianópolis que se desdobrou para o I Fórum Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. A partir daí houve grande aumento do número de organizações que começaram a se articular. Em 2006, a partir da articulação no Fórum Mundial Social em 2005, aconteceu o 2º Encontro de Ciclistas em São Paulo culminando com a criação da UCB – União de Ciclistas do Brasil em 2007. Atualmente são inúmeras as instituições e grupos que representam formalmente o ciclista urbano nas várias cidades brasileiras desde pequenas até as grandes metrópoles.

Já o informal é aquele sem vínculo com governos ou patrocínio empresariais, podem ser realizados também por agentes que utilizam das suas vivências e da Internet para divulgarem a cultura da bicicleta. Além de muitos grupos informais que se encontram regularmente, existe também o ambiente virtual com uma infinidade de sites e blogs que trazem a bicicleta como temática principal de discussão de política.

As Bicletadas são exemplos de grupos informais realizadoras de um importante papel na mobilização de ciclistas que utilizam a bicicleta como transporte e na inserção de uma militância política participativa.

Certamente, nos últimos anos, são nítidas algumas mudanças de comportamento e reflexão frente ao uso da bicicleta, seja pelo discurso ambiental na adoção de práticas sustentáveis, seja como uma alternativa ao caótico trânsito das cidades brasileiras. Conforme apontado por Xavier (2010), esses fatores somados principalmente ao movimento do cicloativismo, têm elevado a bicicleta ao âmbito das políticas públicas para o reconhecimento e melhoria de infraestrutura para esse veículo.

Embora com um cenário crescente e positivo sobre o uso da bicicleta no meio urbano, Delabrida (2004) aponta que a bicicleta ainda é vista como um brinquedo para as crianças ou como meio de esporte ou lazer para adulto. A imagem da bicicleta como transporte ainda é tida como coisa da classe baixa que não tem dinheiro para comprar um automóvel. Sendo as cidades local de circulação, espaço de representações sociais, nesse caso o automóvel é sinônimo de status relacionado ao poder aquisitivo, condicionante de cidadania em nosso país. Tais dados juntamente com as políticas de incentivo à aquisição e uso do automóvel contribuem significativamente para a cultura carrocrata que vai na contramão da cultura da bicicleta. Todavia, as cidades brasileiras já não mais comportam tantos automóveis, fato que atinge não somente a classe baixa, mas toda a população. Nesse sentido os “ainda poucos” pedalantes atuantes da política de mobilidade por bicicleta seja de forma representativa ou participativa que entendem a bicicleta como um símbolo de transformações das cidades são de fato precursores de uma nova política e modelo de cidade, tendo a bicicleta como matriz desencadeadora desse processo.

Com o advento dos grandes eventos internacionais, por exemplo, a Copa do Mundo, o país é obrigado a repensar a questão da mobilidade urbana. Lentamente e muitas vezes erroneamente, as grandes cidades vêm adotando políticas e programas para a introdução da bicicleta como parte do trânsito. Porém, a grande maioria desses projetos está voltada para o lazer e poucos contemplam uma política de transporte. Tal fato é identificado quando os planejamentos não contemplam pesquisas de quantidade de usuários e demandas estruturais e sociais para o incentivo ao uso desse veículo.

Os projetos ciclovitários na maioria estão compostos somente por ciclovias desarticuladas de um sistema ciclovitário que deve ser composto também por estacionamentos, sinalização, ciclofaixas e campanhas de educação. De acordo com

Antonakos e Forester (apud Delabrida, 2004), os ciclistas que utilizam a bicicleta como transporte preferem ciclofaixas à ciclovias, pois os estudos realizados indicam a preferência do ciclista na via, tanto para que os motoristas se habituem com ele, como para que o ciclista se acostume com o trânsito, haja vista que o maior número de acidentes acontecem nas interseções com as vias de tráfego. Complementam ainda que as ciclovias na verdade são mais uma segregação feita à utilização da bicicleta em função do carro.

De acordo com estes autores, infelizmente as políticas de mobilidade ainda seguem o mesmo modelo de paradigma com uma visão extremamente voltada para o uso do automóvel. Mesmo com algumas inovações, é a partir de uma concepção individualista, da relação tempo e espaço que de fato desenvolvem-se as políticas de mobilidade urbana por bicicleta.

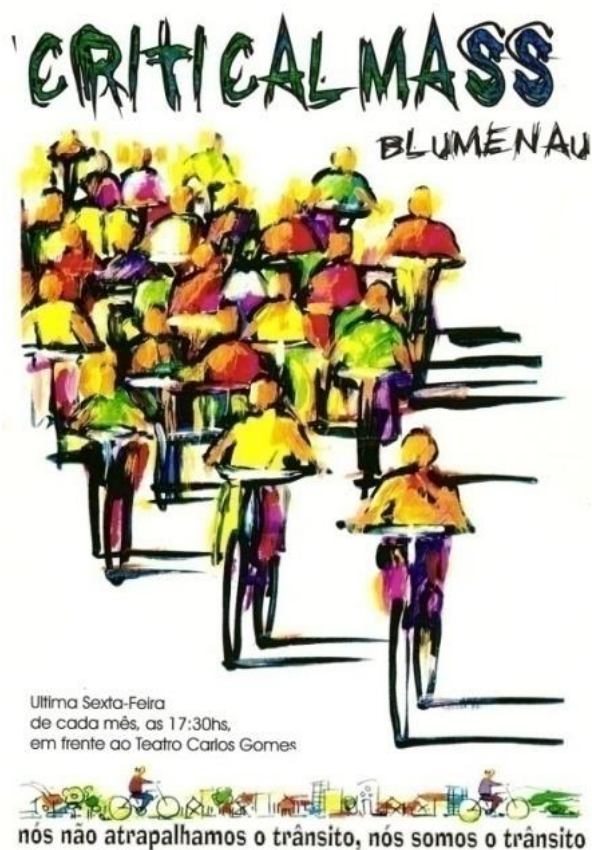
No ano de 2012 foi sancionada a Lei 12.587, instituindo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana que, claramente, prioriza investimentos na área do transporte público, otimiza e valoriza áreas públicas para uso das pessoas e ainda aponta a bicicleta como um importante elemento dentro da composição do trânsito. Além disso, prevê a participação democrática da sociedade no que tange à transparência de planejamentos, ações e fiscalização. A nova lei reacende a esperança para uma política de mobilidade mais justa e acessível a todos. Ou será esta apenas mais uma lei? De todo modo é uma importante conquista para a sociedade, pois permite aos movimentos sociais lutar para fazer cumprir as obrigações prescritas.

Embora esse não seja o foco do nosso estudo, ter clareza desse histórico é importante para compreendermos como as Bicletadas chegam ao Brasil e o modelo de ativismo que inauguram.

## **2. AS BICICLETADAS**

De acordo com as pesquisas realizadas, a primeira Bicletada no Brasil ocorreu em 1997, na cidade de Blumenau, conforme conta J.J.:

“Meu pai retornou da Alemanha onde morou por alguns anos e por volta de 97 ou 98, fizemos alguns Critical Mass na cidade. Fazíamos parte de um grupo que pedalava regularmente na noite e onde muitos utilizavam a bici como meio de transporte.” (mensagem via email 27/04/2012).



**Figura 1** Cartaz de 1997 com ilustração do artista da cidade Telomar Florencio.

Atualmente as Bicletadas não acontecem na cidade, entretanto existem grupos ciclísticos e organizações em prol do transporte por bicicleta que buscam por uma forma institucionalizada o diálogo com o poder público. De acordo com E.J., integrante da Associação Blumenauense Pró Ciclovía (ABC Ciclovía):

“Nossa proposta sempre foi realizar passeios ciclísticos com vistas às autoridades virem que há uma demanda reprimida. E como pesquisa consolidar isso e ao mesmo tempo procurar espaços ao conselho de desenvolvimento, junto ao conselho de mobilidade para ter voz, participar das audiências públicas.” (Roda de conversa)

Para ele, cada cidade tem uma cultura e realidades diferentes, por isso a importância de ter vários tipos de representações no meio ciclístico.

Apesar da primeira *Critical Mass* ter sido realizada em Blumenau, são poucos ativistas que conhecem essa história. Por isso, ao realizarem suas Bicletadas, muitas cidades inspiram-se nos encontros de São Paulo que, além da influência da *Critical Mass*, tem origem a partir das organizações dos grupos autonomistas do país.

Em julho de 2001, em um sábado pela manhã, aconteceu a primeira Bicletada na cidade de São Paulo<sup>8</sup>. O Centro de Mídia Independente (CMI)<sup>9</sup>, convocou a sociedade para ocupar as ruas em manifestação contra o G8<sup>10</sup>, utilizando meios não motorizados de transporte.

O cartaz a seguir foi utilizado na divulgação do evento.



Figura 2 Cartaz feito por: Luiz Claudio//AGP-SP//CNA-SP

<sup>8</sup> A Bicletada de São Paulo firmou-se apenas no mês de março do ano seguinte quando passou a ser realizada na sexta-feira à noite com concentração no canteiro central da Avenida Paulista, apelidada pelos participantes como a Praça do Ciclista, reconhecida formalmente em 2004

<sup>9</sup> O CMI é uma rede internacional de produtores de informação alternativa que busca levar a notícia através de outros olhares e percepções da grande mídia. São independentes, livres de apelos comerciais ou governamentais, por isso também se intitulam uma rede anticapitalista. Fazem cobertura de informação de movimentos sociais e da política que esses se opõem. A estrutura organizacional do site permite a inserção de matérias por diferentes atores, tornando assim uma rede colaborativa, horizontal e autogestionada.

<sup>10</sup> Grupo internacional que reúne os oito países mais industrializados e desenvolvidos economicamente do mundo. É muito criticado por um grande número de movimentos sociais, normalmente integrados no movimento antiglobalização que acusam o G8 de decidir uma grande parte das políticas globais, social e ecologicamente destrutivas, sem qualquer legitimidade nem transparência (<http://pt.wikipedia.org/wiki/G8>)



O cartaz mostra um ciclista na figura de cavaleiro medieval empunhado de sua lança armado para uma batalha, neste caso contra as forças do capitalismo na luta pelo direito à cidade e democracia popular. Na vestimenta traz a bandana, símbolo do movimento zapatista<sup>11</sup>. A lança, uma bandeira lisa na cor preta indica a luta contra o partidarismo. O chamado feito pelo cartaz é claro, trata de uma luta contra hegemônica de um poder centralizado. A frase, “*a rua é do povo*”, pode ser entendida como na tomada do controle social pela sociedade. Para esse grupo a transformação social vem através da luta popular por meio de ações diretas e da crença que “*um outro mundo é possível*”.

Temos então que a primeira Bicletada na verdade foi realizada não somente por usuários da bicicleta como transporte, mas pela população e movimentos sociais autônomos de lutas diversas que não tinham até então a bicicleta como principal pauta de luta. Após esse primeiro encontro aconteceram outros de forma esporádicas. Para os paulistas a Bicletada inicia com regularidade somente em março de 2002 quando passou a ocorrer nas últimas sextas feiras do mês à noite. A partir de então se consagra outro formato de ativismo da bicicleta, na forma de ocupação do espaço urbano e tendo a horizontalidade como forma de organização.

Portanto, desde o início do movimento no Brasil temos maneiras diferentes quanto à forma e conteúdo das Bicletas, voltadas para o lazer, através de passeios ciclísticos regulares; de caráter contestatório, com pautas e ações políticas; ou ainda como manifestações festivas que agregam públicos e interesses diferentes.

Ao descrever as Bicletadas, na tentativa de compreender como esses grupos se constituem e reconstituem, a dinâmica dos encontros e o que estes representam, é preciso mencionar o atropelamento na Bicletada de Porto Alegre e a rede de solidariedade formada a partir desse fato.

---

<sup>11</sup>O Movimento Zapatista inspirou-se na luta de Emiliano Zapata contra o regime autocrático de Porfirio Díaz que encadeou a Revolução Mexicana em 1910. Os zapatistas tiveram mais visibilidade para o grande público a partir de 1 de janeiro de 1994 quando se mostraram para além das montanhas de Chiapas com capuzes pretos e armas nas mãos dizendo *Ya Basta!* (Já Basta!) contra o NAFTA (acordo de livre comércio entre México, Estados Unidos e Canadá) que foi criado na mesma data. ([http://pt.wikipedia.org/wiki/Movimento\\_zapatista](http://pt.wikipedia.org/wiki/Movimento_zapatista)) Numa transformação muito peculiar, esta guerrilha mudou de uma estratégia que tinha como fundamental a organização política e militar da população para a tomada revolucionária do poder, para outra em que predominam práticas, formas de organização, discursos e objetivos que têm a comunicação e a criação de mecanismos de participação como elementos fundamentais.’ FIGUEIREDO, 2003

### 3. MASSAS CRÍTICAS DO BRASIL: EXPERIÊNCIAS, CONQUISTAS E PERSPECTIVAS

#### 3.1 Do atropelamento ao I Fórum Mundial da Bicicleta

No mês de fevereiro de 2011, enquanto dezenas de cidades brasileiras realizavam suas Bicletadas, integrantes da Bicletada<sup>12</sup> de Porto Alegre (RS) sofriam um grave atentado. Durante a pedalada, Ricardo Neis<sup>13</sup> acelerou o automóvel sobre a “massa”, atropelando 17 ciclistas<sup>14</sup> dos mais ou menos 100 presentes que não tiveram chance de defesa sobre o ato. As cenas chocantes do atropelamento, noticiadas por todo o mundo, não só revoltaram participantes desse movimento, mas toda a sociedade que se viu naquele momento ameaçada em seus direitos vitais.

O atropelamento pode ser considerado um fato que não só representou da pior maneira os desafios enfrentados pelos ciclistas no dia a dia das ruas das cidades, mas principalmente uma sociedade doente e enfraquecida pelo conflito entre o ser, o ter e o poder. A simbologia do ato se dá pela velocidade, na conquista do espaço pelo tempo. Sobre essa última, Bauman (2001) associa o começo da era moderna ao rompimento do casamento entre tempo/espaço, quando o ser humano passa a controlar o tempo para o domínio do espaço, em um campo de disputas através da utilização de ferramentas em que o autor denomina de *armas*, “voltada principalmente a vencer a resistência do espaço: encurtar as distâncias, tornar exequível a superação de obstáculos e limites à ambição humana” p. 130.

Sobre tal fenômeno, Turner dá o nome de Drama Social (1982). Para o autor, no processo da vida social os dramas surgem provocando uma relação dialética entre a estrutura, caracterizada pela realidade do cotidiano, e a antiestrutura, momentos de perplexidade extraordinários, onde acontecem os dramas sociais que podem ruir com a base da estrutura social.

Neste período aconteceram inúmeras manifestações em solidariedade ao grupo de Porto Alegre e também na própria cidade. As bicicletadas organizaram encontros

---

<sup>12</sup> Em Porto Alegre as Bicletadas são conhecidas como Massa Crítica. Conforme explicado em nota adotamos o nome Bicletada para nos referirmos aos grupos do Brasil a fim de facilitar a leitura do texto para os leitores que não conhecem o grupo.

<sup>13</sup> Ricardo Neis, funcionário do Banco Central, no momento do atropelamento estava com seu filho no carro, fugiu sem prestar socorro.

<sup>14</sup> Apesar da violência, inacreditavelmente, ninguém morreu.

extraordinários para chamarem a atenção ao ocorrido. O apoio não só aconteceu por participantes das Bicicletadas do país e do mundo, mas também de não participantes como sujeitos envolvidos com outros grupos ciclísticos e causas sociais ou anônimos que se viram acuados.

Constata-se, portanto, diante de um fenômeno repentino, a formação de uma rede solidária, onde mesmo aqueles que não estavam no grupo se viram na situação e colocaram-se a margem da sociedade numa situação de exclusão e luta contra uma estrutura dominante. Nesse sentido, houve a união de vários grupos e a formação de novos, como foi o caso das Bicicletadas, que de acordo com relatos coletados na roda de conversa, tiveram o movimento expandido para outras cidades e agregando novos integrantes, portanto se reconstituindo.

O fato principalmente para Porto Alegre foi tão marcante que, um ano após o atropelamento, diferentes grupos da cidade, tanto da Bicicletada como outros de ciclismo em conjunto com outros atores não necessariamente envolvidos com a causa organizam o I Fórum Mundial da Bicicleta (FMB). Ou seja, diante da perplexidade de uma sociedade surgiu um ato coletivo positivo que uniu e se institucionalizou nesse evento.

O Fórum Mundial da Bicicleta contou com a participação de milhares de pessoas entre ciclistas e simpatizantes da causa. Reuniu grupos de lazer, de esporte e usuários da bicicleta como meio de transporte, organizações não governamentais, ativistas e coletivos que tiveram oportunidade de apresentar suas lutas e estratégias de fomento da cultura da bicicleta.

Nos tópicos abaixo, segue a análise das falas dos participantes da oficina, *“Massas Críticas do Brasil: experiências, conquistas e perspectivas.”*

### **3.2 “É legal a gente olhar esse lado positivo de uma coisa super horrenda...”**

Os Dramas Sociais são momentos de desestabilizações que, dependendo da intensidade, podem provocar mudanças em toda a sociedade ou naquela diretamente envolvida. O FMB, conseqüentemente, o encontro das Bicicletadas, foram provocados pelo atropelamento ocorrido no ano anterior. Confirma-se em alguns dos depoimentos que o drama vivido pela sociedade de Porto Alegre favoreceu não somente o aumento do número de participantes das bicicletadas em praticamente todo o país, mas também o aumento do número de usuários da bicicleta.

“Eu comecei a participar da massa há exatamente um ano. Na massa do atropelamento eu não estava presente, comecei a participar logo depois da massa do protesto, antes eu nem tinha bicicleta. Depois do atropelamento a nossa média é de 200, 300 pessoas, 400 às vezes.” N Porto Alegre (G1)

“Eu comecei a pedalar não tem muito tempo, foi em março do ano passado, logo depois do acidente. E quando eu comecei a pedalar tava muito recente então todo mundo começou a me chamar de maluca mesmo.” S Manaus (G4)

“Eu participei de duas massas, as maiores, de ontem e aquela logo depois do atropelamento que eu não tinha bike ainda, fui à pé mesmo e foi muito gratificante.” S Porto Alegre (G2)

“Também ando de bicicleta desde a de rodinha, mas nunca a conheci até o atropelamento ano passado. Me chamou muita atenção o título ‘massa crítica’(...) Quis aproveitar a oportunidade para buscar conhecimentos. Estou adorando.” L interior de Porto Alegre (G3)

Os relatos expressam o que Turner denomina das situações de liminaridade e *communitas*, quando sujeitos se colocam à margem de uma situação e passam a enxergá-las por outro ângulo ou até mesmo incorporá-las para suas vidas. Acontece então que algumas pessoas podem integrar-se como parte daquela comunidade e incorporar comportamentos que lhe aproximem desse grupo.

### 3.3 “Em qual cidade você quer viver?”

Além de trocas de experiências, o encontro favoreceu ampla visão do movimento, a maneira como se constituem e reconstituem na dinâmica das cidades reveladas nos depoimentos. Para isso grande parte dos participantes realizaram leituras sobre suas cidades, observando as particularidades de cada uma delas desde o cenário político e social até a geografia e infraestrutura das mesmas.

“Brasília é uma cidade que a galera não se mobiliza muito e é difícil qualquer manifestação. (...) E em Brasília ainda tem característica de que existem milhares de grupos de ciclistas, a maioria de lazer e de esporte, essa galera acaba que não se envolve muito com a política.” Y Brasília (G1)

“Porto Alegre no verão tem um volume maior porque querendo ou não a gente vive numa cidade fria então no inverno as pessoas se retraem, não participam tanto quando chove” N Porto Alegre (G1)

“O Rio de Janeiro é uma cidade muito ímpar, muito diferente de todas as outras que eu conheço. No Rio de Janeiro todo mundo é ciclista. Muita gente anda de bicicleta, as pessoas não usam como meio de transporte, mas como lazer usam muito, então acaba que ninguém veste a camisa porque todo mundo é ciclista. Além das ciclovias que ficam na zona sul, tem mais 1400 ruas que fecham aos domingos aos carros, então tem muita gente que anda aos domingos e pronto, é difícil fazer uma mobilização de fato no Rio de Janeiro.” M Rio de Janeiro (G1)

“Maringá é uma cidade que não tem cultura nenhuma da bicicleta, é a terceira maior frota de carros por habitante do país. A gente tem sérios problemas com a prefeitura porque a cidade é totalmente planejada para carros.” M Maringá (G1)

“Manaus uma cidade que não tem a cultura da bicicleta de forma explícita, mas se você for num bairro vai ver muita bicicleta rodando, então já existem as pessoas que pedalam em Manaus mas não nas ruas mais centrais.” S Manaus (G4)

“Salvador é um pouco diferente das experiências que eu tenho visto em outras cidades, cada cidade é peculiar, então Salvador eu acho que a bicicleta foi muito bem usada por uma população de baixa renda que é 80%, e boa parte dessa população já tinha bicicletas há décadas.” R Salvador (G1)

Embora participantes ressaltem as características das cidades como singulares, os discursos revelam pontos de vista semelhantes. Tendo em vista que os participantes das Bicletadas fazem parte de uma mesma classe social, média, afirmam que as cidades que vivem não têm a cultura da bicicleta como meio de transporte, porém como ressalta S e R, as bicicletas existem, mas não fazem parte do cotidiano das cidades, ou seja, confirma-se nesses discursos a invisibilidade dos ‘espaços vazios’ sugeridos por Bauman (2001), locais que estão à parte da cidade. Separada por grandes distâncias, a classe baixa não consegue chegar à cidade com suas bicicletas. Em contrapartida, a classe média espelha uma cultura fragmentada de que a bicicleta é lazer por isso condiciona seu uso às questões de clima, infraestrutura ou vias exclusivas.

Desde que os automóveis foram criados e as cidades alargadas, reestruturou-se uma nova geografia urbana com áreas segregadas e de difícil acesso. A mobilidade passou a ser privilégio de uma classe que com seus automóveis conseguiam circular com velocidade pelos espaços. Ao contrário da classe baixa isolada nas periferias tendo que pagar caro para usar o transporte público de massa e conseguir ter acesso à cidade. (Santos, 1987) A bicicleta ficou subutilizada dadas as longas distâncias que teriam que percorrer entre a casa, o trabalho e aos bens de consumo. Porém ainda continuam presentes nas periferias circulando em trajetos curtos.

Uma difícil tarefa das Bicletadas, formadas basicamente pela classe média, é trazer para o contexto social político das cidades uma cultura até então excluída e até mesmo ignorada. O papel desse grupo, portanto, é fundamental para o estreitamento geográfico e classicista das relações humanas sociais refletidas na urbanidade.

Embora muitos dos participantes das Bicletadas tenham consciência desse problema, usam a estratégia de permanecerem nos centros urbanos e mobilizar a classe média na conscientização dessas pautas. Entretanto, de certa forma, acabam por excluir

os usuários da bicicleta que a utiliza por falta de opção e sequer sabe a importância social, econômica e ecológica desse comportamento.

“A gente vê o nosso papel dentro da massa crítica de Salvador de mudar um pouco a mentalidade não daquele que usa a bicicleta, mas daquele que usa o carro. A estratégia é mudar a mentalidade daquele que talvez nunca vá utilizar a bicicleta, mas que venha a ser simpático. (...) A gente tem muitos universitários que vem para as massas e a partir desses encontros passam a utilizar como meio de transporte. (...) Então tá ficando uma coisa bem legal, a gente vê pessoas da classe média andando de bicicleta, tá virando uma coisa ‘cult’, mas ao mesmo tempo a gente tá perdendo porque tem a classe C e D ganhando mais poder aquisitivo e comprando moto, carro. Então a gente não está conseguindo atingir essas pessoas, a gente tem que está o tempo todo pensando assim nessas estratégias.” R Salvador (G1)

Apesar de não existir no Brasil nenhum estudo governamental sobre o número de usuários de bicicleta no meio urbano, por meio de pesquisas<sup>15</sup> colaborativas de associações e organizações não governamentais (ONGs), e a própria vivência nas ruas demonstra que nos últimos cinco anos o número de ciclistas urbanos aumentou consideravelmente. De fato, pedalar tornou-se um comportamento ecologicamente correto e ‘cult’ aos que descobriram mais uma opção de mobilidade. O movimento é interessante, entretanto, também preocupante na medida em que estão se formando novos comportamentos de uma classe altamente consumista. Bauman (2001) nos coloca que na modernidade líquida as pessoas tendem procurar comunidades na busca de segurança e realização. Essas comunidades nada mais são que individualidades agrupadas que confortavelmente reproduzem o modelo societário.

Diferentemente, a classe baixa, continua condenada a usar a bicicleta ou o transporte de massa. Nesse sentido, é compreensível que essa população também queira usufruir de opções de transporte e do conforto de ter seu automóvel a disposição para usá-lo quando necessário, pois não tem dinheiro para pagar a gasolina para deslocamentos diários. Ao contrário da classe média que usa suas bicicletas como veículos alternativos.

Evidentemente, além do modismo do ‘ambientalmente correto’ empregado principalmente pelo discurso insustentável da ‘economia verde’, as Bicicletadas assim como outros movimentos sociais vem despertando o interesse e o olhar da classe média para o veículo. Apesar das Bicicletadas terem iniciado no final dos anos noventa e início dos anos 2000, de fato elas são expandidas em 2007 e 2008, quando há um aumento de

---

<sup>15</sup> Ver Metodologia para Contagem de Ciclistas desenvolvida pela OnG Transporte Ativo

participantes nos encontros e outras cidades passam a aderir ao movimento. Esse período está relacionado não só com o aumento do discurso ambiental, mas também com a popularização das redes sociais e mídias independentes, que denunciam a crise das cidades e fatalmente a emergência de grupos e movimentos sociais autônomos. Dado esse fenômeno muitas das Bicicletadas incorporaram novos sujeitos e assumiram outras formas, estratégias e conteúdos.

“Durante muitos anos a gente foi um grupo pequeno de 10 a 20 participantes e foi ao longo de 2007 que a gente começou ter uma explosão muito grande, com 80 pessoas por Bicicletada.” M São Paulo (G1).

“Ela começou em 2003, parou em 2005, e em 2008 a gente retomou.(...)Aí eu tava meio que puxando essa retomada: - Não, não é isso que eu quero, acho que a bicicletada não tem nada a ver com isso aqui. E aí a gente começou a discutir (...) e desde então acontece todos os meses.” Y Brasília (G1)

“Começou por volta de 2005 também com um grupo pequeno, meia dúzia a uma dúzia de pessoas, aí a partir de 2007, 2008 ela teve uma alavanca bastante grande, a gente chegava a reunir 200, 300 pessoas(...) começou ter uma certa perda principalmente por que no início ela tinha o cunho de celebração, de alegria e de não violência e ela começou a partir para um lado de conflito com o motorista.” B Paraná (G1).

“Uma galera jovem que chegou junto da massa e começou a propor uma outra visão de massa crítica, isso em junho de 2008 e no final de 2008 ficou decidido que a massa mudaria para o centro da cidade, um local de mais acesso para as pessoas...” M Rio de Janeiro (G1)

“(...) e foi gradativamente diminuindo até 2006. Depois ela se reergueu, aí já com a participação da gurizada, ali para 2008 acho que recomeçou a bicicletada em Florianópolis e ela teve um grande ganho com as redes sociais.” E Florianópolis (G1)

A chegada desses jovens de fato ressignificou a história do cicloativismo. Em primeiro lugar grande parte da nova geração recusa o termo cicloativista, pois entendem que a militância não está condicionada somente à bicicleta como sugere o termo. Mas que a bicicleta é parte de uma luta maior, pelas cidades mais humanas, lugares de aproximação e não segregação, lugares de permanência e não simplesmente de passagem.

Nesse sentido, travam uma luta contra hegemônica, na perspectiva de rupturas paradigmáticas, presentes nas formas de agir e relacionarem uns com os outros e com o meio onde vivem. Para isso refletem questões globais e agem em causas locais. De fato essa é uma das características desses jovens protagonistas de novíssimos movimentos sociais, conectados uns aos outros, por uma causa comum e planetária.

“A ideia da Bicicletada não é só promover a bicicleta, se a gente for desenvolver o assunto é toda uma proposta de cidade, de utilidade da

cidade. (...) Então eu acho que a bicicletada tem tudo a ver com a marcha da maconha que também propõem uma liberdade de pensamento, liberdade do uso do corpo, tem tudo a ver com o vegetarianismo, tem um monte de vegetariano aqui que também propõe o uso diferente da terra, uma sociedade diferente, uma produção diferente de comida, tem tudo a ver com a reforma da educação que também propõe uma forma diferente da educação que a gente tem hoje que obriga o pessoal a decorar fórmula de química, sendo que nunca vai usar química provavelmente. Tem a ver com vários movimentos sociais. (...) Todo mundo tá querendo a mesma coisa, todo mundo tá querendo mudar esse sistema de hoje que obviamente não vai funcionar daqui em diante, não tem como funcionar por muito mais tempo, vai ter que mudar de algum jeito.” V Florianópolis (G1)

“Particpei da reunião da Maconha e nós discutimos a vida, eu quero a liberdade, quero a cidade para arte e cultura. Eu não quero só andar de bicicleta, eu quero andar a pé, de bicicletas de ônibus. Eu quero flores e borboletas passando. Qual é a coexistência com todos os movimentos? Essa década nós não passaremos sem nos conectar (...) Eu uso bicicleta como meio de transporte e defendo a cidade lenta e a cidade inteligente como o amigo falou que a bicicleta muitas vezes é mais eficiente do que o transporte, mas acredito na diversidade da cidade mesmo, sou ecologista de carteirinha e tal.” O. Porto Alegre (G3)

O olhar sistêmico sobre as relações da cidade é uma ruptura de um modelo cartesiano e fragmentado da modernidade. Os relatos refletem a complexidade das relações estabelecidas desde a produção e o consumo ao uso dos espaços e convivência com o meio natural. Nesse sentido também apontam os conflitos socioambientais no velho paradigma e a possibilidade de transformação a partir da complexidade. A tão sonhada liberdade, na modernidade líquida (Bauman) atrelada ao consumo e poder aquisitivo, para O., contundente com a leitura de Arendt, a liberdade somente é possível no âmbito da esfera pública, em espaços compartilhados, sem vaidade que no modelo hegemônico de sociedade torna-se impossível de ser alcançada.

A problemática socioambiental posta mostra a superação dos discursos naturalistas descolados do meio social e econômico. Para Mandel (In Layargues 2000) apenas o conhecimento de um problema ambiental não é suficiente para uma mudança de valores e atitudes. Integrada, abrange o funcionamento dos sistemas sociais e das estruturas ecológicas e traz à tona a complexidade, Layrargues (2004). Nesse sentido, é importante estarmos atentos quanto às simplificações, por exemplo, a bicicleta por ela mesma e a reprodução das estruturas de poder.

As cidades hoje são palcos dos conflitos socioambientais que ora se escancaram ora são ocultados pelas ‘maquiagens urbanas’.



“Eu tava com uma bicicleta 1975 emprestada, lá eu rodei muito em Santos. É maravilhoso, as ciclovias são fantásticas, mas eu naquele momento fotografava a contradição das questões. O meu papel é crítico no sentido de cidade, buscando as soluções e naquele momento eu fazia parte do movimento de Santos que exigia, conquistava o direito de andar entre os carros pela coexistência porque nas ciclovias que os trabalhadores usam intensamente, lá se reproduz a estrutura de poder que está expressa dentro dos automóveis, dentro dos ônibus, dentro dos palácios.” O. Porto Alegre (G3)

No modismo da mobilidade urbana sustentável, termo exaustivamente empregado nos últimos tempos pelo governo, as ciclovias ganharam destaques como palacetes para príncipes. Elas estão na boca da classe média que não veem a hora de tê-las construídas para desfilarem com suas bicicletas pela cidade. O discurso é propositalmente irônico, bem como ironiza a nossa capacidade de raciocinar. A bicicleta, assim como o automóvel, não é elemento neutro na complexidade da organização das cidades. O uso das bicicletas é uma desconstrução da vida urbana acelerada, individualista. É a retomada do casamento entre o tempo e o espaço. Significa a reaproximação das pessoas em outras formas de sincronia. Ou seja, a bicicleta, para quem pedala e a utiliza como instrumento político de inversão da ordem não é para ser excluída em pistas ‘exclusivas’ (muitas aspas), pois o exclusivo é a velocidade das vias nos centros urbanos. Na forma e locais onde essas pistas estão sendo construídas nada mais são que a legitimação da hegemonia do capital e da opressão.

### **3.4 Coincidência Organizada**

Para os novíssimos movimentos sociais, forma é conteúdo. Portanto, existe grande valorização sobre os processos de formação crítica e a práxis, espelhadas na maneira de organizem-se. Buscam na autonomia e autogestão práticas que lhes assegurem processos democráticos, participativos e de formação coletiva e individual.

A autonomia nesse sentido é dada pela busca de espaços coletivos, acontece no encontro com o outro, na forma como se produz e consome. A autogestão acontece na medida em que estabelecem outro tipo de contrato social, nas relações e organizações sem hierarquias e funções pré concebidas ou estagnadas. Práticas experimentadas em muitas, porém nem todas, Bicicletadas. Ainda que participantes desconheçam alguns termos e a empregabilidade deste na prática, buscam vivenciá-los. Além disso, diferentemente de um movimento social com planos, metas, articulações e participantes

bem definidos, as Bicletadas são espaços fluidos, onde os participantes não têm obrigações ou metas a cumprir, simplesmente, se dispõem a estarem no local, e, juntos fazem o momento de fato acontecer. As decisões, combinados ou objetivos são debatidos coletivamente e renovados a cada encontro, pois, dificilmente se repetem dado ao fluxo dos participantes. De fato existem aquelas pessoas que se tornam referências para os encontros na medida em que passam a frequentá-los assiduamente e com isso carregam consigo as memórias desse coletivo.

“Apesar de não existir uma organização oficial, não é possível que nada aconteça se as pessoas não se dispõem, não se juntar para fazer isso. Quando você se junta, quando você chama as pessoas para vir junto contigo, de certa forma existe uma organização, ela é linear, ela é plana, não existe ninguém representante de nada. (...) Mas de certa forma quando a gente fala, por exemplo, que tem os mais novos e as pessoas que são mais antigas, aqueles que conhecem a ideia da massa originalmente e as pessoas que estão lá simplesmente porque viram as bicicletas e querem participar ou não conhecem direito. Essa transmissão de conhecimento acho uma coisa muito importante. A gente tem a oportunidade de pensar como nós vamos fazer para que as pessoas que estão chegando na massa há menos tempo saberem como foi o surgimento em São Francisco, como é que foi esse processo.” C Porto Alegre (G1)

Conforme nos sugere o relato acima, existe uma estratificação provocada pelo espaço fluido onde os que se mantêm carregam a tradição e os novatos que ora se apropriam do movimento, ora passam por ele. De todo modo é natural que mesmo quem nunca foi a um encontro apresente uma proposta interessante e se torne uma figura reconhecida, mas o que realmente consolida os sujeitos referências é a incorporação de princípios e a permanência. Todavia a permanência é algo cada vez mais difícil na modernidade líquida (Bauman, 2001) e o grupo que muitas vezes carrega centenas de pessoas, de fato é consolidado por poucos.

Nesse sentido o desejo de transmitir essa história que carrega o sentido de estarem reunidos é uma das grandes dificuldades que participantes mais antigos enfrentam. As redes sociais são eficientes instrumentos de mobilização de massa, e tem contribuído para o aumento do número de participantes, mas principalmente de passantes pelas bicicletadas. Por isso, não tão boas quanto a conscientização. As informações, muito embora colocadas junto à convocação dos encontros, não chamam tanta atenção ou despertam o interesse para reflexão. Cabe então ao coletivo criar estratégias de comunicação e dinâmicas para que não aconteça o esvaziamento crítico.

Evidentemente, algumas épocas do ano as Bicicletadas agregam maior número de participantes. A data comemorativa do Dia Mundial sem Carro sem dúvida é umas das mais importantes para o ‘calendário’. Outro fator que contribui são os Dramas Sociais, por exemplo, a morte de ciclistas urbanos. As Bicicletadas temáticas são muitas vezes momentos cuidadosamente planejados e divulgados de maneira ampla, às vezes com a cobertura das grandes mídias.

“A gente tava em 2007 numa média de 80 pessoas por bicicletada e a partir desse momento que a gente teve o dia mundial sem carro que deu super certo, a gente passou a barreira dos 200 e 300 e aí desde então a gente tava acima dos 150. Nos últimos anos a bicicletada cresceu bastante, teve dois grandes momentos do ano, o dia mundial sem carro e a pedalada pelada, eu acho que a gente chegou a 1000 pessoas nesses dois eventos.” M São Paulo (G1)

“Lá a gente tem uma característica que tem dado muito certo que são as bicicletadas temáticas e especiais, no Dia Mundial sem Carros, há três anos a gente vem realizando a Marcha das 1000 bikes (...) Esse ano a gente conseguiu reunir em torno de 1500 bicicletas. (...) Outra bicicletada que anima bastante também é a do pessoal de São Paulo vai uma vez por ano. Normalmente vem dois ou três ônibus de São Paulo, é uma bicicletada bastante animada. Também tem a bicicletada do ‘OilMan’” B Curitiba (G1)

Os eventos citados nos relatos são importantes, pois mostram uma demanda reprimida de usuários da bicicleta e ainda ganham espaço na mídia que multiplica para toda a população.

Porém, os eventos mais complexos, nos quais o número de participantes torna-se fator fundamental para o sucesso ou insucesso das Bicicletadas, podem limitar a espontaneidade dos encontros e nesse caso diminuir a possibilidade de ação de novos integrantes cuja organização fica limitada a alguns. Nas palavras de Arendt (2011) “quanto maior é a população de qualquer corpo político, maior é a probabilidade de que o social, e não o político constitua o domínio público” p.52. Nesse sentido, a emergência do cidadão e do sujeito político pode ser comprometida e rapidamente desviada para a reprodução do indivíduo puramente social e conformado, na repetição de comportamentos.

Certamente, existe o desejo de ampliação do número de participantes, até porque o aumento de ciclistas nas ruas é um dos objetivos do grupo, e os encontros podem expressar ou não este fato. Entretanto, relacionar a quantidade como fator positivo ou negativo podem causar frustrações e até mesmo um esvaziamento precoce dos encontros.

Ao contrário das Bicletadas que carregam centenas ou milhares de ciclistas, muitos ‘inconscientes’ da política inerente às ações do grupo, na ocupação das ruas ou dos espaços públicos, as ditas ‘bicicletadas pequenas’ são gigantescas em experiências de ação.

“E aí a gente ficou uns dois anos divulgando, fazendo cartazes desse tempo que eu participei e a bicicletada não crescia, não entendia eu dizia: - Nossa, a gente cola cartazes, espalhamos mosquitinhos e chama o pessoal e ninguém vem. E aí depois do atropelamento de Porto Alegre que a bicicletada lá em Floripa começou a crescer para valer. E no mês seguinte, murchou de novo assim, só que já teve umas 20 pessoas, daquelas 5, já teve umas 20 e aí foi tendo 30 e foi crescendo em 2011. Agora a gente está tendo uma média assim de 50, 60, 80 pessoas nas últimas bicicletadas de 2011” A Florianópolis (G1)  
 “A minha primeira bicicletada teve três pessoas, eu mais duas e foi super divertido, a gente tava colando os cartazes e aí vamos lá, a gente passa nos barzinhos, a gente deixa um cartaz aqui, um cartaz lá e foi crescendo isso.” M Brasília (G1)  
 “As nossas estratégias para tornar a nossa pequena massa crítica maior, a gente fazia barulho, cantava, com som para gente parecer mais gente.” J Florianópolis (G1)

Cada Bicletada tem sua própria história, seja pelos fatos e grupos que iniciam o movimento, seja pela forma como se organizam. Entretanto existe uma diferença fundamental quando a forma é mais importante que o conteúdo. Os relatos acima traduzem a riqueza dos processos educacionais de formação libertária e libertadora, nos quais serão melhor detalhadas no Capítulo V.

Durante a observação participante, em conversas informais com militantes das cidades de São Francisco (EUA), São Paulo e Porto Alegre, percebi o quanto complexo é essa relação de quantidade de participantes nas Bicletadas. Essas cidades têm suas principais praças lotadas nas últimas sextas-feiras do mês com milhares de ciclistas pedalando juntos. Em princípio podemos pensar numa ‘vitória’ da Bicletada, haja vista um dos lemas ‘ocupar as ruas’. Porém, esse não é o sentimento daqueles que começaram o movimento em suas cidades. Os militantes reconhecem a importância de ter uma grande massa de ciclistas ocupando as ruas, mas admitem que existam problemas nessa massificação. Acreditam que, das centenas ou até mesmo milhares de pessoas reunidas, poucas conhecem a história e o sentido de estarem reunidos. Muitas fazem da pedalada um momento de lazer sem refletir os significados da ocupação do espaço, de pedalar em massa ou individualmente na rotina da semana. Nesse sentido, justifica-se a preocupação em conscientizar esses novos participantes sobre o movimento político mundial em que as Bicletadas estão inseridas.

Existe saudosismo desses militantes de quando o grupo era ‘pequeno ‘e, dentre outras ações, planejavam estratégias para mobilizar outras militantes. Os relatos revelam que, com aumento expressivo de participantes, se perderam algumas possibilidades de ações do grupo como refletir coletivamente acerca das conjunturas; organizar intervenções urbanas e protestos; estabelecer vínculos afetivos consistentes.

Embora exista o risco da massa crítica se tornar acrítica, é preciso refletir sobre a visão daqueles que não estão dentro dessa massa e a observam seja no momento real da pedalada, seja em noticiários. Nesse sentido, o grande número de participantes e o volume da massa ocupando as ruas, causando ou não engarrafamentos dos carros, permitem visibilidade à bicicleta na via e ainda demonstram uma demanda reprimida de potenciais usuários da bicicleta como transporte.

### **3.5 “Acho que o mais importante são as derivações que tem a partir das Bicletadas”**

Na medida em que o número de participantes aumenta, principalmente na periodicidade e frequência, tende a ocorrer a formação de outros grupos. Em algumas capitais, como é o caso de São Paulo, antes das Bicletadas não existia entidades ou espaço de convergência dos ciclistas urbanos. Após os encontros das bicicletadas criou-se a Ciclo Cidade<sup>16</sup>, fato que se repete em outras cidades brasileiras.

“As discussões políticas já não cabiam mais dentro da bicicletada porque ela no meu ver ela não é espaço de discussões políticas muito profundas e a partir daí se fundou a Ciclo Cidade que é uma associação de ciclistas urbanos. A Ciclo Cidade hoje faz papel de articulação política com o poder público” M São Paulo (G1)

“Também da bicicletada surgiu a “Ciclo Iguaçu” que é uma ONG que nós temos que é a Associação dos Ciclistas do Alto Iguaçu que realmente conseguiu estabelecer um diálogo com o poder público e hoje a gente tem participado de câmaras técnicas, somos chamados para consultoria (...)” B Curitiba (G1)

“A gente vai lá protestar como massa crítica, mas na hora de falar com o governo não é massa crítica que vai falar entendeu? Então cria-se associações, e a gente criou lá a Sociedade das Bicletas para fazer esse papel.” R Brasília (G1)

O surgimento de novas organizações acontece não somente pela quantidade de número de participantes, mas, principalmente pela necessidade de representatividade desse grupo, os ciclistas urbanos, nas intervenções junto ao poder público. Além de

---

<sup>16</sup>A Ciclo Cidade é a primeira organização não governamental de ciclistas da cidade de São Paulo. Para fazer referência ao ciclista que utiliza a bicicleta na cidade como forma de deslocamento utiliza o nome ciclista urbano.

representações políticas, o espaço de encontro favorece o aparecimento de outros grupos e comunidades formados pelas afinidades e interesses comuns e a formação de laços afetivos.

“Ela é um agente transformador de vida fantástico, não só na ideia de você utilizar a bicicleta. (...) Mas com o ciclo de pessoas que você acaba conhecendo. Então o número de amigos que eu tinha em Porto Alegre, eu não sou daqui, eu moro aqui há 4 anos, se multiplicou sei lá por quantos. É uma coisa muito legal e você tem a oportunidade de não só encontrar pessoas que pensam como você e criar um laço de amizades bacanas assim, mas também de encontrar pessoas que pensam diferente e servem como contrapartida para você repensar determinadas coisas, então acho que isso é muito importante também.” C Porto Alegre (G1)

Arendt (2010) traz que entre amigos se dá a atividade da ação, pois ao se colocarem um diante do outro não existe hierarquias ou vaidades que atrapalhem a relação. Mesmo que discordem uns dos outros, os amigos, mais que o convencimento, estão aptos ao diálogo. A comunidade política, ao contrário da social, é formada por indivíduos que preservam suas singularidades na busca de um debate franco. A comunidade social tende a agregar indivíduos conformados que desenvolvem comportamentos padrões.

As Bicletadas nesse caso, segundo os relatos, favorecem o aprender a pedalar no trânsito, a superação de medos, o estreitamento de vínculos afetivos fortes, a busca de identidade, o amparo no outro e o pensamento crítico.

“eu comecei a sentir mais vontade em participar primeiro pelo medo que todo mundo enfrenta, a grande dificuldade de sair de bicicleta por aí todo dia, mas o que me levou estar aqui hoje e participar do Fórum, tentar encontrar pessoas que também pensam como eu, tentar trocar ideias para que esse movimento também possa aumentar lá em Florianópolis.” A Florianópolis (G2)

“Ali que eu aprendi as manhas de andar no trânsito e eu achei fabuloso porque quanta gente que a gente conhece que gostaria de usar e não tem alguém para ajudar e a bicicletada foi isso pra mim.” N Florianópolis (G1)

De acordo com Bauman (2001) é próprio do indivíduo moderno a busca pela identidade, na tentativa de superação dos medos e incertezas da liquidez. Perdidos em meio a fluidez dos tempos tudo que pode lhe conferir identidade é abraçado como suporte para a sobrevivência, tornando-se portos seguros momentâneos. Embora carregada de incertezas, quanto aos desdobramentos, segundo Arendt (2010) a ação é a única atividade humana que nunca termina, a não ser com o fim da humanidade.

Sejam esses espaços para celebrar, fazer amigos ou protestar, as bicicletadas exercem papel fundamental na abertura de espaços de discussões plurais, ou seja a ação, dada a diversidade de sujeitos que agregam e suas experiências e leituras de mundo.

### 3.6 “É essencial que a rua esteja disponível para o uso público.”

O texto apresenta até então uma harmonia no sentido de concepção e organização das Bicicletadas. No entanto, existem divergências sutis na materialização das mesmas, seja pelos discursos individuais, seja na forma como o coletivo se apresenta. Entre os participantes percebe-se uma diferenciação de atuação nas bicicletadas que por vezes são confundidas com a participação representativa realizada pelas associações e organizações não governamentais.

Alguns pontos relevantes do debate mostram que a causa é uma só, a transformação social. Entretanto, as formas de fazer isso e alcançar tal transformação passam por leituras de mundo diferenciadas. Se uma parte desse grupo acredita que a transformação virá através da transformação radical das estruturas sociais, contra um modelo hegemônico de poder, a outra parte busca pelo equilíbrio e harmonia dessa estrutura. Muito embora pareçam semelhantes, na sociologia política, revolução (transformação) e reforma são termos antagônicos que divergem quanto à concepção de homem e sociedade. MARCUSE e POPPER, 1974

“movimento tem que tomar alguns cuidados e mostrar que o que a gente tá pregando é a coexistência, que a sociedade só vai ficar boa quando houver o equilíbrio. Tem gente que tem o direito de andar de carro, nós temos o direito de andar de bicicleta, e o grande rei de tudo isso é o pedestre que o mais frágil de todos.” B Curitiba (G1)

“Só da gente estar quebrando um paradigma e falar não, a rua não é só dos carros, é de todos, a gente tá quebrando um paradigma e tá sendo radical. Então é importante a gente manter a radicalidade no movimento que tá desde a origem.” M São Paulo (G1)

Diante desses relatos percebemos que as Bicicletadas não são apenas um movimento, mas movimentos, diferentes entre si, seja por cidade ou períodos históricos, dada a diversidade de participantes que a compõe. A origem das Bicicletadas é atribuída à *Critical Mass*, mas ainda assim a afirmação torna-se um tanto genérica dada a diversidade e amplitude do movimento. Cada participante traz consigo significados diferentes sobre as Bicicletadas, o que de fato as deixam “trans”.

As ambiguidades e ambivalências são visíveis principalmente em dois momentos. O primeiro, na maneira como se organizam as Bicicletas e os processos que

antecedem os encontros e pedaladas, como visto no tópico anterior. O segundo é na tomada das ruas e a forma de agir sobre os comportamentos que ora são uniformes ora destoam do ‘padrão social’.

“Eu acho que a massa tá nas ruas para que as pessoas respeitem as bicicletas e não o carro. Eles têm que respeitar a bicicleta e não a autoridade(...) E agora que nós temos um volume grande de pessoas em São Paulo e Porto Alegre e em algumas outras cidades do Brasil, esse é o tipo que começa a surgir, tipo, atrapalhamos o trânsito? Atrapalhamos na visão de algumas pessoas porque na verdade se nós formos pensar no fluxo de pessoas e não no fluxo de veículos a massa a quinze por hora é mais eficiente do que as avenidas a sessenta.” C Porto Alegre (G1)

No primeiro relato, C. refere-se a autoridade sendo a escolta de oficiais e da polícia no momento da pedalada ora na tentativa de controlar o grupo na indicação de percursos, ora na ‘proteção’ da massa de ciclistas. São muitos os argumentos que justificam a rejeição dessa abordagem oficial, dentre eles o fato de que os ciclistas, quando estão sozinhos, são tidos como invisíveis, não existe autoridade nenhuma que guarde a segurança desse indivíduo, ao contrário, existe um desconhecimento profundo sobre as leis de trânsito onde a bicicleta é incluída, fato muitas vezes ignorados pelas ‘autoridades’. Outra é que o direito de manifestação é legítimo e ainda o processo autogestionado e de autonomia do grupo não é coerente com a subordinação de uma ‘ordem nada pública’. A questão “atrapalhamos o trânsito?” é algo sentido por quem pedala diariamente, quando motoristas mandam os ciclistas saírem das ruas, falam mal e ameaçam com frequência a vida dos ciclistas que representam para eles um empecilho para a ‘fluidez motorizada’. Fato que na verdade é uma grande ilusão, pois como C. comenta, em horário de rush, mesmo nas grandes avenidas a bicicleta tem se mostrado muito mais eficiente em termos de velocidade de deslocamentos. Para Illich (apud Ludd 2005), existe uma grande diferença entre trânsito, circulação e transporte. Para o autor o transporte remete ao usuário que utiliza-se de um meio mecânico motorizado para se deslocar, já o trânsito remete ao deslocamento de pessoas geradas pelos impulsos de seu próprios movimentos. Nesse caso, a bicicleta, veículo de propulsão humana, é parte desse trânsito que foi engolido pelos motores e pela alta velocidade. A circulação é dada com os deslocamentos realizados.

Contrapondo o significado empregado sobre trânsito, como um meio de circulação que se dá com gasto de energia humana, ao contrário de transporte, quando o ser humano recorre a uma máquina para locomover-se, os motoristas se apropriam dos espaços das ruas, privatizando-as. Dessa forma, difere-se em duas formas de produção



de circulação: a primeira na utilização intensiva do corpo humano e a segunda na utilização intensiva do capital. Ou seja, existe uma inversão de ordem entre o que é público, espaço de igualdade, e o que é privado, ou o bem privado, o automóvel. De toda, forma as Bicletadas existem para chamar a atenção sobre o compartilhamento desse espaço. Entretanto isso somente será possível quando reduzir a velocidade ou os cavalos dos motores de modo que a velocidade seja compatível com a do ser humano.

Porém, conforme descrito, existem as formas de como se apresentam as Bicletadas, reguladas pelo contexto geopolítico e cultural das cidades e dos participantes das mesmas. O fato de trancar as ruas em ato de celebração e ao mesmo tempo de contestação do uso desse espaço, normalmente dominado pelo automóvel, não é consenso entre os participantes.

“A Bicletada é a hora da bicicleta, é a única vez do mês que todo mundo se reúne para trancar as ruas, como dizem, trancador de rua, enquanto nos outros vinte e nove dias, tá todo mundo sofrendo nessa sociedade que não foi a gente que inventou.” V Florianópolis (G1)

“(...) ela começou a ter uma certa perda principalmente porque no começo ela tinha esse cunho de celebração, de alegria, de não violência e aí ela começou a partir para um lado de conflito com o motorista. Lá a gente tinha o costume que o pessoal chama de mandala até chegar no cruzamento que a massa ficar rodando e a gente ficava trancando o cruzamento por um grande tempo e isso acabou afastando muitas pessoas que testemunharam pra gente: - Olha, eu não vou mais porque está se tornando conflito de algumas pessoas que passam a riscar carros no trajeto, esvaziar pneu, e isso foi afastando e a gente teve uma perda bastante grande, se reduziu para um grupo de cinquenta e sessenta pessoas. E a gente tá começando uma retomada agora e tá conseguindo aumentar novamente o número de pessoas.” B Curitiba (G1)

Os atos de violência, no entanto, são casos isolados. Porém, algumas atitudes do grupo como fechar as ruas para os automóveis podem ser interpretadas com violentas principalmente por motoristas que não querem ter seu fluxo interrompido. O fato é que grande parte das Bicletadas, principalmente aquelas que carregam muitas pessoas, parte dos participantes são usuários de automóveis e, apesar de pedalarem, não compreendem a radicalidade intrínseca nesses coletivos, uma reação à opressão.

É fato que as Bicletadas, ao contrário de passeios ciclísticos que tem como pauta na maioria das vezes somente a promoção do uso da bicicleta, elas também tem um caráter contestatório e político que se dá na forma de atuação, seja na organização, seja na tomada das ruas quando interrompem muitas vezes propositalmente a circulação dos automóveis. De fato ela radicaliza na sua forma para chamar a atenção para um problema, o capital, revestido na máquina do automóvel.

“Eu fiquei assustada ao puxar um papo com um cara que morava aqui em Porto Alegre e ele começou a criticar muito a massa crítica. Ao mesmo tempo dizendo: - Olha, eu adoro bicicleta, eu acho legal o que eles estão fazendo, mas a massa crítica, eles não estão certos, eles não seguem as leis. E no taxista também a mesma coisa, eu adoro a bicicleta, mas a massa crítica não.” R Salvador (G1)

“Por exemplo, quando a bicicletada fecha uma rua, não tem como os motoristas que estão lá bloqueados serem simpatizantes da bicicletada no momento. Mas a gente vai ter que mostrar tipo, tentando conversar, mostrando um panfleto. É confuso explicar. Mas o motorista não buzinará se tivessem 300 carros na frente dele. Ele falaria: - Puta, tem um trânsito, que merda. Mas normal. Mas quando têm 3 bicicletas na frente dele, ele tá lá loucamente buzinando e falando esses ciclistas estão atrapalhando o meu trânsito.” M (SP) G1

Uma das dificuldades das Bicicletadas é a transmissão da mensagem à sociedade, haja vista que até mesmo os próprios participantes não compreendem o movimento. De fato, a violência física como retratada é algo que não faz parte do coletivo, entretanto, pode ser incitado. Conforme confere Bauman (2001), quando indivíduos se juntam em comunidade são capazes de comportamentos que sozinhos jamais fariam. Arendt (2010) diz que a violência, segundo os gregos, é um fenômeno pré político, justificada na esfera da vida privada dada pela necessidade do homem alcançar a liberdade, fenômeno da esfera pública. Porém, na era moderna, onde público e privado misturam-se especialmente na dominação do público pelo privado, a violência tornou-se parte do meio social, na busca de poder e dominação.

“A hora da vingança. Eu acho que é isso, tem a ver com aquele sentimento que a gente fica oprimido o mês inteiro e no dia da bicicletada tem gente que vai lá e dá com os pé, entendeu? Eu acho que não é tirar esse cara, é conseguir que esse cara pegue sua raiva e canaliza nisso aqui. Não é excluir o cara que quer quebrar tudo e sim a gente arranjar alguma forma de que ele construa tudo e não quebre tudo.” E. Florianópolis (G1)

“Vandalismo, vamos dizer assim. Isso eu já falei, falar de novo que eu acho que é péssimo é mal visto é um tiro no pé, pessoas fazem coisas e atenta contra o ciclista, isso eu acho que não deve ser feito é bem aí que os caras vão ter razão, o cara é vândalo, o caro riscou o meu carro e as pessoas vão falar para 20 ou 30 que foram vandalizadas numa bicicletada. Acho que tem que disciplinar, tem que ter regras fixas (...) Eu acho que as pessoas que participam regularmente, que tem essa consciência deve reprimir os atos que não são legais (...)A bicicletada tem que servir para conscientizar e não para despertar mais ódio das pessoas ou raiva, esses caras da bicicleta são uns maloqueiros, são uns vagabundos, uns vândalos. A gente acaba sempre sendo tachado de um monte de coisa que e a gente não é realmente por conta de meia dúzia que faz baderna. Não tô dizendo que todos sejam assim, acho que a grande maioria não é, mas tem meia dúzia, dez caboclinho que vão lá e querem fazer arruaça, querem fazer bagunça, tem gente que solta até bomba.” D Curitiba (G1)

“Essa coisa de chegar no meio da bagunça, isso é a massa, ela não existe até que chega na sexta a noite e ela se forma, ela acontece e depois ela não existe mais. As pessoas são diversas. (...) A massa crítica chega na hora, todo mundo se junta por motivos diferentes que é o mais bonito, para celebrar a bicicleta. O que acontece é que não tem como a gente ter dimensão e não tem como controlar” N Porto Alegre (G1)

Quando as Bicletadas são entendidas como coincidências organizadas, ou seja, encontros pré programados, espaços de igualdade sem hierarquia, fica mesmo complicado controlar. Se “X” entende o espaço de manifestação é dado sob violência, cabe “W” que pensa diferente com sua ação e discurso ampliar a consciência de modo fazer “X” refletir sobre o comportamento, e ainda se “Z” entende uma terceira forma de fazer acontecer o momento, cabe discursar na busca de um consenso ou não, mas uma reflexão sobre o assunto. Dessa forma, o diálogo entre iguais pode fazer-se presente, desde que se abstenham das vaidades e aceitem o mesmo.

Ainda sobre a violência, L., com uma visão mais ampla e sistêmica sobre o termo, pontua a questão histórica e ambiental fundamentais para a compreensão da sociedade.

“Agressivo e violento foi a revolução industrial. Botou uma usina de carvão num rio lindo desses a queimar por tempos e criou a sociedade do automóvel e agora os caras vão furar o pré sal lá, sendo que já existe outras energias. Então aquele lance do Chris do decrescimento feliz, eu acho que é isso aqui ó, acabou a indústria de carvão que polui pra caralho e criou um espaço de arte(...)Mas além da liberdade tem que ter uma proposição, que sociedade que a gente quer, que utopia que a gente quer com isso e tal.” L Porto Alegre (G2)

Chris Carlsson, um dos co-criadores da *Critical Mass*, em discurso após a Bicletada ocorrida durante o FMB, apresentou seu livro *Nowtopia* (2008) que discute as questões de produção, consumo e as relações de trabalho. Nesse discurso indaga: Como seria um mundo em que as pessoas pudessem ser livres para escolher sua forma de participação? Para ele a *Critical Mass*, Massa Crítica, Bicletada é parte essencial dessa discussão, pois acredita que as pessoas que participam desses encontros passam a desenvolver novas formas de realização das suas atividades. Em seu livro menciona três grupos: os programadores piratas, os ciclistas fora da lei e os jardineiros dos terrenos baldios. Esses grupos contribuem para novos processos, não só de tecnologia, mas de ciência que contestam as formas de trabalho relacionadas ao dinheiro. Segundo o autor, à medida que as pessoas vivenciam esses grupos, descobrem um mundo novo, solidário. Nesse sentido, pedalar nas cidades contribui bastante, pois a partir desse comportamento

estabelecemos uma nova relação com o outro e o meio. Porém, apenas isso não adianta. É preciso relacionar as experiências das bicicletas com nossas próprias vidas, para então estabelecer uma nova relação com o mundo.

No próximo capítulo, será apresentada a cidade de Brasília, onde foi realizado um estudo de caso da Bicicletada.

## **CAPÍTULO IV – “VOCÊ DA JANELA, SAIA DA NOVELA, PEGUE SUA MAGRELA, VENHA PEDALAR COM ELA!”**

### **1. BRASÍLIA A CIDADE DOS ESPAÇOS VAZIOS E DOS NÃO LUGARES**

“As cidades planejadas do século XIX pretendiam tanto facilitar a livre circulação das multidões quanto desencorajar os movimentos de grupos organizados. Corpos individuais que transitam na cidade tornam-se gradualmente desligados dos lugares que se movem e das pessoas com quem convivem nesses espaços, desvalorizando-os através da locomoção e perdendo a noção de destino compartilhado.” SENNETT 2005 p. 264

A paisagem plana revestida de monumentos na cor branca, longas avenidas, áreas habitacionais e de lazer segregadas, contrastando com a paisagem natural do cerrado e do Lago Paranoá, construído especialmente para minimizar a aridez do clima seco do Planalto Central, favorecem o cenário da cidade obra de arte. Traçada para ser um grande museu a céu aberto, local de passagem, guiada pelos caminhos mais velozes, silenciada pela contemplação de suas obras, inerte ao pseudo progresso do período que foi criada, local onde corpos não se encontram, limpa e maquiada, na qual, sujos são os pés e mãos de quem ousa habitá-la. Dessa forma, Brasília tornou-se modelo de cidade moderna, ou cidade dos não lugares e dos espaços vazios.

#### **1.1. Riscos e Rabiscos de Brasília**

Os anos da década de 1960 foram um período marcado pela intensa industrialização e abertura do Brasil ao mercado estrangeiro, época do nacionalismo, da esperança e democratização de um país em desenvolvimento. Governado pelo então presidente Juscelino Kubitschek, teve seu primeiro plano de metas que redefiniu:

“o novo setor a ser privilegiado pelo Estado: (bens de consumo duráveis) e as formas de financiamento da industrialização (financiamento externo)... Colorário ao grande esforço realizador dos “cinquenta anos em cinco”, integrando a abertura de estradas, o aumento da produção de aço e cimento e a implantação da indústria automobilística.” SILVA, 1997 p.67

Como resposta ao plano, nasceu dentro de gabinetes Brasília, a nova capital brasileira. Localizada no sertão do país, teve como preceitos o desenvolvimento

econômico e o povoamento da região até então pouquíssimo explorado. A nova sede da política brasileira estava fadada a ser um dos mais belos monumentos do mundo.

“A grande extensão territorial só se torna uma vantagem política e econômica quando associada a ocupação e povoamento adequados, ao mesmo tempo que o poder central, bem localizado, passa estabelecer relações de coesões eficazes no todo território” (COSTA, 1992, p 197 apud SILVA p. 57)

A moderna Brasília foi construída sob forte pressão de um governo populista, que enchia de esperança tanto o povo sofrido dos interiores do país que se deslocaram para a construção da capital, quanto de toda a nação que via na nova cidade símbolo de esperança para um novo país. Nesse sentido, Brasília tornou-se referência não somente para os brasileiros, mas para todo o mundo que aguardava a inauguração da capital.

Entretanto, a realidade vivida pelos homens que ergueram Brasília, os candangos<sup>17</sup>, não era a mesma prometida para a nova cidade. Com péssimas condições de moradia, alimentação e segurança, muitos desses homens morreram soterrados, chacinados ou mesmo de fome, histórias que recentemente vem sendo reveladas. Após Brasília inaugurada, os candangos aglomeraram-se no entorno distante da cidade, organizando-se em vilas e terras ainda inabitadas.

O sonho de morar na capital perdurou pouco tempo, quando os candangos foram expulsos da cidade para a chegada da elite política surpreendida com a realidade de escassez de infraestrutura: abastecimento, saneamento, transporte, comunicação e lazer.

“A cidade que deveria ser igualitária segregou os destituídos, antes mesmo de inaugurada, a cidade que na prancheta, nasceu unitária e fechada abriu-se, pulverizando-se em inúmeras cidades-satélites e núcleos dormitórios da periferia, para além dos limites do Distrito Federal, adentrando o Estado de Goiás” PAVIANI, 1989 p.62

No planejamento inicial, calculava-se que o Distrito Federal (DF) comportaria cerca de quinhentas mil pessoas, meta atingida já na década de 1970. Atualmente, o DF tem cerca de dois milhões quinhentos e sessenta e dois mil habitantes, dados do último censo de 2010, que se dividem em trinta RAs (Regiões Administrativas), sendo Brasília a RA I, localizada no centro do DF, composta pelos bairros Asa Sul e Asa Norte, áreas conhecidas como Plano Piloto, e a Vila Planalto com cerca de duzentos e setenta e sete mil habitantes, aproximadamente treze por cento da população de todo o DF. As outras vinte e nove RAs, denominadas de cidades satélites circulam a capital e abrigam os

---

<sup>17</sup>Candango, nome dado aos trabalhadores que se deslocaram para o sertão para a construção de Brasília, de origem Quibundo, africano, significava ruim, ordinário, vilão, era o nome atribuído pelos escravos aos seus donos portugueses.

outros oitenta e sete por cento da população. Um pouco mais distante de Brasília, ao redor das cidades satélites, já nos limites das divisas do DF com o estado de Goiás, estão as RIDEs (Regiões Integradas de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno) que abrigam cerca de três milhões e quinhentas mil pessoas, em grande parte dependentes da capital.

Diariamente essa população desloca-se a Brasília para trabalhar, servirem aos seus moradores e a procura de emprego e lazer. Por isso essas cidades são também conhecidas como cidades dormitórios, onde a população sofre com a má qualidade dos serviços de saúde, educação, lazer e transporte. Para Santos, “morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou utilizá-las precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos.” (1987, pg. 42)

Embora, Brasília, pólo de níveis extremos de desigualdades sociais, os espaços vazios e não lugares corroboram para a manutenção do título de patrimônio da humanidade, que a deixa próxima de uma cidade fantasmagórica.

Os espaços do não lugar são aqueles destituídos de significado ou valor histórico, de difícil permanência. Locais de passagem e de comportamentos simples e facilmente aprendidos. Sendo assim, a cidade que era para ser lugar de encontros e aprendizados, hoje é local de comportamentos mecânicos com raros locais de interação e doação. Os espaços vazios são parecidos com os não lugares, porém esses passam despercebidos e podem ser invisíveis aos olhos de quem vê. Esse é o caso das periferias ou dos terrenos ‘abandonados’ espaços que sobram na cidade.

Apesar do aumento populacional, a sensação de quem passeia pelas ruas da cidade é de que esta é pouco habitada. O que se vê são muitos automóveis e quase nenhum espaço de convivência ao ar livre. Os espaços são separados por vias de altíssima velocidade, onde os motoristas têm a chance de experimentar a potência dos seus motores, ainda que em finais de semana ou horários alternativos, visto que o trânsito intenso dos últimos dez anos perturba os motoristas que já não conseguem deslocar-se com tanta facilidade. As calçadas, espaço exclusivo para os pedestres, são na sua maioria restritas às quadras residenciais, contornando-as. Raras são aquelas que levam de um lugar ao outro. Apesar da distância de apenas dezesseis quilômetros que separam o extremo norte do extremo sul e cada asa ter apenas oito quilômetros de distância, chegar à parte central ou cruzá-las à pé é uma tarefa difícil. A falta de calçadas somada aos espaços vazios sem nenhum atrativo artístico, comercial ou de

conforto desencorajam o caminhar. Para todos os lados que se olha, o que se têm são espaços vazios de significados ou de histórias, o que os tornam distante para as pessoas.

Contrariamente à cidade fantasmagórica das obras de arte, na rodoviária central de Brasília, localizada no eixo monumental, centro da cidade, diariamente, circulam milhares de pessoas, principalmente das cidades vizinhas, ao desembarcar e embarcar nos ônibus e metrô. Esse espaço, embora público, é hostil à população pela falta de limpeza, espaço e conforto, chegando a ser insalubre. O fato demonstra a invisibilidade do local aos olhos do governo e também da maioria dos moradores do Plano Piloto que sequer passam por ali. Vale lembrar que a invisibilidade se dá não só ao local, mas a todos que nele passam ou o habitam. Na parte superior da rodoviária fica localizado um shopping, o primeiro construído na cidade, um dos poucos lugares de ‘lazer’ para a população no início da urbanização. À frente da rodoviária está localizado o centro do poder político do país, nas figuras do Congresso Nacional, Ministérios, Palácio do Itamaraty e Palácio do Planalto, espalhados em meio a um vasto gramado distanciando fisicamente e moralmente a população desse centro. O ambiente construído é de fato exemplar para a materialização da era *‘fágica’* e *‘êmica’* respectivamente. Ou seja, espaços públicos, porém não civis, o que os deixa em total acordo com a cidade dos não lugares, segregadas por suas invisibilidades, consumo e alienação potencializando o não encontro e o individualismo.

Sennett (2005) sustenta que além de individualista, o homem moderno é móvel e que este é um dos princípios das cidades contemporâneas, da mobilidade e espaço para a circulação ou o não encontro. A velocidade somada ao individualismo amortece o corpo humano e impede que o vincule. Para o autor, “deslocar-se ajuda a dessensibilizar o corpo. Esse princípio geral vem sendo aplicado a cidades entregues as exigências do tráfego e ao movimento acelerado de pessoas, cidades cheias de espaços neutros, cidades que sucumbiram a força maior da circulação” pág. 214.

A velocidade é indicadora da modernidade, a partir dela o homem conseguiu de certa maneira manipular o tempo, o que lhe concedeu poder no domínio pelas coisas. A velocidade então passou a ser sinônimo de liberdade e poder trazidos pelo consumo, o bem mais desejado, o automóvel. Diante do cenário de modernização, é inegável que Brasília foi desenhada para eles. Com ruas largas e grandes distâncias a serem vencidas, os moradores da capital ficaram reféns desse veículo. Em meio aos muitos incentivos para uso do automóvel, as políticas públicas praticamente não investiram nos transportes coletivos. Sem transporte público adequado para atender a demanda da



população do Plano Piloto ou o interligando as demais RAs, com pouquíssima infraestrutura para pedestres, o automóvel passou a ser parte das ‘famílias’ brasilienses. A frase “é impossível viver sem carro em Brasília” é comum para moradores dessa região que possui renda socioeconômica superior aos moradores das outras RAs, subordinados a uma política de imobilidade.

Contudo, esse é um modelo insustentável que atualmente recai sobre toda a população tanto do Plano Piloto, parados com seus carros engarrafados, porém, infinitamente maior à população que necessita do transporte coletivo para se locomover. Brasília vive, assim como outras grandes cidades brasileiras, o caos no trânsito, reflexo de uma política desenvolvimentista e individualista de todo o país.

Recentemente, sob pressões políticas nacionais, o governo de Brasília adotou o discurso em prol da mobilidade por bicicleta como veículo alternativo à guerra do trânsito, e, timidamente, vem adotando medidas paliativas ao uso desse veículo, ainda encarado como meio para lazer, muito mais que o transporte.

Ocorre que para dar condições e ser coerente ao estímulo da bicicleta como um meio de transporte, é preciso muito mais que a construção de vias segregadas: também o desincentivo ao uso do automóvel por meio de aumento de impostos, pedágios, redução de velocidade e de área pública destinadas a estacionamentos, entre outros. Paralelamente, investimentos em transporte público de qualidade para atender demandas de deslocamentos e que levem de fato o usuário ao seu destino. E ainda uma política de integração entre os modais.

Freire, reflete que:

“as soluções puramente reformistas que estas sociedades tentam, algumas delas chegando a assustar e até mesmo apavorar as faixas mais reacionárias de suas elites, não chegam a resolver suas contradições. Quase sempre, senão sempre, estas soluções reformistas são induzidas pela própria metrópole, como uma resposta nova que o processo histórico lhe impõe, no sentido de manter sua hegemonia. É como se a metrópole dissesse e não precisa dizer: “ façamos as reformas, antes que as sociedade dependentes façam a revolução”.  
1997, p.160

## 2. CICLOATIVISMO EM BRASÍLIA

O primeiro grupo de ciclismo organizado de Brasília foi os *Night Bikers*, na década de 1990. Com o caráter de lazer e esportivo, depois dele vários outros grupos surgiram.

“Sou um dos fundadores do Grupo Coroas do Cerrado, que começou como uma turma que se encontrava nos Night Bikes do começo dos anos 90. Com esta aproximação alguns de nós começaram a se encontrar aos domingos para fazer trilhas aqui por perto. (...) Tempos depois os pedais viraram aventuras em vários lugares e mais tarde começaram as competições.” (mensagem enviada por G.S. em 30/04/2012)

Atualmente é difícil quantificar os grupos de lazer e esporte existentes, devido o aumento progressivo do uso da bicicleta e a organização da sociedade. A seguir os objetivos de alguns dos grupos de lazer de maior expressão pela tradição e número de associados:

*Coroas do Cerrado*, criado em 1998: “Temos objetivo comum e confraternizar e pedalar em bicicleta de mountain bike ou de estrada. (...) Atualmente é composto por 45 sócios.” ([http://www.coroasdocerrado.com.br/Coroas\\_do\\_Cerrado/Quem\\_Somos.html](http://www.coroasdocerrado.com.br/Coroas_do_Cerrado/Quem_Somos.html))

*Rebas do Cerrado*, criado em 2003: “Visamos apenas o lazer e diversão sobre duas rodas, explorando as belas trilhas e paisagens da região. (...) O Rebas já ultrapassou a quantidade de 3.000 membros e está posicionado em 1º lugar na categoria *Mountain Bike* em número de associados no Yahoo.” (<http://www.rebasdocerrado.com.br/indexInterno.php?url=principal/opcoes/quemsomos.htm>)

*Pedal Noturno*, criado em 2005: “Motivar, incentivar a prática de pedalar numa boa, sem correrias, em grupo, em pedais lights, com segurança. (...) Nós pedalamos de segunda a sexta-feira à noite e nos feriados durante o dia, eventualmente, pedalamos sábado e domingo.” (<http://www.pedalnoturnodf.com.br/textos/quemsomos.htm>)

A descrição dos objetivos desses grupos deixa clara a falta de um discurso crítico ou politizado, o que muitas vezes os eximem do compromisso social na representação e mobilização da sociedade para problemas locais e globais. O fato é que esta postura reflete em perdas na representação dos usuários de bicicleta na discussão política, seja em instâncias institucionais e governamentais, nos ambientes não formais ou institucionais. Diante dessa postura, abre-se uma lacuna no fomento da cultura da bicicleta enquanto meio de transporte, que durante anos na capital restringiu-se ao lazer e esporte.

De acordo com os dados do Departamento de Trânsito do Distrito Federal<sup>18</sup> (DETRAN-DF) 2010, o início dos anos 2000 é um período que aparecem estatísticas alarmantes sobre o número de atropelamentos e mortes de ciclistas no trânsito da

<sup>18</sup> Ver: [www.detran.df.gob.br](http://www.detran.df.gob.br)

capital. Em 2001 foram 42, em 2002, 57 e em 2003, 70 mortes de ciclistas atropelados no trânsito<sup>19</sup>, a grande maioria nas cidades satélites e rodovias.

Foi nesse contexto, em outubro de 2002 por ocasião de mais um atropelamento de ciclista, que integrantes do grupo *Mountain Bike Brasília*, em contato com redes de ciclistas do Brasil, convocaram outros grupos para uma pedalada de conscientização e sensibilização no trânsito. Essa seria a primeira Bicletada na capital. Apoiados pela mídia local e empresários, os dois primeiros encontros tiveram em média duzentos e cem ciclistas respectivamente.



Figura 3 Cartaz da segunda bicicletada nov/2002

O cartaz revela o compartilhamento das ruas com carros, bicicletas e pedestres, até então um cenário raro nas ruas da cidade. Além disso, muitas marcas de lojas de bicicleta aproveitando do marketing e da promoção da cultura da bicicleta. Através do passeio uma campanha solidária de Natal financiada por um shopping, o Pátio Brasil<sup>20</sup>.

<sup>19</sup> As estatísticas mais recentes mostram que o número de mortes diminuiu significativamente, em 2009 foram 46, em 2010 35, em 2011 também 35 e em 2012 31 mortes.

<sup>20</sup> Em 2008, na retomada da Bicletada, na lista de discussão virtual, foram denunciados episódios de preconceito contra pedalantes em estabelecimentos como esse e também a proibição de bicicletas na garagem deste shopping.

Uma disparidade de incoerências para um movimento que em breve se transformaria na luta contra o capitalismo.

O grupo era formado basicamente por frequentadores dos grupos de lazer ou esporte da cidade. A ambiguidade apresentada no discurso do uso da bicicleta enquanto veículo e o uso do automóvel adotado pela maioria dos participantes das Bicicletadas culminaram no esvaziamento dos encontros, que passaram a ter, quando muito, vinte pessoas que durante quatro anos foram ausentando-se dos encontros. S.T., relator dessa história, participou desde a primeira Bicicletada até a última em agosto de 2006, para ele:

“Na "morte" da bicicletada "versão 1" não tinha como fazer a bicicletada como um "exército de um homem só"... e preferi fazer minha "bicicletada" no dia-a-dia com meu exemplo pessoal indo ao trabalho (e a quase todo lugar) de bicicleta, sempre levando alguns panfletos educativos na mochila com referência ao tema de bicicleta e trânsito, era mais produtivo que ficar "implorando" a participação na lista da bicicletada para pessoas só interessadas em participar de trilhas nos fins de semana... a maioria dos participantes das bicicletadas era trilheiros usuários diários de carros...” (mensagem enviada em 24-01-13)

Todavia, estudos na área de mobilidade urbana avançaram, sinalizando a eficiência da bicicleta como meio de transporte nas grandes e pequenas cidades, como uma alternativa de mobilidade sustentável desde o ponto de vista econômico, social, cultural e ambiental.

Nesse sentido, a partir dos encontros das Bicicletadas, em 2003 nasceu o grupo ‘*Bicicleta Na Via*’<sup>21</sup> que se dedicava a mostrar as vantagens e viabilidade do uso da bicicleta na cidade. Com um caráter mais teórico reflexivo do que propriamente de ação direta, organizou estudos, encontros e palestras acerca do tema, tendo a Universidade de Brasília como referência para o desenvolvimento dessas ações.

Também em 2003, com a morte de mais um ciclista, dessa vez atleta e participante dos grupos de esporte e lazer, amigos se juntaram para formar o que viria ser a primeira organização não governamental de segurança no trânsito com foco na bicicleta, a OnG Rodas da Paz. Com apoio da mídia local, realizou várias campanhas, dentre elas: Paz no Trânsito em parceria com o jornal Correio Brasiliense, Formação de Motoristas de Ônibus, Rodas no Eixo, Doe Bicicleta... No governo do Distrito Federal participou do Comitê Pedala DF (2005) e Comitê Gestor de Mobilidade por Bicicleta (2011) colaborando de forma ativa na política ciclovitária do DF. Anualmente a ONG

---

<sup>21</sup> Ver: [www.bicicletanavia.wordpress.com](http://www.bicicletanavia.wordpress.com)

realiza um passeio ciclístico reunindo milhares de ciclistas, grupos organizados e famílias.

No final de 2007, surge na Universidade de Brasília o Projeto Bicicleta Livre<sup>22</sup> com uma proposta ativa sobre o uso da bicicleta como transporte, no qual se buscava ações práticas que viessem facilitar os deslocamentos dentro do Campus Darcy Ribeiro e a melhoria da qualidade de vida da comunidade. Inicialmente, um pequeno grupo de estudantes arrecadou bicicletas e organizou uma mini oficina de reparos para o compartilhamento e manutenção. A proposta mobilizou muitos voluntários, que realizaram ações de divulgação, mobilização e conscientização sobre o uso da bicicleta. Também teve desdobramentos, por exemplo, na Cidade Estrutural<sup>23</sup> com o Projeto Viva a Bicicleta. O projeto atuou ativamente até o ano de 2010 quando aos poucos foi esvaziando e parando com as ações.

Na percepção do criador do projeto:

“O BL tinha a missão, num primeiro momento, de provocar a interação entre os membros da comunidade universitária e facilitar o deslocamento de todos pelo campus. A ideologia nos ajudou a dar as primeiras pedaladas, mas sem investimento, muito trabalho rende poucos resultados. Algumas peças não podem ser reaproveitadas por muito tempo, e esperar o trabalho de voluntários para realizar a manutenção de algo que deveria atender um público de aproximadamente 25 mil alunos é esperar demais.” (mensagem enviada em fevereiro de 2011)

Contudo, Arendt (2010) nos coloca as incertezas da ação, pois, segundo a autora, o homem é incapaz de controlar processos que são desencadeados por meio da ação. O autor de uma ação jamais conseguirá prever seus resultados e sequer imaginar as consequências. Davi, autor do BL, achava que rapidamente a Universidade incorporaria as bicicletas comunitárias em sua política, o que não aconteceu, e não imaginava que recém chegados na universidade pudessem multiplicar essa ideia para além dos muros da academia e incorporá-las às suas vidas.

Enquanto a força do processo de produção é inteiramente absorvida e exaurida pelo produto final, a força de processo de ação nunca se exaure em um único ato, mas, ao contrário, pode aumentar à medida que suas consequências se multiplicam (...) O motivo pelo qual jamais podemos prever com certeza o resultado e o fim de qualquer ação é simplesmente que a ação não tem fim. (Arendt, pg. 290-291)

---

<sup>22</sup> Nasceu da disciplina Programas Preventivos ministrada pelo Professor Glauco Falcão da Faculdade de Educação Física na Universidade de Brasília.

<sup>23</sup> Cidade Estrutural é uma das cidades satélites de Brasília onde está localizado o ‘Lixão’ da cidade. A urbanização teve início com a ocupação de catadores de resíduos.

É nesse sentido que o BL continua ecoando seja na memória dos participantes e nas ações que seguem multiplicando-se e encantando novas gerações.

Foi com o ímpeto de mudança e transformação social através do uso cotidiano da bicicleta que alguns participantes da Bicicletada (2º versão) se uniram para formar em 2009 o coletivo Sociedade das Bicicletas. Esse coletivo surgiu com intuito de suprir uma lacuna existente na representatividade do ciclismo urbano, ou seja, a bicicleta como parte integrante da mobilidade urbana. Para isso, propuseram fazer a articulação entre poder público e usuários da bicicleta como meio de transporte, outros movimentos sociais, principalmente através de ações diretas e projetos de fomento da cultura da bicicleta enquanto meio de transporte. Também foi uma das partes responsáveis pela criação do Comitê Gestor de Mobilidade por Bicicleta do Governo do Distrito Federal. Atualmente, é um grupo de resistência ao projeto cicloviário de Brasília denunciando junto à sociedade civil as irregularidades e problemas ocasionados pela construção das ciclovias<sup>24</sup>.

Certamente houve avanço significativo sobre estudos da bicicleta e amadurecimento no cicloativismo, que tem a bicicleta como uma das alternativas viáveis ao caos instalado nas ruas pela crise das cidades. O cicloativismo vem aos poucos ganhando espaço nas proposições de políticas locais e multiplicando as vozes através do aumento de organizações e grupos mobilizados com a questão.

Recentemente surgiram outras entidades e coletivos que trabalham na perspectiva da cultura da bicicleta. Em 2011 foi criado o Instituto Pedala Brasília, com vistas apoiar tecnicamente o governo local na implantação da política cicloviária de mobilidade por bicicleta. Em 2012 foi fundado o Ciclo-Observatório que dentre os objetivos estão a realização de pesquisas sobre o uso da bicicleta como meio de locomoção e a criação de uma rede de compartilhamento de informações e trocas de experiências. Em 2013 a partir da reunião de grupos atuantes em movimentos sociais autonomistas nasceu a ideia da Bicicletaria, oficina itinerante de mecânica de bicicleta que subverte a lógica capitalista de serviço e cliente, estimulando a autonomia.

Embora tenha aumentado significativamente o número de organizações com a temática da bicicleta no espaço urbano, grande parte dos sujeitos desses grupos esteve ou estão envolvidos diretamente com outras organizações que se diluíram ao longo dos anos ou tentam sobreviver à fluidez da sociedade.

---

<sup>24</sup> Ver: [www.sociedadedasbicicletas.blogspot.com](http://www.sociedadedasbicicletas.blogspot.com)

As ruas refletem o cenário descrito com o aumento progressivo, ainda que pequeno, de deslocamentos por bicicleta. Segundo dados recentes do DETRAN, o número de acidentes e mortes envolvendo bicicletas reduziu pela metade nos últimos três anos. É bem verdade que existe um apelo ambiental muito forte no que diz respeito às práticas sustentáveis e usar a bicicleta é uma delas. Porém esse discurso muitas vezes é raso frente aos significados objetivos, práticos e subjetivos de pedalar. A opção por tal deslocamento se dá por vários motivos, seja por questões econômicas, ideológicas, ecológicas, ou simplesmente porque é bom!

### **2.1. A retomada da Bicletada**

A retomada da Bicletada em Brasília aconteceu em 2008, por meio da lista de discussão virtual no *yahoogrupos*, criada ainda na primeira fase. No início daquele ano aconteceram dois encontros no sábado pela manhã, na Praça do Museu Nacional<sup>25</sup>. O primeiro, organizado ainda por grupos de lazer e esporte, e o segundo incluindo a participação de novos sujeitos militantes do uso da bicicleta como meio de transporte, seja em suas práticas individuais sobre duas rodas, comunicação em redes sociais ou em grupos organizados, por exemplo, o Bicicleta Livre (BL), fato fundamental para um novo jeito de ‘fazer’ Bicletada.

No intervalo da Bicletada (2005 a 2008) apareceram outros ativistas da bicicleta como meio de transporte, seja em grupo ou individualmente. É nesse período também que surge a Convergência de Grupos Autônomos (CGA) que traz como pauta a questão da mobilidade urbana, com o Movimento Passe Livre (MPL) pelo transporte coletivo de qualidade e gratuito. Na construção do pensamento autônomo, a bicicleta aparece como elemento importante das práticas sociais, por isso é incorporada por outros coletivos, como foi o caso do Coletivo Anarkopunk (KRAP) que realizou duas Bicletadas em 2008 com concentração no CineBrasília<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Localizada no centro da cidade entre a Rodoviária Central e a Esplanada dos Ministérios.

<sup>26</sup> Localizado na Asa Sul, aberto em 1960 durante as festas de inauguração de Brasília. Funciona como sede do Festival de Brasília do Cinema Brasileiro.



Figura 4 Cartaz da Primeira Bicicletada Autônoma

De acordo com um dos participantes do KRAP, proponente da Bicicletada do cartaz acima, naquele momento foi necessário dar ênfase no nome Autônoma para diferenciarem-se radicalmente dos outros encontros de Bicicletada que haviam acontecido naquele mesmo ano. Estas duas Bicicletadas são marcadas pelos grupos de movimento autônomo que, com seus ideais, dão novo sentido aos encontros.

Portanto, em 2008, chegaram a existir duas iniciativas distintas que realizavam as Bicicletadas na cidade. No entanto, com a aproximação identitária entre participantes de ambas as Bicicletadas mediadas principalmente por membros do BL e do KRAP, as Bicicletadas unificaram-se, realizando em outubro daquele ano a primeira de uma série de Bicicletadas consolidadas até os dias de hoje.

Nesse sentido temos uma nova identidade para as Bicicletadas de Brasília, dessa vez formada basicamente por usuários da bicicleta como meio de transporte, ativistas de movimentos sociais e muitos universitários.

A fim de elucidar os processos pedagógicos que ocorrem na atual Bicicletada Brasília<sup>27</sup>, dialogo com o educador Paulo Freire, que nos ajudará compreender a

<sup>27</sup> Bicicletada Brasília ou Bicicletada DF (nas redes sociais). Adotarei o primeiro nome devido essa Bicicletada descrita ocorrer no Plano Piloto. O Distrito Federal (DF) é muito grande, atualmente composto por 30 RAs e o Plano Piloto é apenas uma delas. Nesse sentido, seriamuito interessante Bicicletadas nas outras regiões como aconteceu em um certo período a Bicicletada do Gama.



passagem e construção de saberes, aderência ou repulsa ao grupo, a partir da descrição dos espaços de convivência, do ambiente virtual à materialização dos encontros, na elaboração de materiais e produções, nas falas e discussões e na tomada das ruas.

### **3. A PRAÇA DAS BICICLETAS**

Desde outubro de 2008, a concentração da Bicicletada Brasília passou a acontecer regularmente nas últimas sextas-feiras dos meses, a partir das dezoito horas, na Praça do Museu Nacional, mais conhecida pelo grupo como Praça das Bicicletas, localizada no centro da cidade entre a Rodoviária Central e a Esplanada dos Ministérios. O local amplo concentra o Museu da República e a Biblioteca Nacional<sup>28</sup>, possui dois grandes espelhos d'água e alguns bancos. Sem árvores, jardins, ou qualquer tipo de proteção contra o sol ou chuva, pouca iluminação, o ambiente não favorece o encontro ou a permanência das pessoas. Durante o dia, na semana, poucas pessoas passam por ali. À noite é praticamente deserto quando esporadicamente grupos se reúnem, principalmente: skatistas e a Bicicletada. Algumas vezes acontecem eventos culturais ou shows que atraem público significativo. Porém, na rotina da cidade, revela-se como um não lugar que intimida pela sua extensão, arquitetura e poucas cores. Nesse sentido, dar significado à praça e fazer dela espaço de convivência é um dos objetivos da Bicicletada de reunir-se ali.

Desde o início dos encontros, o grupo afetuosamente apelidou o local como Praça das Bicicletas, na tentativa de estabelecer vínculos com o ambiente e marcar o lugar como ponto de encontro das Bicicletadas.

Em uma ação coletiva, em maio de 2009 aconteceu a inauguração da Praça das Bicicletas, por meio da instalação de uma placa de madeira com a identificação e um paraciclo amarrado junto ao poste.

---

<sup>28</sup>Uma das últimas obras concluídas do projeto arquitetônico de Oscar Niemeyer.



**Figura 5 Maio/2009 Inauguração da Praça das Bicletas**

O batismo da Praça significou entre muitas coisas o início de uma relação duradoura entre aqueles que realizaram a ação e o vínculo estabelecido com o ambiente. Dar nome significa também atribuir sentido, aproximar-se, sentir-se parte, cuidar e apropriar.

Deixar marcas, identificar e ser identificados utilizando de símbolos e rituais são características desse coletivo que através desses impregna de sentidos as práticas.

#### **4. QUEM PARTICIPA DA BICICLETADA?**

Os participantes da Bicletada são principalmente pessoas que utilizam a bicicleta como meio de transporte. Nos primeiros anos era nítida a predominância dos homens. Atualmente, o número de mulheres não só aumentou significativamente, como também na participação ativa na dinamização dos processos organizacionais e constitutivos do grupo.

O número de participantes ao longo desse período variou bastante. No início, 2008, 2009 e 2010, existiam menos participantes e em alguns meses o encontro não

aconteceu, principalmente, em dezembro e janeiro, época de férias. Do ano de 2011 até hoje, os encontros estão mais consistentes e agregam maior número de pessoas.

Com fins metodológicos para esse estudo, o grupo pode ser dividido entre aqueles que participam esporadicamente, ou apenas uma vez, aqueles que assumem certo compromisso ideológico e passam a participar de forma assídua e os que já conhecem, apoiam e se identificam, embora não participem com tanta frequência, mas, se fazem importantes referências para os novatos, na alternância de papéis, passagem da história do grupo e na troca de saberes.

Esse processo é dinâmico. Do início da pesquisa até os dias de hoje foram várias as pessoas que se alternaram na realização dos encontros, na produção de materiais ou na proposição de debates. É evidente a existência da passagem e construção de saberes entre antigos participantes e novatos, validados na medida em que passam a sentir-se parte do grupo e se põem disponíveis para atuar seja na organização com a proposição de temáticas ou ações diretas, seja na elaboração de cartazes ou participação sistemática nas listas virtuais de discussão.

#### **4.1. Como chegar à Bicicletada?**

Conforme descrito no capítulo anterior, o reinício da Bicicletada aconteceu na junção de alguns grupos que viam nela além de um meio de transporte, um instrumento político. Ou seja, nesse espaço acontecia uma grande convergência de pessoas que utilizavam a bicicleta como meio de transporte, com experiências em movimentos sociais e grupos autônomos. A divulgação era feita principalmente através de cartazes espalhados em alguns pontos da cidade, na universidade e na internet, nas listas de discussão de e-mail, blog e redes sociais (ainda pouco utilizadas). Mas de fato, a grande maioria das pessoas novatas que chegavam ao encontro eram aquelas que já conheciam alguém do grupo ou participavam de outros movimentos. A Bicicletada, apesar de um grupo aberto, era pouco conhecida.

Com o passar dos anos, especialmente com a popularização da rede social *facebook*, o número de participantes aumentou. A rede social cumpriu uma função que até então não se conseguia, de expansão e visibilidade. No entanto, apesar desse aumento, muitos apenas passam pelos encontros, poucos demonstram interesse nas discussões e ações que estão para além da pedalada. Nesse sentido, dificilmente essas

pessoas permanecem, pois muitas vezes não se identificam com a forma de atuar do grupo.

Os que permanecem são aqueles que de fato têm um compromisso social com a bicicleta como meio de transporte e são multiplicadores da causa, seja por ações em outros grupos, seja no uso diário da bicicleta individualmente ou na participação em outros movimentos sociais. Outro aspecto interessante de observar são as pessoas que tem na Bicicletada suas primeiras experiências de movimento e conseguem compreender a importância do espaço, atribuindo significados aos encontros e pedaladas e que, a partir dessa experiência, passam a assumir compromissos sociais e ideológicos não apenas com o uso da bicicleta, mas pelo direito à cidade e a toda complexidade que esta envolve.

De fato a Bicicletada é espaço fluido, plural e diverso, não há imposição para quem participa ou deixa de participar. Através de processos e instrumentos de comunicação almeja-se o diálogo, um processo de aprendizado. Dialogar de fato, na modernidade, não é algo comum e natural como deveria ser dada a natureza humana.

Segundo Freire (1987), do encontro entre sujeitos que desejam a pronuncia do mundo emerge o diálogo, atividade essencialmente humana que se dá em uma relação de *eu-tu*, mediatizados pelo mundo. A palavra é a essência do diálogo não apenas como um meio para realizá-lo, mas a composição de duas dimensões, a reflexão e a ação, a práxis. É através da práxis que o ser humano é capaz de transformar o mundo. Entretanto, o diálogo verdadeiro somente é possível entre aqueles que desejam a pronuncia do mundo e não negam o direito da palavra ao outro ou impõem a sua. O diálogo é algo criativo e solidário em que sujeitos se colocam juntos a refletir e agir na transformação e humanização do mundo para a sua libertação. Para o autor, “existir, humanamente, é pronunciar o mundo e modificá-lo.” (p.78). Da disposição para esse encontro com o outro e o mundo que os novos participantes se colocam parte do coletivo ou não. Os que permanecem de fato precisam ter a fé nos homens e a esperança no mundo, elementos essenciais para o diálogo, pois representam *o que fazer*, sem isso o diálogo torna-se apenas discussão, na busca de imposição de ideias ou uma mera burocracia. “Sem o diálogo não há comunicação e sem esta não há a verdadeira educação” p.83.

Embora os encontros da bicicletada normalmente aconteçam apenas uma vez ao mês, a internet possibilita o ‘encontro’ virtual entre participantes e curiosos do grupo que ora dialogam ora discutem, ora informam ora comunicam.

## 5. O AMBIENTE VIRTUAL

Desde as primeiras manifestações, o ambiente virtual foi utilizado para agregar participantes, mobilizar, organizar e enredar Brasília no movimento nacional e mundial. O saite *bicicletada.org* converge as Bicletadas do país em um espaço autogestionado no qual qualquer pessoa desde que inscrita tem permissão para alterar ou postar materiais. Atualmente o espaço do saite de Brasília e o blog, outra ferramenta de comunicação virtual, estão em desuso. Ao que parece essas ferramentas foram ‘substituídas’ pelo uso da rede social *facebook*, muito embora cumpram funções diferentes.

O perfil da Bicletada Brasília no *facebook* foi criado em 2010 quando esta rede popularizou no país, tornando-se importante ferramenta de divulgação. O que antes era feito através de listas de emails ou na colagem de cartazes em alguns pontos da cidade, passou a ser realizada através da rede social, oportunizando que mais pessoas conhecessem a Bicletada. Outro fator interessante foi o favorecimento da comunicação e interação entre os grupos das Bicletadas de outras cidades e do mundo. No entanto, com grande volume de informações, a comunicação deixa de ser eficiente para o diálogo.

Desde o início da Bicletada, em outubro de 2002, até os dias atuais existe uma lista de discussão virtual *yahoogrupos*, espaço permanente de diálogo, seja na organização das bicicletadas, na divulgação de informações, na troca de experiências e saberes. Nesse ambiente são compartilhados textos, materiais audiovisuais elaborados individualmente ou coletivamente, críticas e reflexões sobre temas relacionados à bicicleta e a cidade.

Atualmente são aproximadamente 480 membros na lista de discussão virtual, número bastante superior à quantidade de participantes dos encontros presenciais e daqueles que postam ou respondem às mensagens. A próxima figura mostra a intensidade dos emails postados nos meses durante os anos e revela a movimentação do grupo desde sua criação.

	Jan	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez
2013	56	68	82	83	144	200	77					
2012	55	130	272	190	238	93	175	185	96	190	115	92
2011	233	276	444	290	319	353	166	170	250	242	82	60
2010	162	190	275	240	251	272	180	217	252	140	319	198
2009	49	53	177	340	266	212	201	179	188	183	334	335
2008	1	14	55	36	56	42	80	91	109	87	53	63
2007	2	1	3	3	6	5	2	6	6	16	4	3
2006	19	13	12	8	9	4	7	17	26	9	26	12
2005	22	28	19	12	55	17	16	34	32	15	20	
2004	50	24	60	46	65	38	27	35	39	23	48	13
2003	31	112	37	41	283	203	174	147	136	54	87	18
2002										35	84	26

**Figura 6** <http://br.groups.yahoo.com/group/bicicletada/> (24/07/2013)

A figura 6 apresenta maior número de postagens concentradas entre os anos de 2009, 2010 e 2011, época que coincide com a retomada das Bicicletadas e a assiduidade dos primeiros participantes do grupo. Embora nos últimos anos a Bicicletada tenha saído às ruas com maior número de pessoas, de acordo com a tabela, o número de participações nesse ambiente diminuiu o que supostamente pode ter sido provocado pela criação da página do *facebook* e, além disso, a criação de outras redes e listas de conversação tanto de movimentos sociais quanto de outros grupos de bicicleta que emergiram durante esses anos.

### 5.1. Os diálogos

Na educação como prática da liberdade de Freire (1987) a inauguração do diálogo acontece no processo de investigação do que ele chama de universo temático ou a escolha dos temas geradores que se dá pela mediação da realidade a partir da consciência dos sujeitos. No grupo virtual da Bicicletada, que tem como tema central a bicicleta como meio de transporte, ao mesmo tempo em que delimita um universo temático o expande para a multiplicidade de temas relacionados ao uso, vivências e

paradigmas que ela carrega. As postagens nesse sentido são diversas, mediadas pela leitura de mundo dos participantes e períodos históricos. Nesse sentido o diálogo pode ocorrer ou não dependendo da inquietação provocada pelo assunto.

Ainda de acordo com a figura 6, o mês de março de 2011, por exemplo, aparece com maior número de postagens, período que ocorreu o atropelamento na Bicletada de Porto Alegre o que gerou muita agitação. Na ocasião, muitos textos foram produzidos declarando solidariedade às vítimas e manifestando indignação. Os relatos denunciavam as injustiças de uma sociedade segregada, a opressão do sistema e, ao mesmo tempo, pronunciavam um mundo novo. Paralelamente, em outras listas de discussão acontecia o inverso, na qual buscavam culpados, chegando a acusar o grupo de ciclistas por incitar o atropelamento. As mensagens encaminhadas à lista das Bicletadas foram muito criticadas e contestadas pelos participantes. A partir dessas postagens B.A. escreveu um texto que se tornou o Manifesto da Bicletada Brasília (ANEXO II).

Com o título “Os Carros fecham as ruas, nós as enchemos de alegria”, o manifesto faz reflexões sobre o drama social onde reflete as contradições da sociedade, os processos de cisão e ruptura. É enfático quando apresenta a Bicletada como um movimento mundial que vem quebrando paradigmas desde a sua forma de atuar quanto de reivindicar. Traz com isso a cidade como espaço para o exercício da cidadania. Denuncia o modelo hegemônico, o sistema capitalista simbolizado na figura do automóvel, o conformismo e individualismo e também o fatalismo, o quanto as pessoas estão anestesiadas para a vida. Freire, (1996, p. 115), “Sempre recusei os fatalismos. Prefiro a rebeldia que me confirma como gente e que jamais deixou de provar que o ser humano é maior do que os mecanismos que o minimizam”. Nesse sentido, o grupo também traz a marca da rebeldia, aquela que denuncia e anuncia algo novo, a rebeldia revolucionária.

O diálogo promovido por alguns assuntos postados são verdadeiras produções de conhecimento, seja no agrupamento de informações técnicas, seja pelo conhecimento prático individual ou coletivo que, confrontados, produzem novas informações e leituras de mundo. Para exemplificar, o anexo III traz a temática sobre o uso do capacete, assunto polêmico e recorrente nas listas de discussões e debates entre ciclistas. Aparecem em anexo postagens do mês de abril de 2011 quando o uso do capacete é defendido por um dos participantes e contra argumentado por outros. O assunto gera muitos comentários dentre eles sobre os termos utilizados para definir as pessoas que pedalam, entre o ciclista e o bicicleteiro. Discussões estas colocadas como ‘chatas’ por

muitos, mas que se tornam essenciais quando retomamos a origem e história da bicicleta, reveladora da segregação social e espacial e de uma luta de classes. De fato essa é uma longa discussão e, assim como o uso da bicicleta no meio urbano, ainda são raros os estudos técnico-científicos produzidos, menos ainda utilizados na proposição de políticas eficientes de inclusão. Interessante observar que, apesar da fluidez dos participantes, muitos discutem em ambos os anos apresentando novos argumentos para ampliação da discussão.

Postagens como essas evidenciam o processo criativo, curioso e pesquisador dos participantes, que ao mesmo tempo em que aprendem ensinam, educam e são educados, dialogando uns com os outros são educadores e educandos. Freire (1996) traz que a pesquisa é inerente à arte de ensinar, “Pesquise para constatar constatando, intervenho e intervindo educo e me educo. Pesquise para conhecer o que ainda não conheço e comunicar e anunciar a novidade” p. 29. Sobre a curiosidade, o autor afirma que, “não haveria criatividade sem a curiosidade que nos move e nos põe pacientemente impacientes diante do mundo que não fizemos acrescentando a ele algo que fizemos” p.32.

Outro elemento desencadeador do diálogo é a escolha dos temas das Bicicletadas, que muitas vezes remetem a fatos ocorridos no mês que antecede o encontro ou a datas comemorativas. As temáticas são sugeridas e em seguida avaliadas. A partir daí, inicia-se a elaboração de materiais, cartazes e panfletos, e também alguma ação para o dia do encontro. Essa construção, porém, não é rotina, podendo acontecer ou não, dependendo do período ou fatores motivacionais muitas vezes em reação a algum fato.

## **5.2. A elaboração dos materiais**

O processo de confecção de materiais de comunicação vem acompanhado de exercícios pedagógicos realizados ora conjuntamente, ora individualmente. As propostas lançadas e avaliadas passam a representar graficamente o coletivo.

Muitas dessas produções são compartilhadas nas redes de comunicação comuns às Bicicletadas, copiadas umas das outras e adaptadas às ‘organizações’ locais. Apesar de autônomas, existem raízes e posturas políticas que as aproximam uma das outras, haja vista os símbolos e slogans que carregam, contribuindo para o processo identitário do movimento mundial.



Os cartazes são cheios de símbolos e frases que identificam o grupo e marcam um posicionamento político ideológico do movimento. Abaixo, alguns modelos de variados anos que ilustram a criatividade, a ludicidade e a pluralidade do coletivo.

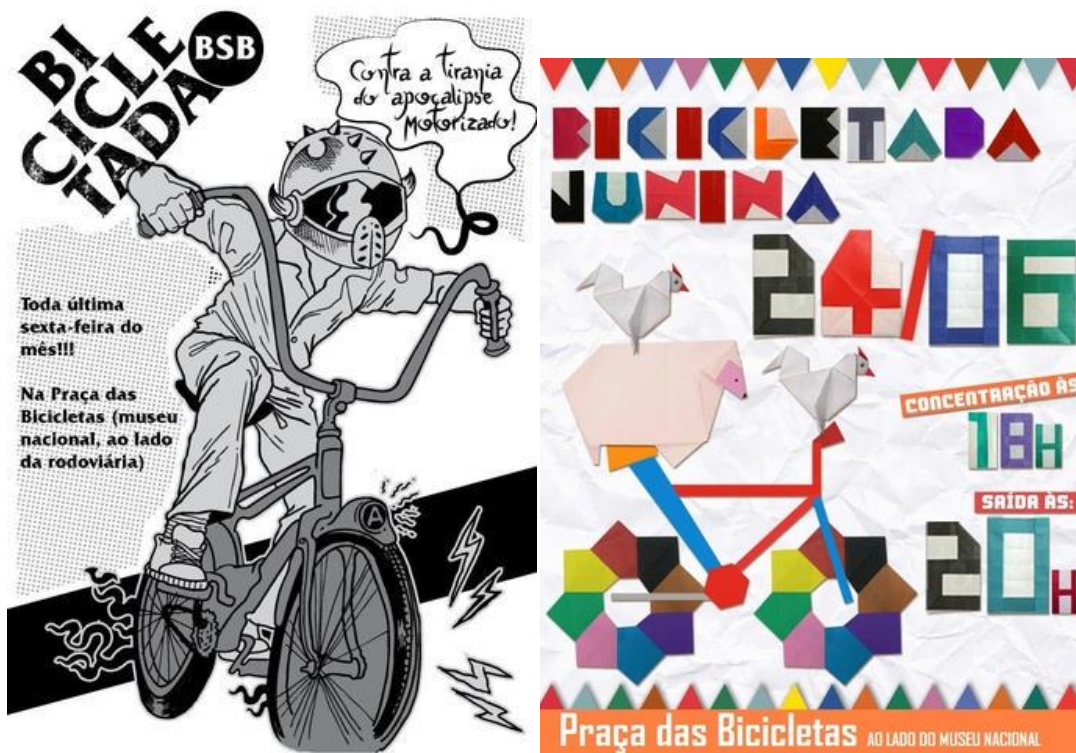


Figura 7 Cartazes em períodos diferentes

O primeiro cartaz faz referência ao livro *Apocalipse Motorizado* bastante lido, recomendado e indicado nas listas de discussões e sites das Bicicletadas. A frase “*Contra a tirania do apocalipse motorizado*”, revela diretamente a luta contra a imposição de um modelo de sistema, o uso excessivo do automóvel. O segundo cartaz mostra a temática da Bicicletada do mês de junho, uma referência às festas juninas.

Traz na arte o lado lúdico e bem humorado do coletivo. O terceiro cartaz apresenta na ilustração a figura de uma grande metrópole representada pelos arranha céus e uma mulher erguendo sua bicicleta. Nesse sentido mostra a mulher como participante ativa do processo de mudança. A frase “mais amor, menos motor” é cantada pelo grupo durante o percurso da pedalada e mais uma vez é explícito a luta contra o automóvel.

No anexo IV, outros cartazes que assim como esses são materiais de comunicação e dialogam com a realidade, denunciam de forma enérgica, bem humorada e provocativa a opressão do sistema, ou, ainda, dão destaque à bicicleta na sua plasticidade e versatilidade.

Assim como acontece com os cartazes, alguns panfletos são elaborados coletivamente e compartilhados nas redes para serem distribuídos ao longo do percurso aos pedestres e motoristas e entre os participantes das Bicletadas. Ver: anexo V.

Abaixo, um dos panfletos mais utilizados nas Bicletadas de Brasília, inspirado em uma charge de Paul Singer, utilizado ainda na primeira fase da Bicletada e espalhados até os dias de hoje.

♻️ por favor, passe adiante; antes de imprimir, pense nas árvores

## Em qual cidade você quer viver?



© Andy Singer

SINGER

**deixe o carro em casa sempre que possível** : ele polui o ar, congestiona as ruas, degrada a cidade, causa estresse e favorece o sedentarismo  
no espaço de 3 carros (freqüentemente com apenas uma pessoa) pode circular um ônibus com 60 passageiros ou andarem 20 ciclistas

**use transporte coletivo** : alguns minutos a mais no seu percurso tornam a cidade melhor para todos  
participe das discussões sobre transporte público e exija, das autoridades, melhorias no sistema do metrô e ônibus urbano

**em distâncias até 6km, vá à pé ou de bicicleta** : além de fazer exercício e economizar, você verá a cidade com outros olhos

**respeite o ciclista e o pedestre** : eles têm igual direito de circular nas ruas com segurança  
ao ultrapassar uma bicicleta, reduza a velocidade e mantenha distância. Nas faixas, a preferência é sempre do pedestre (a não ser que exista semáforo específico). Respeite as calçadas, as áreas verdes e jardins e os rebaixamentos no meio-fio.

Faça sua parte

---

www.bicicletada.org | bicicletania.cjb.net | apocalipsemotorizado.blogspot.com | www.ta.org.br

**Figura 8** Panfletos feitos com as sobras de papéis da gráfica

O panfleto traz uma imagem provocativa com um texto que informa como as práticas do cotidiano podem colaborar para uma cidade para as pessoas. Traz uma linguagem simples e direta sobre os problemas do uso do automóvel particular e

apresenta como alternativa a preferência pelo transporte coletivo, e, para curtas distâncias, o deslocamento a pé ou de bicicleta. Nesse sentido, pontua a questão da mobilidade como fator central para a qualidade de vida das cidades.

As redes sociais contribuem significativamente para o diálogo e também para a produção de materiais de comunicação, revelando-se excelentes espaços interativos, de educação e reflexão. No entanto, existe um hiato entre o espaço virtual e o presencial, pois raramente há continuidade ou ampliação do debate em ambos os espaços. Isso acontece principalmente porque as pessoas muitas vezes não são as mesmas dado as preferências, interesses e forma de expressar de cada uma delas. Sendo assim, todo o processo reflexivo que ocorre no ambiente virtual não necessariamente converte-se em ação, no momento de encontro do grupo. De acordo com Freire (1987) toda a reflexão sem a ação é ‘blábláblá’ e toda a ação sem reflexão é ativismo alienante. Contudo, mesmo que estes dois ambientes não caminhem necessariamente juntos, os mecanismos de comunicação e o acúmulo de vivências proporcionados por ambos favorecem a práxis que pode ser percebida em atitudes individuais ou coletivas que extrapolam os não limites das Bicletadas.

## **6. RITOS DE APRENDIZAGENS**

Os encontros presenciais da Bicletada acontecem sob forma de rituais encharcados de símbolos e experiências de aprendizagem que se dão através do diálogo, da transmissão da tradição e da práxis. A fim de aprofundarmos na dinâmica desses rituais, os procedimentos pedagógicos e de aprendizagem que carregam, analisaremos duas partes do encontro. A primeira, na concentração onde acontecem a acolhida, as oficinas autogestionadas e a grande roda. E o segundo momento quando o grupo sai às ruas.

### **6.1. A acolhida**

De acordo com Makiuch (apud MMA, 2005), em educação, o encontro do educador com o educando deve ser feito sob forma de acolhida ao outro, levando em consideração o acolhido como um ser humano singular que sente, pensa, tem prazer e vive. “É a aceitação da pessoa em uma realidade concreta, sócio histórica e cultural, não podendo ser este outro reduzido a um aprendiz de ‘competências e habilidades’.” (p.31)

A acolhida é o primeiro dos rituais que acontecem na Praça das Bicicletadas. Aos poucos as pessoas chegam à praça, momento de rever e fazer novos amigos. O ambiente é descontraído e propício à formação de laços afetivos que se dá na aproximação entre pessoas conhecidas e ainda desconhecidas.

À medida que o número de pessoas aumenta, naturalmente, pequenos círculos de conversação se formam. Os assuntos são diversos e variam de acordo com o interesse e experiências de cada um.

Na educação como prática da liberdade cunhada por Freire (1987) antes da escolha do conteúdo programático da educação, tem-se a exploração dos temas geradores ou universo temático momento de inauguração do diálogo. Assim como na metodologia de Freire, em que os sujeitos se colocam em pequenos círculos para a exploração de temas de interesse próprio, na acolhida da Bicicletada esse processo acontece naturalmente, na medida em que as pessoas espontaneamente se agrupam em diálogo. Esse universo temático normalmente relaciona temas como a própria bicicleta, política e cidades. Segundo o autor, nesses temas o ser humano se depara com as *situações limites*, que de acordo com a percepção pode ser interpretada como situações limites sem possibilidades, ou situações a serem superadas por meio da ação na própria realidade. É nesse momento que o ser humano toma posições entre a conservação da estrutura ou da transformação da realidade. Nesse sentido, é na exploração do universo temático, ao deparar com as situações limites, que muitos participantes se agrupam em movimento de ação sobre a realidade.

Daí a emergência de outros grupos, por exemplo, a Sociedade das Bicicletas e o time de BikePólo<sup>29</sup> criado recentemente no final do ano de 2012, que de certa forma, ampliam as possibilidades e dão continuidade às aprendizagens das Bicicletadas.

## **6.2. As atividades autogestionadas**

Conforme descrito nos tópicos anteriores, a exploração desse universo muitas vezes antecede aos encontros. Com isso, atividades como pinturas de faixas, camisetas,

---

<sup>29</sup>Jogo de Pólo comumente praticado sobre cavalos que foi adaptado ao uso de bicicletas. “O principal objetivo do Bike Polo é fazer gols, assim, dois times de três jogadores se posicionam em lados opostos da quadra, cada um com um taco em mãos. A bolinha – similar à de tênis – fica no centro até o início do jogo. A partida dura, em média, 10 minutos, mas pode acabar também quando o um dos times fizer 5 gols sobre o adversário. É proibido colocar o pé no chão. Caso ocorra, o competidor sai da jogada e vai até uma “zona neutra”, para ser liberado e retornar à partida.” (<http://vadebike.org/2012/08/liga-feminina-de-bike-polo/>)

confeção de cartazes são exploradas nos encontros. Essas atividades beneficiam a troca de experiências, a aprendizagem coletiva e colaborativa, estimulam a comunicação e criatividade.



**Figura 9 2009, pintura de camisetas e stencil.**

Há também as ações mais complexas que exigem planejamento prévio, problematizadas nos ambientes virtuais, realizadas na própria praça por meio da proposição de oficinas autogestionadas.

Em algumas concentrações acontecem atividades autogestionadas realizadas por coletivos que se organizam anteriormente com ou pelos próprios participantes. As atividades direcionadas são importantes na medida em que abrem um espaço de diálogo direcionado em torno de um conteúdo programático. Ao contrário de uma organização tradicional, onde os conteúdos são impostos, nas bicicletadas esses conteúdos são debatidos entre os propositores e participantes do coletivo que se mostram interessados ou não, além disso, avaliam a pertinência das temáticas.

A próxima figura traz a imagem de um a projeção de vídeos sobre as bicicletas e as cidades, encontro realizado na Praça Zumbi dos Palmares, próximo ao centro comercial de Brasília. No mesmo dia, a temática da Bicicletada foi de festa junina, em que as pessoas foram vestidas a caráter e ainda compartilharam comidas e bebidas típicas.



**Figura 10 Julho/2012** Projeção de filme e roda de conversa.

Nesse dia, a metodologia utilizada para a execução da atividade foi tão bem planejada e desenvolvida que a tradicional pedalada pela cidade não aconteceu. O envolvimento na atividade e o diálogo fizeram com que os pedalantes preferissem permanecer no local e desfrutar melhor daquele momento. Ou seja, foi uma atividade impregnada de sentidos e significados que permitiu a ação e transformação da realidade, naquele momento substituiu a tradicional pedalada, normalmente o momento auge dos encontros.

Em outubro de 2011, por iniciativa de um coletivo da cidade junto com os participantes da Bicletada, foi pintada uma bicicleta gigantesca no chão da Praça das Bicletas.



**Figura 11 Outubro/2011** Pintura da Praça

Com a praça quase vazia, com exceção dos participantes da bicicletada, a ação ocorreu tranquilamente. Os policiais que passaram não interferiram, as poucas pessoas

que passaram pelo local sequer pararam para ver que estava acontecendo. O fato demonstra o quão desprovido de sentido e valor tem esse espaço para as pessoas, a não ser aos gabinetes.

As intervenções urbanas ou ações diretas permitem a práxis, a reflexão e ação sobre a realidade. São ações que interferem diretamente no local através de algum tipo de ato que marca momentaneamente ou permanentemente uma causa. Normalmente esse tipo de ação gera bastante euforia e atrai muitos participantes, pois oportuniza uma ação muitas vezes nunca experimentada e que dificilmente seria feita sozinha.

A realização desse tipo de atividade supera as situações limites e atos limites dada a ocupação de um espaço público obsoleto na sua construção para o encontro entre as pessoas, e as condições aparentemente desfavoráveis à ação que exige organização, colaboração e união do grupo. Elementos esses elencados por Freire (1987) para a ação dialógica em que “sujeitos se encontram para a pronúncia do mundo, para a sua transformação.” (p. 166)

### 6.3. A grande roda



**Figura 12 Bicletada Extra Dia Mundial sem carro, setembro 2011**

Após o momento da acolhida e das oficinas autogestionadas, abre-se uma grande roda com a participação de todos os presentes. Tem como propostas apresentar aos novatos a Bicletada, o surgimento, as inspirações e razão de ser e apresentarem-se uns aos outros. Normalmente essa roda é dinamizada pelos participantes mais antigos, que assumem a palavra para transmitir a interpretação e história do movimento. Abaixo, relatos de duas apresentações na grande roda.

“A Bicletada na minha compreensão também é um ato político, uma manifestação política. Mostrar para os carros que também existem

outros meios de locomoção. Tem também a ideia de massa crítica de que quando um certo número de pessoas começa a fazer uma atividade, aquela atividade começa a ganhar uma visibilidade maior que só daquelas pessoas que estão fazendo, mas muitas pessoas tomam consciência daquele ato. Então tem essa ideia também de várias pessoas andando de bicicleta e outras pessoas que não andam de bicicleta veem aquilo e sentem-se atraídas por andar de bicicleta. Alguém quer complementar? (Pausa) As dicas de segurança também estão aqui no panfletinho. A cada bicicletada a gente também define o trajeto que a gente vai fazer naquele dia. Não é nada pré definido. Também não há líderes, é autogestionado. Eu mesmo estou há um bom tempo sem vir, já cheguei tomando a voz aqui. (risos) Horizontal, democrática, popular, ecológica, sustentável.” P.Pi Maio 2011

“Tem muito tempo que eu não participo da bicicletada, então a maioria das pessoas aqui eu não conheço. Participo da bicicletada desde que a gente retomou ela aqui em 2008. Acho que de repente seria legal a gente se apresentar pra gente se conhecer melhor. Não sei se todo mundo aqui já participou de alguma bicicletada. Ela acontece toda última sexta do mês, a ideia é a gente retomar a rua, retomar a cidade, o espaço público, reivindicar o espaço para as bicicletas e um pouco mais de vida nesse mar de concreto e máquina que é Brasília, cidade cemitério, cidade dos automóveis. O nome das gringas é *Critical Mass*, massa crítica, justamente com essa ideia da gente formar uma massa pra poder ocupar as ruas, porque quando a gente tá sozinho todo dia, é uma situação de muita fragilidade e ao mesmo tempo é um exercício de empoderamento que a gente faz todo dia de bicicleta. Então essa última sexta-feira do mês é justamente o espaço que a gente tem de se juntar pra ter alguma força com as nossas bicicletas” P.Po Junho 2011

As falas trazem elementos para o entendimento de uma prática revolucionária de um novo jeito de estar e se relacionar com a cidade e com os outros, demonstra uma experiência comunitária baseada na teoria dialógica da ação, na superação oprimido opressor. Traz à tona a questão da coletividade. Revela a cidade como espaço de conflitos e a Bicicletada como uma nova resposta. Pautada em princípios ecológicos, ambientais, de ressignificação de espaços e principalmente da participação e intervenção.

De fato esse é um momento da passagem da tradição e memórias do movimento que se dá através da fala e da escuta. Antigos e novos participantes são diferenciados quanto aos saberes que carregam o que permite a troca ou o diálogo.

De acordo com Freire (1987) as autênticas lideranças revolucionárias são fundamentais na ação dialógica revolucionária em que se almeja a libertação dos seres humanos. Essas lideranças desenvolvem o papel de unir os oprimidos e junto a eles se organizarem, acreditando nos sujeitos, fazê-los crer na libertação e superação das situações limites. Nesse sentido a fala na grande roda corrobora com o discurso de uma



liderança revolucionária que em alguns momentos se coloca como autoridade devido aos saberes acumulados das experiências com o grupo, mas que não é autoritária, ao contrário, estimula a participação e convoca a todos para a práxis (reflexão e ação) em situação de igualdade.

Freire (1996) elucida que o processo de comunicação exige entre a fala e a escuta, o silêncio, que não é ingênuo, mas, respeitoso ao outro. É através dele que se dá o processamento interno do seu conteúdo e assim a chance de formular dúvidas e indagações.

Após a explicação sobre o sentido das Bicicletadas, é passada a palavra. É nesse momento que alguns participantes revelam suas leituras de mundo ao outro.

“(…) As obras lá do Belo Monte começaram. Na terça ou quarta-feira teve o assassinato de dois militantes ambientalista lá no Pará. E, hoje, cheguei agora às 18horas, abri a internet e vi que teve uma liderança do MST lá de Rondônia que foi assassinada. Então essa semana foi bastante fatídica, então eu queria só relatar o fato aqui. Eu tô me sentido de ressaca. E não sei se cabe a gente fazer um minuto de silêncio, de luto mesmo a tudo isso que está acontecendo.” P.Pi Maio 2011

“O Comitê Popular da Copa é um monte de associações que se reuniram para discutir os impactos da Copa aqui no DF. Já houve alguns seminários e foram levadas sugestões daqui para o comitê nacional que é no Rio. E agora dia 30, amanhã, os Comitês estão programando uma manifestação em cada uma das cidades onde terão jogos e amanhã é o sorteio das chaves. Aqui nós pensamos em fazer essa faixa e deixar pendurado na rodoviária. A gente convida então todo mundo a vir aqui amanhã pela manhã para pintar e colocar essa faixa.” M.M Julho 2011

Embora a grande roda seja um espaço de comunicação rápida, em que os assuntos emergentes não são discutidos com profundidade, na troca de informações, reflexões de conjunturas ou sugestões para organização das Bicicletadas, esse é um momento importante de comunicação.

Por meio desses relatos, são revelados o universo temático do grupo e o apontamento para uma multiplicidade de conteúdos, comunicados importantes na troca de informações e construção de saberes, enredamento e convergência de novos sujeitos possibilitando avaliação crítica dos fatos.

Por último é definido o percurso da pedalada, que preferencialmente passa por locais movimentados de modo que a Bicicletada possa interagir com as pessoas.

#### **6.4. “Vem, vem, vem pra rua vem, de bicicleta!”**

A saída às ruas é a consolidação das experiências expostas anteriormente. É o momento de colocar em prática toda a teoria que foi refletida durante as pesquisas, produções dos materiais, diálogos e oficinas. As ruas são palco para a transformação do mundo quando os sujeitos agem nela e juntos se libertam. Certamente é a realização da utopia.

Quando a massa de ciclistas sai às ruas cantando, gritando, utilizando faixas e acessórios escancaram a realidade invisível de conflitos entre a velocidade e individualidade e o direito de transitar. É como dissessem ‘estamos aqui, nós existimos’. É o grito coletivo dos oprimidos quando pedalando sós diariamente pelas ruas.

Se durante a rotina da semana os motores dominam, na última sexta feira do mês, é a vez dos ciclistas. Em clima de festa e ritmo lento tomam as vias normalmente ocupadas por veículos. Dessa forma, o grupo impõe a velocidade e determina o fluxo da pista ora ocupando todas as faixas, ora apenas uma, ora dividindo o espaço com os veículos, fazendo isso de acordo com o tamanho da massa e dos locais por onde passam.

A ocupação das ruas é uma das formas de expressão da comunicação, por isso é realizada com muito bom senso pelos participantes. A ação de fechar as ruas para o fluxo de carros quando realizada se dá por alguns segundos ou poucos minutos, não há a intenção de incitar a ira, mas de chamar a atenção sobre a opressão dos automóveis e o compartilhamento das ruas.

A disputa pelo espaço entre motoristas e ciclistas fica evidente. A massa exercendo o direito de manifestar e os motoristas com comportamentos arriscados de ultrapassagens acompanhadas de buzinas e xingamentos ou até mesmo atropelamentos. A figura 13 mostra um desses casos que a motorista não esperou o grupo fazer o retorno e acelerou o carro sobre um dos participantes.



**Figura 13 - 2010 Atropelamento durante a Bicletada**

De fato, esse tipo de situação tem se tornado cada vez mais raro nas bicicletadas. Grande parte dos motoristas compreende a manifestação e até mesmo apoiam acenando e buzinando. Pedestres param para assistir a passagem das bicicletas, fotografam e aplaudem.

Nas vias de cruzamento ou intersecções quando os motoristas estão parados ou na passagem pelos bares da cidade, sempre que possível são distribuídos os panfletos e quando oportuno uma rápida conversa sobre o movimento.



**Figura 14 Panfletagem**

A panfletagem é outro recurso da comunicação, que em linguagem curta e direta transmite a leitura de mundo do grupo. O ato de entregar e também o de receber aproxima os opressores aos seus oprimidos em situação de início de diálogo, mesmo que instantaneamente. É quando o oprimido tem a chance de falar aos seus opressores.

Desse modo, slogans são pronunciados, “*mais bicicletas, menos carros*” é um dos gritos mais comuns e, apesar de muitas vezes soarem como catequizações, estas são refletidas ao longo das atividades que compõe a Bicicletada.

“*Eu sou ciclista, pra Petrobrás eu não dou o meu dinheiro.*” É um dos cantos que surgiram em meio as Bicicletadas. Revela a escolha do grupo que se coloca ao lado dos oprimidos e pronuncia também a luta contra o capital hegemônico. Conforme visto nos tópicos anteriores, ciclista é uma palavra utilizada pejorativamente para se referir aos que segundo a visão de alguns são os ‘foras da lei’.

Conforme discutido em capítulos anteriores, mostrado nos cartazes e nos títulos do trabalho, o uso de símbolos e frases proporcionam identidade ao coletivo. A placa utilizada por muitos participantes em suas bicicletas é uma das marcas do grupo. “*Um carro a menos*” revela a luta diária e individual dos ciclistas.



**Figura 15 Placas colocadas nas Bicicletas**

Como bem coloca Paulo Freire a comunicação é a ação de transformação do mundo. É através dela que há a denúncia do mundo e a pronuncia de outro. É utilizando-se de diferentes expressões simbólicas comunicativas que o grupo age com o mundo na convocação de novos sujeitos para essa ação.

Certamente o momento da saída do grupo é um dos ritos mais esperados dos encontros. É um momento de celebração em que de fato os participantes se colocam em situação de igualdade em suas bicicletas. Apesar de ser um dos ritos, nenhuma pedalada é igual à outra, pela fluidez no fluxo de participantes e na troca de papéis que ocorrem no movimento da massa espontaneamente.

Nas ruas a figura das lideranças é diluída na formação de um corpo político e orgânico. A dinâmica das ruas, assim como funções e papéis, não é definida na grande roda, esses emergem de acordo com a necessidade e iniciativa dos participantes.

Enquanto na roda de conversa o novo participante escuta, em um movimento que não é passivo, mas de construção de um pensamento, na pedalada das ruas ele é protagonista, seja no momento da panfletagem, na rolhagem (interceptação de cruzamentos), na cantoria, ou no direcionamento da massa, exercendo a autonomia.

Em uma das Bicletadas, quando estava próxima às pessoas que tomavam a dianteira da massa, registrei a seguinte situação e diálogo:

- “E agora, para onde nós vamos?
- Eu respondi: - você escolhe!
- Ele: Mas é a primeira vez que eu participo.
- Eu: Você conhece esse local?
- Ele: Sim, moro por aqui.
- Eu: Decide, vamos acompanhá-lo.
- Ele: É a primeira vez que participo e já estou decidindo?

O rapaz abriu um sorriso, entrou em uma das ruas conduzindo a massa por outro percurso. O reencontrei depois de algum tempo.  
Ele: Foi bom passar por ali, pois passamos por *tal e tal* local.

A situação revela o processo de conquista da autonomia que se dá em relação, na confiança mútua com o outro, nos processos de escolha e decisão, acompanhados de muita alegria e responsabilidade.

O encontro demonstra que, embora na rotina da cidade os sujeitos possam parecer ou sentirem-se como pedalantes solitários, existem outros na mesma condição que acreditam nas ações como possibilidades de mudanças, que está para além do interesse pessoal, mas para a coletividade. A pedalada nas ruas forma uma massa crítica de certezas, de que a mudança é difícil, porém possível. (Freire, 1996). Juntos o grupo renova suas esperanças para recomeçarem a luta diária e solitária nas ruas. Essa talvez seja a grande emoção de partilhar o momento, de não estar só e de que é possível mudar. Estar com o outro traduz e significa o existir.

Embora muitos dos participantes ao longo do caminho dispersem para seus destinos, o encerramento do percurso é na Praça das Bicicletas. A energia com que o grupo retorna é reveladora das 'conquistas' da noite. Há dias em que o grupo não quer parar de pedalar transbordando-se de alegria.

Os remanescentes normalmente estendem a confraternização na própria praça ou para os bares, onde continuam as comemorações, articulações e desdobramentos desses encontros.

## **CAPÍTULO V – “INVASÃO DAS BICICLETAS. BICICLETAS SÃO PARA GENTE DE MOTOR QUENTE NÃO POLUENTE. PAREM OS CARROS, DIMINUAM OS CARROS, QUEREMOS PEDALAR EM TODO LUGAR” PLÁ<sup>30</sup>**

### **1. ESPAÇOS POLÍTICOS E EDUCACIONAIS NADA CONVENCIONAIS**

De acordo com Brandão (apud MMA, 2005) a aprendizagem acontece em dois momentos de socialização. O primeiro no período do nascimento e da infância quando há descoberta do próprio corpo ou nas relações maternas e paternas. O segundo período é simultâneo ou seguido da saída desse ambiente familiar para o convívio social com os diferentes seja em grupos de amigos, escolar, momentos de lazer, etc. Embora ao falarmos de aprendizagem muitas vezes o imaginário social remeta ao ambiente escolar, este é apenas um dos variados ambientes que permitam a troca com o outro, o social. Ainda segundo o autor,

“Quase tudo que nós vivemos em nossas relações com outras pessoas ou mesmo com o nosso mundo, como no contato direto com a natureza, pode ser também um momento de aprendizado. Podemos não estar conscientes disto, mas cada troca de palavras, cada troca de gestos, cada reciprocidade de saberes e de serviços com uma outra pessoa, costuma ser também um momento de aprendizagem. (p. 86)

Foi nesse sentido que buscamos compreender na constituição, na dinâmica e ritos das Bicicletadas os processos de aprendizagens inerentes a esse grupo. Dada a diversidade de interesses e significados de cada participante, a cultura local e regional, as situações e dramas sociais vivenciados, conforme evidenciado nos capítulos anteriores, as aprendizagens são diversas.

No capítulo III, nas falas dos participantes da roda de conversa aparecem dois grupos de sujeitos participantes das Bicicletadas que se diferenciam quanto ao tempo de envolvimento com seus respectivos grupos, tipo de participação e frequência nos encontros. Há ainda outros dois grupos que nunca participaram e se aproximam do grupo frente aos interesses comuns seja pelo uso da bicicleta ou pelo aspecto libertador e libertário dos coletivos. Sendo assim, é possível afirmar que as Bicicletadas não são amorfas, portanto, há movimentação de interesses e papéis que, nesta dinâmica, se dão como trocas de saberes, onde o que educa é educado e o educando também é educador.

---

<sup>30</sup> Compositor popular das ruas de Curitiba. Participa das Bicicletadas há muitos anos. Gravou vários CDs e músicas sobre bicicletas e Bicicletadas. Imperdível!

Sendo assim, os aprendizados são diferentes bem como os significados atribuídos e a motivação de fazer parte do coletivo.

Tais situações foram melhor detalhadas no capítulo IV, na descrição da Bicletada Brasília, na análise dos ambientes virtuais e presenciais percebidos principalmente no diálogo, na elaboração dos recursos de comunicação e nos rituais de passagem e de aprendizado.

Muitos dos participantes começam a utilizar a bicicleta no dia a dia a partir do encontro com as Bicletadas, pois afirmam que lá aprenderam a pedalar no trânsito ou superaram seus medos. Aparecem também relatos sobre a importância do coletivo para encorajar e manter a atividade.

O encontro com o outro desconhecido, o fazer amigos ou encontrar os amigos são falas comuns que fazem sentido na medida em que, mais que fazer amigos, o espaço torna-se local de trocas de conhecimento e também perturbações das certezas. Os pequenos círculos de conversação que se formam são onde acontece essa relação mais próxima. Mediada pela afetividade e interesses comuns, às vezes, apenas trocas de informações passam a ser muito mais que isso, tornando possibilidades de reencontros na potencialização de ideias para a ação.

Também há aprendizagem política, do convívio com a diferença, o saber dialogar e interpretar as visões de mundo. Arendt (2010) compreende os espaços políticos como aqueles que acontecem entre as pessoas com a intenção de discutir e fazer algo em prol de um todo. Embora em nosso imaginário estes muitas vezes estejam vinculados com a figura do Estado, de controle social, da política convencional, espaço excludente, a autora desconstrói esse caráter e traz à discussão os espaços políticos e do fazer política cotidianamente por meio de relações estabelecidas entre os seres humanos singulares em situação de igualdade.

Nesse sentido, as Bicletadas são a própria desconstrução e um reaprender a fazer política, quando na sua forma constituem e são constituídas de processos políticos e se assumem como espaço aberto de discussão e ação. Estimulam a participação, algo que na cultura e educação brasileira não é fomentado e ainda assim em muitos setores é privilégio de poucos.

Paulo Freire afirma que toda educação é política, porque toda ela é práxis, é reflexão e ação, se dá em comunhão entre seres humanos para sua libertação mediatizados pelo mundo, a realidade que nos move. Assim como Arendt, que traz o conceito da natalidade, o nascimento do ser humano para o mundo, Freire nos coloca o

processo de libertação como o se fazer existir no mundo, de reconhecer-se sujeito, do *ser mais*.

A vivência na Bicicletada desestabiliza, provoca a ousadia e o uso da criatividade. Faz com que os participantes se movam saem da zona de conformismo para tomarem iniciativa. Isso também é aprendido!

Embora muitas vezes negligenciado, outro aspecto interessante de aprendizado é o uso do corpo. Nas Bicicletadas os participantes utilizam seus corpos, nas ações como no pedalar pelado, no uso de adereços ou no risco que assumem ao ‘enfrentar’ o trânsito opressor das grandes cidades. Sennett (2005) traz que as cidades e os corpos se compõem e decompõe simultaneamente, pois são dependentes um do outro. Afirma que “estamos condenados à privação sensorial pelos projetos arquitetônicos dos mais modernos edifícios, e a passividade, a monotonia e cerceamento tátil que aflige o ambiente urbano” (p. 15). Para o autor, o corpo humano está passivo e inerte quanto a experimentações, tornando as pessoas apáticas e inconscientes uma das outras. Revela ainda que os locais e espaços físicos são determinantes para o tipo de relação que estabelecemos uns com os outros, porém estes tem sido cada vez mais alienantes. Sendo assim, é somente na mudança de relação que estabelecemos com os espaços e a maneira como nos inserimos nele é determinante para a aproximação ao outro. Nesse sentido, as Bicicletadas cumprem muito bem o papel de chamar a atenção sobre os corpos que pedalam, ou sobre a vida que existe sobre as duas rodas. Fazer a bicicleta girar e mover no espaço com a própria força desperta sentidos corporais, o cuidado e autonomia sobre os corpos.

Sobre a constituição das Bicicletadas e a inserção delas no meio urbano, Duarte e Santos (2012) apresentam uma leitura muito próxima a esse estudo, embora não se atendem profundamente para a questão das aprendizagens. Reconhecem que as Bicicletadas como espaços de autotransformação e transformação do mundo e as denominam como coletivo *eco estético político*, embasados na teoria de Arendt e Foucault. Nesse sentido nossas discussões corroboram sobre a forma como se apresentam e as ressignificações sobre o uso do espaço público, um novo jeito de viver a cidade e se relacionarem.

## **2. FORMA É CONTEÚDO**



Na educação crítica, forma e conteúdo correlacionam-se dentro de uma realidade, no ato educativo, onde a finalidade da educação está implícita (Pinto 1991). Portanto, forma e conteúdo estão imersos num processo histórico a serviço do social. Ou seja, devem estar situados com problemática da sociedade a fim de que haja uma mudança da condição humana como possibilidade de transformação. É nesse sentido que emergem os conteúdos das Bicletadas, na sua forma de (des)organização, em meio a uma caótica teia de relações de ideias e ideais. Se os temas geradores não são de fato um processo intencional de ensino, muitas vezes não dialogados, é por conta da sua forma, entre acordos e desacordos, que não esvazia, mas preenche um saber de convivência, democracia e participação.

Sob o ponto de vista das linhas pedagógicas, identificamos nas Bicletadas as tendências progressistas de educação: libertadora e libertária. Essas tendências partem de uma análise crítica das realidades sociais e estão à margem da sociedade. Embora tenham sido intensamente discutidas a partir dos anos 70, segundo Libâneo, apud Gadotti (1987) estas jamais conseguiriam firmar-se como uma educação hegemônica em uma sociedade capitalista, pois são instrumentos de luta por transformações sociais.

Ambas apresentam como características a educação popular definida por Paulo Freire como “a prática política entendida e assumida na prática educativa.” Esta educação não está condicionada à questão etária, mas à opção política do educador, assim como não tem a ver com o espaço em que é praticada, podendo ser na educação formal (escolas) ou espaços informais de educação. (BARRETO)

Embora as Bicletadas não tenham objetivos explícitos ou sistematizados de educação, reconhecemos nesse espaço elementos indicadores de uma prática pedagógica política, transformadora e emancipatória presentes desde os princípios norteadores geradores da prática anarquista, ou seja, da educação libertária até ao desenvolvimento de rituais de aprendizagem coletiva, círculos de cultura, por exemplo, que a aproxima do processo da educação libertadora do educador Paulo Freire.

De acordo com Gallo, 1994, a tendência libertária de educação tem como inspiração a filosofia política anarquista que, meio a uma gama de concepções, apresentam quatro princípios geradores: a autonomia individual, a autogestão social, o internacionalismo e a ação direta. Esses princípios estão fortemente relacionados às concepções e práticas das Bicletadas.

A autonomia é experienciada quando o sujeito na sua singularidade sente-se parte de um todo social e age sobre ele, exercendo papéis fundamentais no coletivo.

Nesse sentido, a autonomia está relacionada com o social, pois não existe sujeito sem a sociedade e sociedade sem sujeito. A autogestão é realizada a partir dessa autonomia e da ação do sujeito, na vivência de uma organização horizontal onde todos agem no/para/com o grupo. O internacionalismo está circunscrito na problemática globalizante. Nesse sentido, existe uma rede mundial solidária que age sobre assuntos de ordem global, social e econômica, extrapolando as barreiras de estados e continentes. Apesar de o grupo agir localmente, as demandas emergentes são de ordem planetária. Entendem a humanidade como um todo, por isso não basta resolver um problema local se este é mundial. As ações diretas são práticas desse coletivo, que geram produtos ou através de elaboração de cartazes, ou por meio de panfletos, fanzines, ocupação de espaços públicos e instalações. Por meio de produções artísticas ou textuais o mundo é pronunciado. Essa pronuncia vem acompanhada de denúncias e análises críticas sociais. Está diretamente relacionada com a ressignificação do uso do espaço urbano, seja no colorir desses espaços, na ocupação de áreas públicas e revitalização das mesmas, ou na ocupação das vias normalmente tomadas por automóveis. Mesmo que momentaneamente exerçam transformações locais provocativas de reflexão.

Ainda segundo Gallo “na perspectiva de educação anarquista, a única educação revolucionária possível é aquela que se dá fora do contexto definido pelo Estado, sendo esse afastamento já uma atitude revolucionária.”

A forma como se organizam, sem lideranças definidas, objetivos explícitos e a espontaneidade assegura a esses grupos o distanciamento necessário contra possíveis cooptações do Estado, fato que vem marcando profundamente os movimentos organizados.

A clareza dessas concepções políticas e práticas sociais na maioria das vezes está restrita aos sujeitos que participam com assiduidade do grupo nos encontros presenciais ou nas listas de discussão virtual e que involuntariamente tornam-se referências para outros participantes. Na concepção libertária de educação, a autoridade é importante quando exerce papel de conservação de uma história e tradição para a superação da mesma na experiência de princípios do movimento que são passados pelos participantes mais antigos. Para tanto, autoridade não está relacionada com autoritarismo, na relação sujeito objeto. A relação de autoridade é de confiança e respeitosa entre sujeitos singulares.

De certo, este é um desafio para veteranos, a transmissão e problematização das memórias do movimento e significá-lo diante da realidade. Essa transmissão não é

simplesmente um depósito de informações, mas tem início no diálogo na construção e reflexão. Embora de maneira implícita, ou muitas vezes inconscientemente, são nos rituais dos encontros que acontece a passagem da tradição, compreendidos na prática libertadora de educação.

Embora Paulo Freire tenha sistematizado experiências de ensino aprendizagem com significativos resultados, não teve pretensão de estabelecer um método, “sua grande preocupação relaciona-se com a questão da produção de conhecimento e o ato de conhecer não se dá através de um método.” BARRETO. Sua contribuição é filosófica e pedagógica, ou seja, traz à luz a prática para o desenvolvimento de uma teoria que se faz e refaz na reflexão de uma prática, a práxis.

Sendo assim, a leitura de mundo do autor foi utilizada para interpretar as dinâmicas das Bicicletadas. Evidentemente os processos não são os mesmos da prática educacional para qual o autor se debruça, até porque em sua teoria discute a intencionalidade do ensino. No caso das Bicicletadas os processos educacionais que ocorrem emergem das performances, dos rituais e do diálogo, a intenção educativa nesse caso não é clara e não pretende ser, muito embora funcione como a catraca da bicicleta, o que permite o movimentar, através do impulso humano.

### **3. UTOPIA E ALEGRIA PARA CULTIVAR**

Do processo de compreensão do fenômeno, da interpretação das informações, das vivências pessoais e em grupo, dois elementos se destacam na medida em que se fazem comuns em todos os relatos dos participantes, seja da roda de conversa ou nas falas, produtos e ações das Bicicletadas de Brasília: a utopia e a alegria, fundamentais para se fazer história.

Freire (2009) traz esses temas para o âmbito da educação e revela que a arte da pedagogia deve vir acompanhada da alegria e da utopia, sem elas a práxis não faria sentido. A utopia desconstrói o modelo determinista e fatalista que assola os tempos atuais e provoca a problematização da realidade, causando indignação, pois abre os olhos para as invisibilidades e faz mover corpos anestesiados. Por isso a raiva é parte desse processo e legítima na medida em que reflete uma realidade denuncia para anunciar. Portanto, a alegria não é alienada, está unida à utopia e à coletividade no

sentido de juntos reconhecerem os problemas e terem ciência das suas possibilidades e superações.

A alegria e utopia estão intimamente relacionadas com a fé e esperança. Para Freire, a fé nos homens é o sentido de toda a práxis pedagógica, a esperança confere o sentido para a educação. Arendt diz que somente a atividade da ação é capaz de devolver aos seres humanos a fé e a esperança, características essenciais da existência humana. Illich (1988), problematiza dizendo que no mundo atual a expectativa vinda de promessas, própria da era de incertezas, substituiu a esperança e que é preciso reviver o homem esperançoso que compreende o passado, vive o presente transformando o futuro.

Certamente as Bicicletadas são revolucionárias, tanto na sua forma quanto no conteúdo e nos sujeitos que convergem e (trans)formam. Faz emergir dos sujeitos a rebeldia denunciadora e anunciadora de um mundo novo. A rebeldia é contagiante, tem energia, é feliz e ao mesmo tempo inconformada. Não aceita qualquer ordem, é questionadora e vive a utopia, realiza sonhos possíveis. É impacientemente paciente ou radicalmente paciente, pois sabe esperar sem desistir e fazem existir. São radicalmente *do contra* e, ao assumir essa condição, politizam e educam-se. Portanto, para as Bicicletadas significa um ato político intencionalmente construído.

## **A BICICLETA FAVORECEU MUITOS ENCONTROS E ME LEVOU MAIS LONGE QUE IMAGINAVA.**

Para além das informações, objetivos e resultados interpretados ao longo dos capítulos, procurei, nesse trabalho, levar à academia, por meio da linguagem da pesquisa ‘científica’ e do diálogo entre teóricos, um fenômeno contemporâneo até então pouco pesquisado. Especialmente para a área de educação e ecologia humana, quis apresentar o *‘inédito viável’*, um processo educacional que na sua complexidade é repleto de sentidos e significados para leituras de mundo e de ser humano, sujeito da educação e de transformação.

Reconheço algumas ‘lacunas’ deixadas ao longo do texto, algumas propositalmente outras não, que certamente permitirão ao leitor realizar suas próprias interpretações. Em meio à complexidade do fenômeno, incluindo participantes e não participantes, emerge um caleidoscópio de significados e sentidos bastante particulares sobre as Bicletadas, o que as tornam plurais.

A pesquisa me trouxe descobertas. Se no início esse tema parecia fácil, com conclusões óbvias, no decorrer do trabalho deparei-me com alguns desafios, por exemplo, trazer à consciência processos ocultos que acontecem espontaneamente intrínsecos no ‘inconsciente coletivo’ do fenômeno.

Outro desafio foi encontrar o caminho que permitisse pesquisar e ser pesquisada, um exercício de autoconhecimento e do saber ouvir. Nesse sentido Barbier (2002) foi fundamental, pois desconstrói o ouvir da audição e o coloca como parte de todos os sentidos, além do cognitivo e emocional. Para isso tive que me fazer ouvir, expandir minha consciência para então ‘escutar’ o outro. Um processo que não se esvai, é contínuo e permanente.

Algumas vivências não ficaram explícitas, por exemplo, a participação no II Fórum Mundial das Bicicletas, fundamental na observação e interpretação dos processos de aprendizagem meus e dos colegas de pesquisa. Por essa experiência, que ocorreu um ano após a roda de conversa, chego mais uma vez a conclusão de que de fato estamos em constante processo de (trans)formação.

Diante das singularidades de cada elemento que compõe as Bicletadas, seria incoerente concluir algo inconcluso por natureza, que se faz e refaz por meio da ação que não tem fim. Tentar solidificar o que é fluido seria a desconstrução de tudo que foi

construído nessas páginas. Afirimo, portanto, que o produto final, este relatório, é apenas uma célula do fenômeno.

Termino constatando que existe um longo processo de produção de conhecimento nessa área, principalmente ao que tange às incógnitas que regem as cidades, os processos de comunicação e a participação política, fatores essenciais para pensar e fazer educação.

Por fim deixo alguns apontamentos para trabalhos futuros, questões que merecem aprofundamento que para este momento não foi possível:

- A) Conhecer as histórias de vida dos sujeitos participantes das Bicicletadas, as referências; os iniciantes; e os egressos.
- B) Compreender os processos de aprendizagem a partir da visão dos participantes. Será que percebem esse processo? A aprendizagem e o ensino são conscientes? Como torná-los conscientes?
- C) As aprendizagens a partir das experiências com o grupo são incorporadas na vida cotidiana? Como? Em quais situações? Seriam simples comportamentos ou atitudes transformadas em ação?
- D) Pesquisar a participação das mulheres nos movimentos sociais contemporâneos urbanos, como se organizam e se expressam? De que maneira colaboram com o coletivo? Como se percebem e são percebidas? E ainda como exercem e compreendem os processos de aprendizagem?
- E) Compreender o olhar do outro: o ponto de vista do motorista.

*“Viva! Viva!  
Viva a Sociedade Alternativa*

....  
*Se eu quero e você quer  
Tomar banho de chapéu  
Ou esperar Papai Noel  
Ou discutir Carlos Gardel  
Então vá!  
Faz o que tu queres  
Pois é tudo  
Da lei! Da lei!  
....”  
Raul Seixas*

*“-Faz o que tu queres. Há de ser tudo da lei.” Aleister Crowley*

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARENDRT, Hannah. A condição humana. Trad. Roberto Raposo. 11<sup>o</sup> Ed. Rio de Janeiro. Forense Universitária, 2010

BARRETO, José Carlos. Educação na Visão de Paulo Freire. Vereda, Centro de Estudos em Educação.

BARBIE, René. A Pesquisa Ação. Trad. LucieDidio. Brasília: Plano Editora, 2002

BAUMAN, Zigmund. Modernidade Líquida. Trad. Plínio Dentzien. Rio de Janeiro: Zahar, 2001

BAUMAN, Zigmund. Tempos Líquidos. Trad. Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Zahar, 2007

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. A pergunta a várias mãos: a experiência da pesquisa no trabalho do educador (série : saber com o outro; v. 1). São Paulo: Cortez, 2003

Brasil. Encontros e Caminhos: formação de educadora(es) ambientais e coletivos educadores. Ministério do Meio Ambiente. Diretoria de Educação Ambiental. Luiz Antonio Ferraro Júnior (coord.). Brasília, 2005

CARLSSON, Chris. Nowtopia: How Pirate Programmers, Outlaw Bicyclists, and Vacant-Lot Gardeners Are Inventing the Future Today!.2008

CASTELLS, Manuel. O poder da identidade. Trad. KlausBrandiniGerhardt. São Paulo: Paz e Terra, 1999

DAWSEY, John. Victor Turner e Antropologia da experiência

DELABRIDA, Zenith. A imagem e o uso da bicicleta: Um estudo entre moradores de Taguatinga. Tese de Doutorado. Instituto de Psicologia. Universidade de Brasília, 2004

DEMO, Pedro. Pesquisa Participante: saber pensar e intervir juntos. Brasília: Liber Livro Editora, 2004

DUARTE, André; SANTOS, Rodrigo. A cidade como espaço de intervenção dos coletivos: resistência e novas formas de vida urbana. *Revista Ecopolítica*, 4: 33--54, 2012  
FREIRE, Paulo. Educação como Prática da Liberdade. 20º Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1991

FIGUEIREDO, Guilherme Gitahy de. A Guerra é o Espetáculo: origens e transformações de estratégias do EZLN. Dissertação de Mestrado. Campinas/SP, 2003

FREIRE, Paulo. Educação e Mudança. 27º Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2003

FREIRE, Paulo. Pedagogia da Autonomia: saberes necessários à prática educativa. 39º Ed. São Paulo: Paz e Terra, 1996

FREIRE, Paulo. Pedagogia do Oprimido. 17º Ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1987

GALLO, Silvio. Paradigma anarquista em educação. Comunicação apresentada no II Congresso Ibero-Americano de História da Educação Latino-Americana. UNICAMP, Campinas, 1994

GUARNACCIA, Matteo. Provos. Coleção Baderna. Conrad Livros.

ILLICH, Ivan. Sociedade sem Escolas. Trad. Lúcia Mathilde. 8º Ed. Petrópolis: Vozes, 1988

LAYARGUES, Philippe. Educação Ambiental com Responsabilidade Social. In: Senac e Educação Ambiental, 2004.

LAYARGUES, Philippe. Como desenvolver uma consciência Ecológica? 1 In: TAMAIO, I. & SINICCO, S. (Coord.). *Educador Ambiental: seis anos de experiências e debates*. São Paulo: WWF. p. 95-99. 2000.



LUDD, Ned. Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído. Coleção Baderna. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005

MARCUSE, Herbert; POPPER KARL. Revolução ou Reforma: uma confrontação. Trad. Anneliese Moch F. Pinto. Lisboa: Moraes, 1974

MACEDO, Roberto Sidnei. Etnopesquisa crítica, etnopesquisa-formação. Brasília: Liber Livro Editora, 2006

MORAES, Antônio; COSTA Wanderley. Geografia Crítica: A valorização do Espaço. Coleção Geografia: Teoria e Realidade. 3º Ed. São Paulo: HUCITEC, 1985

PAVIANI, Aldo. Brasília: a metrópole em crise. Ensaio sobre a urbanização. Editora Universidade de Brasília. Brasília, 1989

PENONI, Isabel. Dos Dramas Sociais de Victor Turner à complexidade fictício ritual de Carlo Severi ou mais um “ir e vir” entre o teatro e a antropologia.

SOUSA SANTOS, Boaventura Sousa. Pela Mão de Alice: O Social e o Político na pós modernidade. 13º Ed. São Paulo: Cortez, 2010

SANTOS, Milton. Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional. 5º Ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008

SANTOS, Milton. O Espaço do Cidadão. 5ºEd. Studio Nobel. Coleção Espaços. São Paulo, 1987

SARAIVA, Adriana Coelho. Movimentos em movimento: uma visão comparativa de dois movimentos sociais no Brasil e Estados Unidos. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília, 2010

SCHETINO, André Maia. Pedalando na Modernidade: a bicicleta e o ciclismo na transição do século XIX para o XX. Rio de Janeiro: Apicuri, 2008

SENNETT, Richard. Carne e Pedra: O Corpo e a Cidade na Civilização Ocidental. 5ª Ed. Rio de Janeiro: Record, 2008

SILVA, Luiz Sérgio Duarte. A Construção de Brasília: Modernidade e Periferia. UFG. Goiânia, 1997

TURNER, Victor. *From ritual to Theatre*. New York: PAJ Publications, 1982.

XAVIER, Giselle. O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira [tese]. Florianópolis, SC, 2011.

XAVIER, Giselle. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. EM TESE, Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC Vol. 3, p. 122-145. janeiro-julho/2007

## ANEXO I

### BICICLOTECAS

Não acredito que a bicicleta, por ela só, possa “tornar nossas cidades melhores”. Ou que, com a inclusão delas, podemos “humanizar o trânsito”. É preciso ir bem além disto. Obviamente, SEM as bicicletas seria e vai continuar pior [veja os comentários do post Bicicleta como redenção].

Para que a bicicleta se torne um elemento transformador é preciso atenção e cuidado.

O movimento Bicicletada, por exemplo, teria tudo para ser algo inovador, pois parte do princípio de revalorização do espaço urbano e viário. Ver as ruas com outros critérios que não apenas o critério econômico. Por que ruas têm que ser apenas um lugar de produção, apenas um elo da cadeia da sociedade consumista? Ruas são muito mais do que uma camada de asfalto utilizada por pessoas para ir e vir ao trabalho. São muito mais do que veias onde “corre a riqueza da cidade”, onde se escoam produtos e mercadorias. Além de lugar econômico, ruas são espaço de celebração, de contemplação, de vivência e até de vagagem.

Mas a partir do momento que a Bicicletada, ou qualquer outro movimento ou iniciativa, torna-se *do contra*, contra os automóveis, contra as montadoras, contra o capital, acopla-se a uma estrutura de poder e perde toda sua vitalidade. Sua existência passa a ser *em função de* um oposto, de um “inimigo” incorpóreo. Limitada em ser apenas *contra*, perde a possibilidade e a potência de ser algo que vai *além do* automóvel. Esvaziada em sua positividade, a bicicleta vampiriza o automóvel.

De forma muito piorada acontece com as pretensas “políticas cicloviárias” que agora estão na moda. A bicicleta, que se traduz em “ciclovias”, é vista como parte da política de trânsito voltada para automóveis.

Não é o caso de apenas revidar e resistir ou proteger. É preciso produzir algo novo. As forças vivas presentes na rede social deixam assim de ser reservas passivas à mercê de um monstro insaciável, para se tornarem positivamente e expansiva que os poderes se esforcem em regular, modular ou controlar.

Nessa perspectiva, a produção do novo já não aparece como exclusivamente subordinada aos ditames do capital, nem como proveniente dele, muito menos dependente de sua valorização – ela está disseminada por toda parte e constitui uma potência psíquica e política.

**A colonização do futuro**, Peter PalPelbart, revista Filosofia especial, nº 8, págs. 46-55.

Em Brasília, dois exemplos ilustram esta vitalidade transformadora.

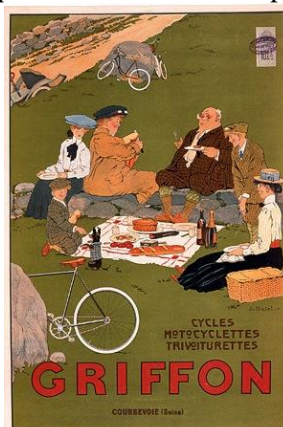
A Sociedade das Bicicletas tem um projeto inovador de empréstimos de bicicletas. Enquanto os sistemas de bicicletas públicas ou são estatais, ou são empresariais, com fins lucrativos, o sistema idealizado pelo grupo aproxima-se daqueles empréstimos de bicicleta que já fazemos para familiares ou amigos. Algumas bicicletas estão disponíveis e podem ser emprestadas por tempo indefinido. Se você vier a Brasília e precisar de uma bicicleta, a Sociedade pode te emprestar uma.

O sistema não chega a repetir a experiência do Provos, onde bicicletas eram deixadas pela cidade, para uso livre de todos. Há um pequeno controle, que talvez iniba os roubos/sumiços de bicicleta que aniquilaram com a experiência holandesa. Mas igualmente questiona a lei da propriedade privada ou da “necessidade” de mercantilizar tudo, objetos, serviços e relações humanas. Por que não é possível emprestar alguma coisa sem necessariamente lucrar com isto??

A nova direção da Rodas da Paz fez um ciclônique no Eixão do Lazer [o Eixão do Lazer acontece todo domingo, quando a principal via do Plano Piloto é aberta aos pedestres e bicicletas, e fechada aos carros das 6 às 18h].

Ciclôniques são piqueniques organizados por ciclistas, que combinam hora de encontro e o que levar de comida e bebida, para um evento de reencontro e aproximação das pessoas, com lanche comunitário. De novo mostra as possibilidades da bicicleta para resgatar valores coletivos e de compartilhamento. Aliás, de fato, assim que foi inventada a bicicleta possibilitou passeios pelos arredores das cidades e pelo campo, reduzindo a dependência dos cavalos,

tornando-se alternativa viável para a diversão e a divagação dos moradores. Em geral, estes passeios tornavam-se piqueniques, como mostra este pôster de 1910:



Outro exemplo de revalorização é o projeto Bicoloteca, que esteve na mídia alguns dias atrás. A ideia é excelente. Coletar e distribuir livros para moradores de rua. Sim, aqueles mesmos, que ficam vagando e usam as ruas como um lugar não-econômico. 😊

Na verdade, são dois projetos diferentes com mesmo nome. Este que leva livros a moradores de rua foi idealizado pelo Sr. Robson Mendonça, e tem apoio do Instituto Mobilidade Verde.



O outro é iniciativa da ONG CUFA: uma biblioteca ambulante sobre duas rodas para levar livros até as favelas, tem como madrinhas atrizes famosas e usa um triciclo bem criativo!!



Acontece algo semelhante nos parques de Chicago, desde 2008. No projeto Book Bike, livros são comprados e depois distribuídos gratuitamente para todo mundo, sem distinção de classe.



A “bicoloteca” norte-americana funciona num esquema mais comunitário, com doações voluntárias e suporte online.

Nestas iniciativas, ao ser doado, o livro perde seu valor econômico, deixa de ser mercadoria. Da mesma forma isto acontece com livros nas bibliotecas, tornam-se um bem comunitário. Dentro da sociedade do consumo descartável, eles são revalorizados – quem sabe transvalorizados? Notou a semelhança entre uma biblioteca (sobre duas rodas ou não), o projeto da Sociedade das Bicicletas e os ciclôniques? É só questão de ir além.

—::—

Um misto de espanto e satisfação foi o que senti quando comecei a receber emails, de amigos, sobre o projeto Bicicloteca.

O nome bicicloteca foi criado por mim em 2005. Sei que é ousado dizer isto, mas, pelo menos no ambiente da internet, tenho respaldo do deus Google, que sabe tudo e vê tudo e me disse que não existia tal palavra. E também está lá registrado no endereço [www.biciclo.teca.nom.br](http://www.biciclo.teca.nom.br) e na montagem que fiz:



Não me importo que tenham usado a mesma palavra. Alguém me falou em direitos autorais... Que nada! Palavras são como filhos, são colocadas no mundo para as pessoas se apaixonarem por elas.

Minha ideia era coletar assuntos nos mais diversos campos do conhecimento humano, sempre relacionados com a bicicleta. Consegui muita coisa, mas manter um saite exige muito mais tempo. Com este blog, estou revendo aquela ideia e trazendo os assuntos da minha bicicloteca para cá.

Outro detalhe: criei o saite bicicloteca, mas quando fui criar um blog, alguém já tinha se apaixonado pela palavra, tanto no wordpress quanto no blogspot. Não tive outra saída e apelei para a raiz grega do sufixo na URL deste blog que vos fala :biciclo-theka.

## ANEXO II

### “OS CARROS FECHAM AS RUAS, NÓS AS ENCHEMOS DE ALEGRIA” MANIFESTO BICICLETADA DF

Muito já foi dito sobre a tragédia de Porto Alegre, mas gostaríamos de chamar atenção nesse texto para algumas das reações a esse evento que marcou a todos nós, entusiastas das bicicletas. A maioria delas nos causou espanto, tristeza e mesmo indignação. São falas que misturam conformismo, conservadorismo, preconceito e paranoia. E que acabam por reproduzir uma visão equivocada da Bicicletada e até mesmo das pessoas que utilizam bicicletas como meio de locomoção.

Muitos comentários a respeito do que aconteceu na Massa Crítica de Porto Alegre fazem referência ao direito de ir e vir dos motoristas, que supostamente seria afetado pelas manifestações da Bicicletada. Uma pena essas pessoas não se levantarem com a mesma veemência pelo direito de ir e vir de ciclistas e pedestres, que é ameaçado TODOS OS DIAS. Fariam muito mais diferença.

Sim, porque a circulação de automóveis já tem ao seu lado montadoras, empreiteiras, governo, publicidade. A garantia dos direitos dos não-motorizados conta em sua defesa apenas com o legítimo poder de reivindicação dos cidadãos.

O raciocínio se estende para as críticas ao “método” da Bicicletada. Lemos várias falas condenando o fato de a Bicicletada “fechar” vias (coisa que só fazemos de forma localizada e durante um certo tempo, diga-se de passagem). Adoraríamos ver essas pessoas se manifestando com a mesma veemência contra o fechamento completo e DIÁRIO, pelo menos DUAS VEZES POR DIA, das principais vias da cidade por automóveis.

A bicicleta é um veículo, e como tal não precisa pedir autorização da polícia ou quem quer que seja para transitar. Pelo contrário: seu uso devia ser não autorizado, mas estimulado pelo poder público como alternativa eficaz para enfrentar a degradação dos centros urbanos, como forma de democratizar e humanizar as cidades.

Aliás, quem critica o fato de a Bicicleta “fechar” vias precisa antes de tudo superar a mentalidade de que rua é lugar só de tráfego. A rua não é só lugar de tráfego, mas também de encontro e de manifestação.

A massificação do automóvel acabou com as cidades, que nasceram para facilitar os encontros e trocas entre as pessoas. Ironicamente, o automóvel mostrou-se excelente para criar distâncias. Nas cidades modernas as pessoas já não se encontram mais nas praças e em outros lugares públicos. Por isso quem quer se manifestar hoje, se quiser ter visibilidade, tem mais do que nunca que ir para a rua. E isso é absolutamente legítimo, ainda mais quando se trata de uma manifestação pelo respeito daqueles que também fazem parte do trânsito.

Vimos belas palavras sobre viver em sociedade. Sobre direitos e deveres que todos temos. Sobre a necessidade de seguir regras. A Bicicletada concorda com tudo isso. Mas viver em sociedade não é só isso. A civilidade não brota das leis. Antes o contrário...

Viver em sociedade é antes de tudo saber que não somos indivíduos isolados, mas compartilhamos de vantagens e problemas em comum. É antes de tudo não enxergar só o próprio umbigo, mas ser capaz de olhar para o que está no seu entorno e compreender que somos corresponsáveis pela “saúde” desse “ecossistema”. Cidadania e civilidade é isso, e isso vale mais do que qualquer lei. As leis inclusive têm que ser refeitas e se for o caso desobedecidas se atentarem contra isso.

Sabemos que a cultura da bicicleta que existe em alguns países não foi um presente dos poderes constituídos, foi uma batalha ganha com muitos esforços e de muitos. A Holanda, por exemplo, hoje sempre citada como paraíso pra qualquer ciclista, só chegou ao que é porque muitos “bicicleteiros” ousaram nos anos 60 criar intervenções urbanas em favor da massificação das bicicletas. Quem não conhece, pode procurar saber o que foi o movimento Provos.

Mas claro, as pessoas de mente tacanha e colonizada vão dizer- como repetem que nem papagaio nesse país há mais de 500 anos - que coisas assim não podem nunca dar certo no Brasil. Como se o Brasil fosse do jeito que é por obra (ou praga) divina, e não por conta de

nossas escolhas e nossas iniciativas enquanto cidadãos. Como se faltasse aos brasileiros energia, criatividade, inteligência, capacidade de fazer diferente.

Há ainda o preconceito de achar que um grupo de ciclistas com uma forma diferente de organização significa algo como uma turba descontrolada ou sem organização. A Bicicletada possui uma organização sim. Mas é uma organização horizontal, que respeita a diversidade e decide coletivamente. Não precisamos de líderes ordenando o que temos que fazer. Não precisamos oprimir alguém que comete um erro durante as bicicletadas. Não precisamos de uniformidade forçada nem disciplina militaresca.

Mulheres e homens, novatos ou veteranos, com capacete ou sem capacete, são tratados da mesma forma e têm o mesmo peso na nossa “coincidência organizada”. E somos tão coesos e sintonizados que quando uma Bicicletada/Massa Crítica sofre um atentado como o que aconteceu em Porto Alegre, grupos de outras cidades e até de outros países repudiam publicamente e se manifestam em solidariedade. Nossos umbigos são internacionais e se conectam a vários outros umbigos por aí.

Pior que isso, só a apologia à selvageria. Não conseguimos acreditar quando ouvimos várias pessoas defendendo a atitude do psicopata que tentou acabar com a vida de dezenas de ciclistas. Dizendo que os ciclistas “deram motivo”. É como dizer que uma mulher é culpada por seu estupro por estar usando uma determinada roupa. Ridículo e acintoso. Um desrespeito às pessoas que por pouco escaparam da morte naquela rua. Que poderiam ser qualquer um de vocês, seus filhos, esposas, amigos. Uma lógica cruel que transforma vítimas em algozes.

Convidamos todos que forem contra a barbárie motorizada e a favor da vida, contra o individualismo e agressividade dos automóveis e a favor da gentileza, sustentabilidade e diversão das bicicletas a se juntar à Bicicletada Brasília toda última sexta do mês, a partir das 18h30, na Praça das Bicletas, ao lado do Museu Nacional.

Continuaremos nas ruas, agora mais do que nunca. Quem quiser que duvide: estamos fazendo história.

**MAIS BICICLETAS, MENOS CARROS!  
BICICLETADA BRASÍLIA”**

### ANEXO III

Abaixo, trocas de mensagens na lista de emails da Bicletada com a temática sobre o uso de capacete, em abril de 2011 e abril e maio de 2013. As primeiras mensagens estão com a descrição do dia e hora da postagem, as outras, foram separadas por pontos tracejados.

#### ABRIL/2011

-----Msg original-----  
 De:  
 Enviado: 27/04/2011 06:36:03  
 Assunto: Re: [RebasBsb] Re: [sem\_floresta] Hospital de Base e os Ciclistas

OI N., Show o seu texto. Concordo contigo, se apenas uma única pessoa passar a usar o capacete já terá valido a pena. Parabens , A.

--- Em ter, 26/4/11, N. escreveu:

Data: Terça-feira, 26 de Abril de 2011, 14:23

Importante relato... O uso de capacetes já salvou a minha vida nem sei quantas vezes, não que eu caia muito, ocorre que nem sempre você sabe que bateu a cabeça quando se está de capacete.. em uma ocasião o capacete quebrou, mas mesmo quando o mesmo não apresenta rachaduras se eu percebo a pancada forte eu substituo e inutilizo.. Na minha última queda, durante o Audax recentemente quebrei a clavícula.. mas sabe de uma coisa? Lembro-me exatamente como foi o acidente, e lembro disso pois estava de capacete, pois a primeira parte minha a se chocar com o chão (antes do ombro) foi minha cabeça... o choque foi tão forte que arrebentou um suporte de câmera que estava instalado... Sendo o crânio bem mais frágil que o meu ombro ou minha clavícula, onde vocês acham que eu estaria se estivesse sem o capacete??? Certamente no cemitério... Estive em Sao Paulo agora na pascoa, e lá a galera tem usado muuuuuito a bike..mas muito mesmo.. vi ciclistas pedalando na volta do trampo, todo paramentado.. pedal noturno demais... pedal na marginal.. no bairro.. muita gente pedalando mesmo.. mas uma coisa justamente que me chamou a atenção foi isso.. no geral a turma tem usado muuuuito o capacete.. apesar de ter visto alguns malucos sem o equipamento a maioria usa.. aqui em Brasília parece que muita gente ainda não despertou para isso... SUGESTÃO PRA COORDENAÇÃO DO REBAS... CAMPANHA PRÓ-CAPACETE... mesmo para quem é de fora do grupo.. podíamos fazer algum adesivo usar nos nossos carros.. algo como "CICLISTA - USE CAPACETE"... ou "CICLISTA USA CAPACETE - BICICLETEIRO NÃO"... ousimplimente.. "EU SOU CICLISTA - USO CAPACETE". Uma coisa que tenho feito nas ruas..mesmo quando estou de carro, é gritar para a galera sem capacete.. "cadê o capacete!!"... se eu conseguir ao longo de muito tempo alertar ao menos um colega já terá valido.... AbraXXX, N.

Em 26 de abril de 2011 09:54, L. escreveu:

F., Achei a sua observação/alerta muito importante pois venho observado que em algumas trilhas rebas que são mais fáceis, onde há mais novatos, a quantidade de pessoas sem alguns itens de segurança é considerável e acredito que isso se dê pelo fato dessas pessoas não estarem cadastradas no nosso grupo e sequer acessarem o site para verem as recomendações de segurança e o pior, eu imagino que essas pessoas são convidadas por outras que já são do grupo e talvez estas não estejam recebendo as devidas orientações quanto a importância da utilização do capacete, luvas e etc. Na minha opinião, não importa se a trilha é fácil ou não, chão é chão



não importa o grau de dificuldade da trilha e com isso não podemos brincar, talvez seja preferível não deixar que um amigo iniciante faça a trilha sem os devidos itens de segurança a deixá-lo fazer e acontecer algo... e o pior é que isso pode vir a causar uma impressão ruim fazendo com que este iniciante nunca mais volte a pedalar por medo. Grande abraço a todos, L.

Em 26 de abril de 2011 09:03, F. escreveu:

Bom dia galera. Ontem das 13h às 23h30, estive no Hospital de base acompanhando meu pai que sofreu uma tentativa de assalto na madrugada de quarta para quinta da semana passa. Graças a Deus hoje ele está melhor e já está em casa, mas este e-mail é pra falar um pouco dos ciclistas que estavam ontem por lá. Como a grande maioria dos atendimentos são feito no P.S., fiquei observando. Ao total contei apenas 5 ciclistas. Uns com equipamento de segurança e outros não. Com capacete as queixa eram de dores no joelho, ombros, braço e ante braço e apenas um com dores nas costas mas nada de grave. Foi liberado rapidinho após RX. Os que estavam sem o capacete, um está vivo e outro não sei pq o vucu-vuco foi tão grande que ninguém soube dizer se estava vivo, ou seja...O outro que estava sem o capacete eu até conversei, mas ele perdeu a visão do olho esquerdo além de ter o rosto extremamente "avariado". Sua única reclamação era de não ter comprado o capacete quando comprou a bike. Ele tinha escoriações por todas a regiões da cabeça além de não lembrar de mais nada após ter batido no meio fio. Sorte de estar vivo. Ah, a galera de capacete está bem. Um vai passar alguns dias sem pedalar por que quebrou a clavícula e o restante só vai se recuperar e acredito que domingo todos já estarão pedalando, ou antesrsrsrs. PS: Sempre que vir alguém sem o capacete, alerte-o de sua importância. Ajude a salvar a vida de alguém. Forte abraço. F.

-----

Valeu o apoio Alexandre, entao, quando a gente começa a campanha Pro-Capacete no DF? Vamos começar alguma coisa nesse sentido tentando envolvimento de todos os grupos do DF... Outra coisa, seria legal a galera do Movimento Massa Crítica também ficar ligada. Quase nunca os caras usam capacete e tem muita visibilidade, penso serem maus exemplos, mas poderiam ser ótimo exemplo..... Quanto ao que foi dito sobre ciclistas andando com o Rebas sem capacete, acho difícil, pelo menos nao dentro do grupo, no ultimo Baixo Delirio eu vi a Debora que estava na cozinha pedir para um casal de ciclistas que voltassem pois seria perigoso sem capacete, que eles nao poderiam seguir como parte do Rebas. Eles acataram na hora e voltaram. Penso que todo Reba deva fazer o mesmo..... Abraço... N.

-----

pô, que saco isso, a galera realmente gosta de ficar criando rivalidades. olha a sugestão da campanha: "CICLISTA USA CAPACETE - BICICLETEIRO NÃO" como assim, galera? que divisão é essa? P.

-----

É, P., isso incomoda bastante. Já vi nas mais diversas listas e já ouvi de colegas. Existe o ciclista, o "de alto desempenho" como já ouvi até mesmo em entrevistas na tevê, e o bicicleteiro, ralé que pedala no dia a dia para economizar a passagem dessas sucatas caras que rodam pelo DF. Mais uma demonstração da desigualdade e do elitismo da classe média brasileira. Xô, preconceitos e rivalidades! Só para deixar claro, identifico-me mais com o bicicleteiro, apesar de pedalar de calça, capacete e luvas. Pareceu-me a campanha contrária ao cartel dos postos de combustível. Rolou até uma carreata em protesto. Afinal, entre tantos problemas no transporte coletivo, na saúde e na educação, protestar contra os 3 reais da gasolina é de extrema relevância para uma minoria preocupada em apenas satisfazer as próprias "necessidades". Saudações, U.L.

-----

Eu nao uso, nao gosto e so usarei se for penalizado. Esses caras ficam em trilhas, adrenalizados e quando caem parecem um melancia (se estoram todos). Me sinto seguro srm capacete, ja cai a 50 km/h na pedra e minha cabeça foi a única coisa que protegi. Sugiro entao que andemos na cisade com aquelas roupas de motocross. ME ORGULJO DE SRR BICICLETEIRO. CICLISTA, COM TODA AQUELA PARAFERNALHA, PARECE MESMO QUE ESTÁ INDO PRA BICICLETADA A FANTASIA. RIDICULO A ROUPA, RIDUCULO AS CORES E MUITO MAIS RIDICULO GASTAR GRANA COM TANTO EQUIPAMENTO. P.A.

-----

P. A. tem razão! Tem muita gente boa que não tem dindin para comprar estas belezinhas para proteger o coco! O negócio é o seguinte: Para que é corredor ou trilheiro, os riscos para uma queda quebra coco é maior. Entretanto, para que apenas usa como transporte, o risco de uma queda séria é muitíssimo menor. Além do mais, é muito perigosa esta propaganda sobre o capacete. O medo vai levar a exigências legais e aí vai ser brabo. Tem que ser opcional. Passei a maior parte de minha vida de pedal sem o capacete e nunca aconteceu nada. Para muitos pode ter acontecido. Desconhecço as realidades numéricas relacionadas ao uso do capacete. Hoje uso, posso comprar, mas tem momentos que o considero totalmente desnecessário. E, passeios que são lentos. Nos trajetos diários pelas calçadas e algumas pistas, sempre na velocidade menor que 25 km/h. Vale! P.R.

-----

Uma discussão chatíssima, ocorrida num grupo mais chato ainda. O texto em vermelho (destaquei lá em baixo em negrito tamanho 20) é emblemático de uma sociedade fragmentada, com forte exclusão social e sem senso de coletividade. Na verdade, esta lenga-lenga da obrigatoriedade do capacete muitas vezes é uma racionalização para o verdadeiro uso que fazem dele: capacete, bermuda de lycra, luvas e bicicletas tunadas são sinais exteriores de classe e poder aquisitivo. Porque o cara não se contenta a fazer sua opção, usar o capacete e ficar calado??? Por que uma peça de plástico e espuma na cabeça o torna melhor que os outros?? Capacete é coroa?? D.M.

-----

OiaH Xará! Seja o que quiser, mas na paz. Quem quiser comprar e usar capacete tudo bem! Somos todos usuários de bicicleta - ciclistas, bicicleteiros etc. Uma opinião mal colocada deve ser rebatida com tranquilidade, sem adrenalina. Somos todos iguais braços dados ou não! Vale! P.R.

-----

Os criadores do CTB empregaram na legislação de trânsito um termo do esporte e aí fica gerando confusão. Desde criança, para mim ciclista é o atleta de uma ou mais modalidades de ciclismo. Que eu saiba ir de bici pro trabalho não é praticar ciclismo. Fazer uma trilha ou treinar de speed na rodovia, mesmo que não seja competição, entendo que sim. Enfim, deixando de lado essa questão semântica, o que importa é que, com alto desempenho que gera alto risco, o ciclista tem que usar o que for preciso para a sua segurança e o capacete é fundamental. Por outro lado, para fins de transporte e deslocamento, a bicicleta é um meio em si já bastante seguro. Se há problemas de segurança, a solução definitiva todo mundo já sabe e não é o capacete. Eu uso e recomendo (no Brasil e outras selvas urbanas), mas tornar o uso obrigatório é tapar o sol com a peneira e portanto sou contra! Abraços, R.

-----

Na minha opinião, tem usuário de bicicleta de todos os estilos, até porque a magrela é bem variada. Não curto a caloi dez, mas tem gente que se encaixa perfeitamente no perfil dela. Ciclista e bicicleteira, sou as duas coisas! Penso que os usuários de bicicleta devem ser solidários uns com os outros, rivalidade não gente, já somos tão poucos... vamos nos apoiar e nos tolerar, aprendendo com o que é diverso e não com o que é padrão, tudo variado enriquece e o nosso país é assim, uma mistura pacífica de tantas culturas! Capacete eu não gosto de usar, eu não uso e que bom que não sou obrigada. Abraços , B.

-----

Olá galera, Sou pelo bom senso, pela educação, pela sensibilização, pelo bom exemplo, pelas técnicas, e pelo respeito às boas leis (às más a gente batalha e muda). Precisamos nos amar mais, cativar, orientar e ajudar. Abreijo Coletivo! R.M.

-----

Já está totalmente ultrapassada qualquer tentativa de excluir esta ou aquela modalidade de uso da magrela do termo "ciclismo". Todos os usuários de bicicleta são, também, se assim desejarem, ciclistas. Quem acha que ciclista é só quem pratica o pedal para competições, trilhas ou o que seja, tudo bem. Achem o que bem quiserem. Nada muda a realidade de que o importante é nos unirmos e fortalecermos as políticas de mobilidade - obviamente considerando os sistemas cicloviários. O negócio é pedalar e, se tiver vontade, participar dos movimentos em prol da bicicleta. O resto ... deixa pra lá! P. R.

-----

Essa discussão é foda porque não adianta utilizar argumentos... é um tema superdogmático que muita gente vê como absolutamente certo. eu tentei algumas vezes discutir, mas eles simplesmente ignoram... mesmo que seja apenas para desenvolver o pensamento crítico, afinal é saudável sempre questionar nossas crenças, não rola. é como falar sozinho. Talvez seja como o Denir falou, eles não querem tirar a coroa, que lhes dá um sentimento de superioridade. Por exemplo, o comentário abaixo mostra como esses "ciclistas" agem como religiosos fanáticos:

"Uma coisa que tenho feito nas ruas.. mesmo quando estou de carro, é gritar para a galera sem capacete.. "cadê o capacete!!"... se eu conseguir ao longo de muito tempo alertar ao menos um colega já terá valido..." Eu fiquei pensando nas respostas do ciclista nesse caso:

- E onde está o seu capacete? (afinal é mais perigoso andar de carro do que de bici) ou  
 - E onde está a sua bicicleta? (Mais bicicletas significa, mais segurança para todos, independente de capacete ou não... ) Contudo, eu acho também muito ruim o posicionamento como o da Bic de dizer simplesmente que usar capacete é chato, o que dá imensa margem para acusar a bicicletada de ser um grupo de gente irresponsável. Afinal, não é porque algo é chato que deva ser usado ou não. Sem querer ser chato... hehehe J.B

-----

J. e demais, no interior (pequenos municípios e bairros como o Paranoá) há muito mais usuários de bicicletas, em cenas até bucólicas, de famílias inteiras na mesma bici...pai, mãe e filho...Prefiro o chapéu pra proteger do sol. O interiorano usa chapéu também... Uso capacete esporadicamente. Acredito que no intenso trânsito urbano o capacete possa ser de grande valia em algum acidente, mas pra mim, a buzina e o retrovisor são essenciais. Mas o que penso ser o mais importante, com certeza junto com um trabalho de educação, é a união dentro da diversidade que somos... Abraços B.

**ABRIL/MAIO 2013**

24 de abril de 2013 07:14

[bicicletada] pra que serve capacete, então??

Aconteceu na Austrália: os sikhs, grupo religioso, estão desobrigado de usar capacete porque usam turbantes. A lei é tão idiota, que um cara usando um pano na cabeça está desobrigado de usar o capacete. Pra que serve esta coisa capacete, então?? Este caso da Austrália mostra claramente que não é para segurança nacional ou saúde pública, mas apenas para reforçar o medo e o paradigma do automóvel. D.M.

-----

Creio não ser simples reforço da cultura do medo. Sou contra a obrigatoriedade do casco na cabeça, mas o utilizo com frequência, em especial por influência de relatos de pessoas próximas que utilizavam capacete ao pedalar no dia a dia e, por algum motivo (distração, por exemplo), caíram e não racharam o coco (usando o português bem simples). É óbvio que há medidas muito mais eficazes para aumentar a segurança no trânsito em geral e, em particular, a segurança dos ciclistas. Como a moderação do tráfego motorizado, incluindo a redução do limite de velocidade; a boa sinalização horizontal e vertical de alerta para a presença e preferência dos ciclistas na via; campanhas de reforço da proteção dos mais frágeis e dos inúmeros benefícios da bicicleta. Não é à toa que nas capitais europeias o capacete é algo incomum. Mas as condições de segurança ao pedalar ou caminhar são incomuns (utópicas) para os nossos padrões. Então, em vez de condenar quem usa capacete, opto por considerar um acessório que pode ser utilizado. O instinto paterno de proteção faz com que, nos meus filhos pequenos, o uso seja obrigatório. Apesar de usar com regularidade, felizmente jamais precisei acionar meu casco. Ele é bem feio e está todo descascado, mas a viseira protege do sol e os refletivos que coleí atrás dão maior segurança à noite. U.L

-----

D., vc tem bons artigos que mostram que o não uso do capacete aumenta a segurança de ciclistas? Já ouvi e li alguns argumentos, mas todos para mim foram furados. Assim, continuo preferindo me ater aos relatos de conhecidos que sofreram acidentes usando capacete e não tiveram sequelas, e continuo achando que acidentes provocados pelo próprio ciclista e que podem acontecer em qualquer circunstância, por distração, por exemplo, tem menos chances de consequências negativas à integridade física da pessoa se ela tiver usando capacete.

p.s: Tbm não sou a favor da obrigatoriedade do uso do capacete ou mesmo de campanha maciças para o seu uso, visto que discriminariam aqueles que mais usam a bicicleta - pessoas de baixo poder aquisitivo - mas faço uso no dia a dia. A.P.

-----

Não é que capacete não proteja, é que no caso dos sikhs o uso do turbante é uma prescrição religiosa importante, então é uma situação em que não dá pra salvar todos os valores e é preciso escolher entre respeitar uma particularidade cultural e prescrever o capacete por segurança... Decidiram que, no caso dos Sikhs, seria mais importante respeitar sua particularidade, mas isto não invalida os benefícios do capacete! VI

---

Campanha contra a obrigatoriedade de capacete na Austrália e Nova Zelândia:  
<http://www.youtube.com/watch?v=u8o1eDFCbTk&feature=plcpB.A>

-----

Não sei se já citaram, mas, já que falaram em Austrália, um dos principais pesquisadores do assunto: <http://pedaladas.wordpress.com/2012/01/20/chris-rissel-pesquisador-australiano/> R.

-----

D. e B., valeu demais pelos links.

Tenho me aprofundado mais sobre a questão do uso ou não-uso do capacete e também sobre a questão de sua obrigatoriedade. A. e quem mais se interessar pelo assunto, surgiu no meu facebook essa discussão e depois que tive noção da polêmica do assunto, tenho alimentado o debate, ali vou indicando links para estudos sobre o assunto, são opiniões prós e contras, vale pena acompanhar ...  
<https://www.facebook.com/photo.php?fbid=422296817830166&set=a.117553871637797.18428.100001495531763&type=3&theater>  
 Abraços!!!! R.Z.

-----

ah, e tbm sou contra a obrigatoriedade do uso de capacete, é até ridículo, pq a verdadeira ameaça são os veículos motorizados, então o que devia ser obrigatório é a construção de ciclovias e ciclofaixas em todos os trechos. V.L.

-----

De fato o capacete é inútil em caso de acidentes com veículos motorizados. Nesse sentido a segurança do ciclista se faz com conscientização de motoristas, não com obrigatoriedade do capacete. Porém, percebo no dia a dia e com outros relatos que os motoristas tendem a respeitar mais o ciclista que está mais "fantasiado". Ou seja, os motoristas dão mais legitimidade ao ciclista na via que estiver de capacete e outros tantos acessórios. Daí sim o capacete pode proporcionar segurança: ao evitar acidentes, não ao proteger sua cabeça em caso de um. Mas isso tudo que eu falei são achismos, não sei se existem fontes que dizem o mesmo. A.J.

-----

V., como vc falou a afirmação de que motoristas tendem a respeitar mais o ciclista que está mais "fantasiado" não tem muito embasamento. A pesquisa mais famosa que li sobre o assunto mostrava que era mais seguro andar com uma peruca loira do que com capacete, pois assim os carros se afastavam, enquanto que com capacete os fins eram bem mais comuns. Isso foi medido estatisticamente e acho que faz muito sentido... dá pra procurar no google. Eu vivenciei uma experiência diferente no carnaval, quando pedalei fantasiado (sem aspas!)! rrsrrs Nunca fui tão respeitado, além de todo mundo buzinar alegremente. Nada foi mais eficaz para me dar segurança do que um chapéu e um nariz de palhaço! Foi impressionante! → abraço! I R

-----  
Digo o mesmo sobre pedalar de vestido e com minha bike cheia de flores e cestinha de palha. Ela é praticamente um trafficcalming itinerante :- ) R.F.

-----  
Gente, tá muito legal essa discussão sobre capacetes. R., só queria alertá-lo sobre essa entrevista aí que vc colocou. Não dá para se levar só pelo status do entrevistado ou pelo pedestal que ele galgou. Torci o nariz para duas partes da entrevista e que depois fui ver que eram completamente sem noção. *Uma recente análise do uso do capacete feita por Rune Elvik na publicação Accident Analysis and Prevention concluiu que as estimativas atuais são tendenciosas e que os capacetes protegem a cabeça em, no máximo, de 10% a 15% dos casos.* Procurei o tal artigo e realmente o estudo mostra que os capacetes não são tão efetivos assim como se acreditava. Mas mesmo assim, os autores recomendam o capacete ao se considerar em conjunto as lesões que podem acometer cabeça, face e pescoço em conjunto, já que há uma redução em 18% no risco de lesões. Se for considerar só a cabeça, a redução ainda é maior, podendo chegar a 41%. Ou seja o titio viajou legal! Hehehe *Em relação à última parte da pergunta, de fato, as pessoas adequam o comportamento à sua sensação de segurança. É o que se chama de teoria da compensação do risco. Um número crescente de estudos aponta que usar capacete faz as pessoas se sentirem mais seguras e pedalar mais rápido, o que anula o aumento da segurança.* Já tinha ouvido esse argumento de pessoas que não usam capacete e sempre achei nada a ver. Pra mim é o mesmo de dizer que quem usa cinto de segurança é mais ofensivo na direção. E vendo o estudo da Elvik que é o mesmo citado anteriormente, vi que isso é puro achismo. "Another possible reason why the aggregate effects of bicycle helmets could be smaller than expected on the basis of individual effects is behavioural adaptation. Once helmeted, cyclists might feel better protected and adopt more risky riding behaviour. While this cannot be ruled out, there is no direct evidence for it and performing a convincing study of such behavioural adaptation would be very difficult. The issue remains unresolved (Robinson, 2007)." J., achei essa pesquisa aí que vc citou e vou te falar, ela é meio fraquinha em várias das suas conclusões. Em nenhum momento o pesquisador fala que é melhor usar peruca do que usar capacete. O que ele encontrou foi que geralmente os motoristas mantém maior distância de mulheres do que homens, baseado no uso da peruca para parecer uma mulher (HAHAHA!). Em nenhum momento ele testa, o uso da peruca junto com o capacete. Sobre os motoristas manterem menor distância de pessoas que não usam capacete do que das que usam, isso acontece só em uma situação: quando os ciclistas estão pedalando à 1,25 m da guia. Em distâncias menores, ele não fez uma análise estatística rigorosa, mas olhando o gráfico que ele dá no estudo, é possível que não exista nenhuma diferença. Mas enfim, achei o estudo tão fraquinho, que não acredito nem nessa situação de 1,25 m. Finalizando, acho que a maior parte dos estudos feitos são baseados em meta-análises que fazem um grande balaio de dados, principalmente os de prontuários médicos, e não segregam os acidentes levando em consideração a velocidade do impacto ou da via onde o ciclista sofreu o acidente. Provavelmente se alguém fizer um agrupamento considerando a velocidade, verá que o capacete é efetivo até uma determinada velocidade e pouco efetivo em colisões muito brutas, como as que algumas pessoas citam como argumentos para não usar capacete.  
Seguem em anexo as duas pesquisas. Abraços, A.P.

-----

Opa, A., Realmente não fui buscar as pesquisas para fazer uma análise mais profunda, mas o que você disse sobre cinto de segurança, como uma comparação absurda, é na verdade uma tese defendida por muita gente. Por exemplo, o Mankiw, autor de um dos livros de introdução à economia mais usados mundo afora, diz exatamente isso ao tratar de incentivos. Ele cita um estudo feito em 1975 pelo economista Sam Peltzman mostrando que a obrigatoriedade do uso do cinto (nos EUA) teve dois efeitos: reduziu o número de mortes por acidente e aumentou o número de acidentes. Portanto, não é que quem usa cinto é mais "ofensivo", mas sim que, ao se sentir seguro, o sujeito tende a andar mais rápido - e velocidade aumenta o risco de acidentes. Claro que não dá para transpor a lógica automóvel-cinto para bicicleta-capacete automaticamente, mas, pelo menos no primeiro caso, parece-me que a conclusão é bastante aceita cientificamente. <http://www.smithsonianmag.com/science-nature/Presence-of-Mind-Buckle-Up-And-Behave.html> De qualquer maneira, do pouco que li sobre uso de capacete, acho que pouca gente defende simplesmente o não uso; o argumento geral é que o aumento da proteção não compensaria o desincentivo a pedalar e que, com menos gente pedalando, haveria a) menos segurança para todos que continuassem pedalando b) menos benefícios à saúde da população como um todo. Me parece um raciocínio correto (aqui, sim, só achismo, meu ;) ) Abs.

-----

A., Recomendo leitura deste artigo [www.ecf.com/wp-content/uploads/2011/11/Cycle-helmets.pdf](http://www.ecf.com/wp-content/uploads/2011/11/Cycle-helmets.pdf) traduzido do dinamarquês para o inglês. Está na página da ECF, Federação dos Ciclistas Europeus, que, na minha opinião, tem a posição mais sensata sobre este assunto capacete. Acho que só este gráfico, que está na página 3 do PDF, diz tudo:

Onde mais se usa capacete é onde mais há morte de ciclistas.

Um ciclista usa capacete por dois motivos:

- 1) Por status, afirmação de um papel social
- 2) Por considerar um item de segurança

O primeiro motivo insere-se na semiótica das vestimentas. Faz parte da cultura, e sobretudo de uma cultura de segregação e desigualdade, como a nossa. Ciclistas usam capacete como forma de se diferenciarem socialmente, no trânsito, dos cicleteiros. Quem usa capacete "é estudado, sabe as leis, leu artigos", em suma, é classe média e *elite*. Não à toa, o uso do capacete começou a se disseminar quando a classe média descobriu as mountainbikes na década de 80/90. Antes disto, bicicleta era apenas Barra Circular para peão ir pra obra. As mountainbikes, americanizadas, tornaram-se opção de lazer da classe média, e com elas vieram junto a roupa de lycra e o capacete e as fobias da sociedade puritana dos gringos. E os termos em inglês!! Bicicleta passou a ser *bike*. E quem não usa capacete é pobre, peão, ignorante, é... cicleteiro e não *biker*. Capacete para ciclista, assim, é igual terno e gravata para o executivo, ou nariz vermelho para o palhaço. A pessoa usa para afirmar seu papel social naquele momento. E carrega consigo toda uma ruma de imagens e atitudes preconcebidas (a favor e contra). Além de usar como "vestimenta de classe", ciclistas usam capacete alegadamente como item de segurança. Vejamos.

Há duas situações onde o capacete poderia dar segurança. 1) num atropelamento por automóvel; 2) numa queda, não causada por terceiros (= mais conhecida como "vaca").

Na situação 1), você acredita *mesmo* que o capacete vai te salvar de um carro a 90km/h no "acostamento ciclável" do Lago Sul/Norte?? Que seja... a 70km/h, na L4?? Acredita *mesmo* que o capacete vai te salvar quando um motorista de caminhão ou ônibus não dá a distância necessária, e te colhe no ponto cego, numa curva, e você cai embaixo das rodas?

- nada disto vai acontecer com você!! - Deixemos estas tragédias de lado. Vamos para a segunda situação de suposta segurança. Você usa capacete, porque pode cair à toa e bater a cabeça. Mas... qual a probabilidade disto acontecer?? Nós, ciclistas, caímos tanto assim à toa? Catamos bueiros, escorregamos em pisos molhados, batemos de cara com o poste? Imagino que todos nós aqui nesta lista sejamos ciclistas experientes o suficiente para evitar as situações corriqueiras de queda. Mas elas podem acontecer, podem! E qual é a probabilidade?? É mais provável você cair sozinho da bicicleta? Ou é mais provável você atravessar uma faixa de pedestre hoje?? É mais provável você catar um bueiro? Ou é mais provável você entrar num

carro, seja para dirigir ou para pegar carona?? Pois saiba que morrem mais pedestres do que ciclistas. E morrem mais pessoas em carros (motoristas ou passageiros) do que ciclistas. Veja os dados que estão disponíveis na página do Detran-DF:

Aqui  <http://www.detran.df.gov.br/images/S%C3%A9rie%20Hist%C3%B3rica%202000-2013%20at%C3%A9%20Fev.pdf>

Pode-se argumentar que há muito mais pedestres e pessoas em carros do que ciclistas, e não é o tipo de comparação plausível. Concordo, porque não estou comparando mortes por atropelamento (neste caso, **ciclistas são o grupo mais seguro**, segundo os dados de 2012!!!!) Estou falando em *probabilidade* de cair sozinho e bater a cabeça. Deve ser menos provável você levar uma “vaca” do que você sair para caminhar ou entrar num carro hoje. Mas se você for caminhar, você pode ser atropelado (infelizmente, há uma boa probabilidade e os dados do Detran mostram isto). Então... Você pensa em colocar capacete quando sai para caminhar? Quando vai dirigir ou pega uma carona?? Se sua resposta para as duas perguntas acima for “não, não penso em usar capacete para ter segurança como pedestre” como é que você explica usar capacete para proteger de uma queda de bicicleta, que é muito menos provável do que ser atropelado na faixa??? Ou até mesmo: levar uma queda boba por distração, como pedestre, deve estar estatisticamente perto de uma queda boba de bicicleta. Vi na lista alguém dizer que usa capacete porque tem relato de conhecidos que, por usar capacete, se “salvaram” de quedas bobas. Ahã. Tenho relato de conhecido, cuja mãe escorregou no banheiro e bateu a cabeça. Não morreu por sorte, mas teve problemas por certo tempo. Qual é a probabilidade de cair no banheiro molhado? Deve ser (quase) a mesma de cair à toa de bicicleta na rua. Vamos usar capacete para tomar banho? De tudo se deduz que o capacete tem mais **poder simbólico** do que real. Capacete é apenas um amuleto, como um pé de coelho, ou um crucifixo. Ele atua mais no psiquismo do ciclista, na autosugestão. Alguém já falou do perigo real e do perigo imaginário, de que o capacete atua atenuando a *sensação de perigo*. O que fica escondido, quase sempre, é que o medo do ciclista, sua sensação de insegurança – que ele procura “abafar” com um capacete – é um medo imposto, dentro de uma relação de poder. Lembram-se de onde veio a moda dos capacetes?? Dos EUA. Subam mais um pouco na mensagem e revejam o quadro de uso de capacetes x mortes de ciclistas. Onde está o EUA? E qual é o país da automovelcracia desde Henry Ford?? Capacete é um objeto inútil na prática, mas que acumula a cultura do medo com a cultura da segregação social. Por isto que a discussão sobre ele é tão acirrada como discussão sobre religião. Pois não se trata de fatos – a realidade e a matemática invalidam o capacete na primeira rodada, assim como a ciência invalida crendices sobrenaturais. Mas se trata apenas de crença e fé. (que também existem para sustentar relações de poder). Que podem ser e devem ser questionadas (tanto a crença quanto o poder) com conhecimento e informação. Por isto, adoro levantar estas discussões. D.M.

-----

Eu tenho usado cada vez menos o capacete, no entanto, concordo contigo, A., de que não me parece haver um consenso científico sobre a questão e com a conclusão geral e bem ponderada do R.. Além disso, amigos que tem visão crítica e experiência como o próprio Y., já comentam aqui que já foram "salvos" pelo capacete. Então, a questão ainda fica em aberto.

D., o gráfico e a tabela que vc apresenta, apesar de super interessantes, não me parecem que permitem a conclusão que vc chega de que o capacete seja inútil (por mais que intuitivamente eu concorde! rrsrs). No primeiro caso, a meu ver, a constatação de que o uso do capacete é mais comum onde há mais fatalidades permite uma conclusão importante. O gráfico permite dizer com muita certeza que existem outras coisas mais relevantes do que o capacete que reduzem o número de fatalidades. Mas isso não significa estatisticamente que o capacete aumenta o número de fatalidades, nem que reduz. Como o número de fatalidades depende de muitos fatores, é preciso olhar muitas outras coisas e não apenas o uso do capacete isoladamente. No caso da segunda tabela, é evidente que o valor deve ser observado em termos relativos e não em valor absoluto. Então, seria necessário comparar o número de mortes de ciclistas, pedestres ou passageiros, etc. por km rodado ou por quantidade de deslocamentos.



Mais interessante é fazer esse cálculo por tipo de vias. Aí sim, podemos dizer que em algumas rodovias do DF é mais ou menos seguro andar de bike e em outras vias, onde não há registro de fatalidades, seria mais perigoso ser pedestre... mas essa abordagem é sempre delicada quando falamos com o público em geral. Prefiro usar esses estudos mais ajudar o planejamento do que para uma discussão pública, por exemplo. Já falamos sobre isso em outra situação.... Enfim, no geral, concordo com vcD. sobre o fato de que a cobrança do capacete culpabiliza a vítima e tira a atenção das reais soluções (que estão no campo da política pública de educação e de oferta de estruturas adequadas). Mas como a questão inicial do A. era sobre estudos científicos bem fundamentados, achei importante essa ponderação. A., me lembrei agora de um outro texto em que o cara afirma que o uso do capacete aumenta um determinado tipo de lesão (rotacional), mas não estudei a fundo. Não sei se isso já foi citado aqui, mas veja este artigo: <http://www.cyclehelmets.org/1182.html>. Pode ser enviesado, mas parece que tem alguma literatura relativamente abrangente sobre esse tipo de lesão... abraços! J.B.

-----  
 data: 17 de maio de 2013 07:52

assunto: [bicicletada] Capacetes, ainda

Pra quem sentiu falta de um estudo mais pormenorizado (bonita essa palavra) sobre a relação entre obrigatoriedade de capacetes e redução de agravos ao ciclista, achei interessante esse trabalho canadense: <http://www.bmj.com/content/346/bmj.f2674> B.A.

-----  
 Massa esse artigo hein! Aí sim vemos um comparativo bom, diferente do outro que comparava realidades distintas. Se você não quiser ler o artigo inteiro, vá apenas para o gráfico e fica claro que o ponto onde se torna obrigatório o uso de capacete não interferiu na linha decrescente de traumas. Continuo com a opinião de que capacete não salva em acidentes. A.J.

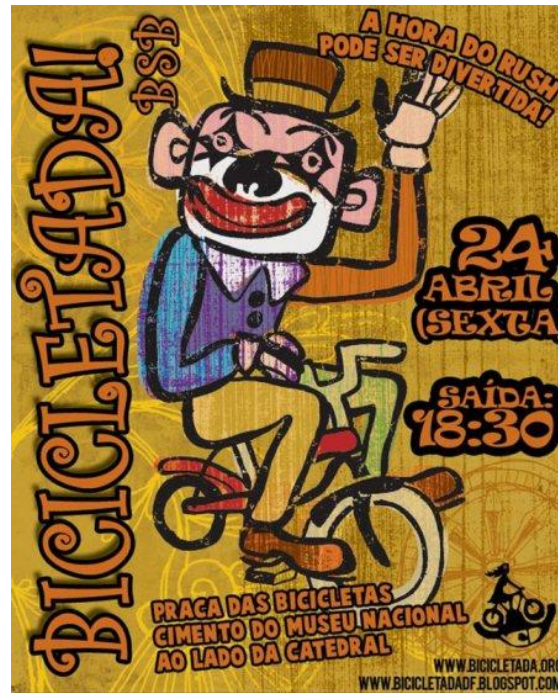
-----  
 Já fui atropelado e o capacete quebrou e minha cabeça não teve nada. Pra mim isso basta. A.L.

-----  
 data: 28 de maio de 2013 07:10

assunto: [bicicletada] Maioria dos ciclistas acidentados usa bicicleta como meio de transporte

Reportagem preconceituosa, com citações preconceituosas. Ciclista versus cicleteiro... Então, a culpa dos acidentes e mortes é do cicleteiro que não usa capacete, óculos, luva? O carro passa a 130km/h no acostamento e a culpa é do cicleteiro, se tivesse morrido??  
G1 - Maioria dos ciclistas acidentados usa bicicleta como meio de transporte - notícias em São Carlos e Região O ciclista (=atleta) é melhor no trânsito do que o cicleteiro (=transporte), são porque este não usa capacete, óculos e luva? Aí, os ciclistas-atletas viram cicloativistas e pressionam o governo para construir "ciclovias que salvam vidas" (e que passa um ciclista por semana). Da mesma forma que acham que capacetes salvam vidas, acham que ciclovias salvam vidas, quando na verdade o que salva vidas é uma mudança de paradigma que coloca restrições aos automóveis. É um discurso de manutenção do poder de classe. D.M.

## ANEXO IV



## BICICLETADA TRIBAL!



SÁBADO | 5 de novembro

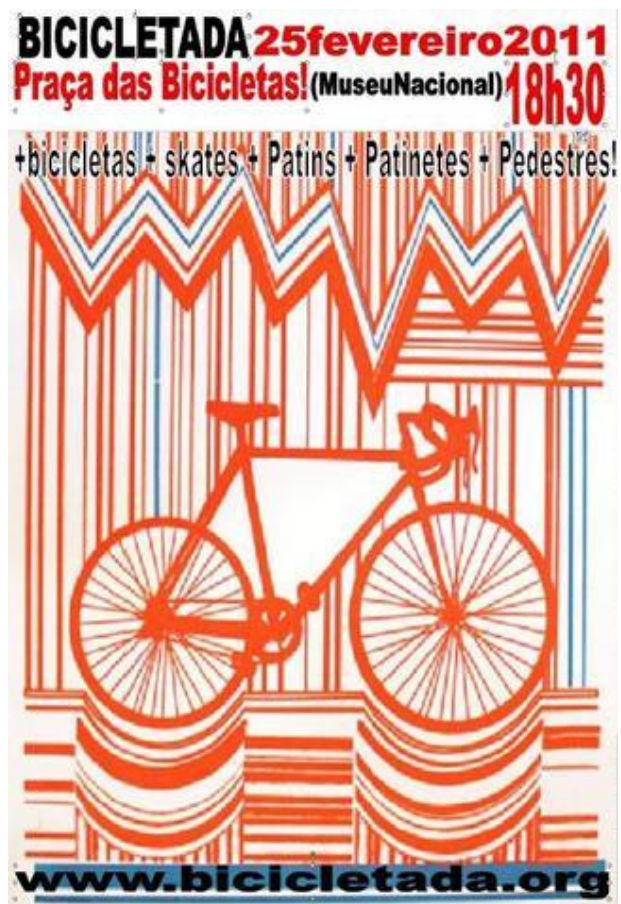
CONCENTRAÇÃO 9h | SAÍDA 9h30

Praça das Bicicletas - ao lado do Museu da República

PEDALANDO RUMO AO SANTUÁRIO DOS PAJÉS!

outras informações [www.santuariaoaosemove.net](http://www.santuariaoaosemove.net)





# BICLETADA BRASÍLIA



**sexta-feira, 25 de março**  
**concentração 19h**  
**Praça das Bicletas**  
**(ao lado do Museu/Biblioteca Nacional)**

A massa crítica surgiu em 1992, na cidade de São Francisco (Estados Unidos), e inspirou grupos do mundo inteiro. Ciclistas pedalam todo mês para exigir respeito e espaço nas cidades, sufocadas pela mega-frota de carros. Em Brasília ela acontece toda última sexta-feira do mês. Confira mais informações em [www.bicicletada.org](http://www.bicicletada.org) e [www.bicicletadaf.blogspot.com](http://www.bicicletadaf.blogspot.com)

# BICICLETADA

DIA MUNDIAL SEM CARRO



**22/09 PRAÇA DAS BICICLETAS 19H**

## ANEXO V

# Olá, amigo motorista, tudo bem?

Desculpa por hoje estarmos atrapalhando um pouco mais o trânsito de vocês, mas normalmente é o contrário. Muitos de nós usamos a bicicleta como meio de transporte e, assim, somos *um carro a menos* a trancar as ruas.



O que queremos é mostrar que existe uma alternativa muito divertida, não poluente, silenciosa e saudável para o transporte e precisamos que vocês, motoristas, nos ajudem, nos respeitando nas vias, lembrando quando veem um ciclista: "ele poderia estar de carro e ocupando bem mais espaço" ou "ele poderia ser eu".

Por favor, quando passar por um de nós, diminua a velocidade, não buzine e passe a 1,5 metros de distância. Tudo isso é lei, mas não é por ser lei: é para não nos assustar, ou pior, nos machucar ou até matar. É, acima de tudo, para mostrar que você é um cidadão.

Nós, ciclistas, queremos nos transportar como todos, e estamos tentando melhorar a cidade com nossa presença *amigável e divertida*.

**Obrigado!**

P.S.: Hoje estamos participando da *Bicicletada*, uma celebração à bicicleta como meio de transporte. Se quiser e puder, participe da próxima. Toda última sexta feira do mês com saída *na Praça das Bicycletas (em frente ao Museu/Biblioteca Nacional) às 19hs.*

Confira mais informações em: [www.bicicletada.org](http://www.bicicletada.org)

# BICICLETADA - BRASÍLIA!

A Bicletada é um movimento autônomo, aberto e sem líderes que tem como objetivo divulgar a bicicleta como meio de transporte, reivindicar condições favoráveis para o uso deste veículo, integrar os ciclistas da cidade e conscientizar os usuários dos meios de transporte motorizados para a necessidade de respeitar as bicicletas no trânsito.

## Porque participar?

Com uma população de mais de 2,5 milhão de habitantes, Brasília é hoje uma das maiores capitais brasileiras e já enfrenta no trânsito os problemas comuns a uma cidade de grande porte. De acordo com dados do Detran/DF, o brasiliense já enfrenta uma média diária de 60 km de engarrafamento - isso em dias normais, sem acidentes graves, chuvas fortes ou manifestações na esplanada.

Não é por acaso: o DF conta hoje com uma frota de 1,062 milhão de veículos motorizados (sem contar os veículos de cidades do entorno) circulando nas ruas. Entre 2000 e 2008, a frota cresceu 220%, levando Brasília a atingir a marca de quase 400 automóveis para cada mil habitantes.

Enquanto isso, o GDF insiste numa política de planejamento urbano que privilegia o automóvel, investindo milhões na construção e alargamento de vias, anunciados como a solução mágica para os problemas do trânsito brasiliense. Obras caras, de alto impacto social e ambiental, que já nascem ultrapassadas.

Contribuindo para piorar esse quadro, Brasília tem um sistema de transporte coletivo que envergonha a capital do país: ônibus velhos, passagens caras, linhas e horários restritos, ausência de corredores exclusivos e de terminais de integração, apenas 41 km de linhas de metrô.

Para não falar dos transportes não-motorizados, completamente ignorados pelas autoridades locais de transporte. Na contramão da história, o GDF não conta com políticas efetivas de incentivo ao uso urbano da bicicleta, reconhecida como alternativa eficiente ao automóvel nas grandes cidades.

## Como participar?

Para participar da Bicletada Brasília não precisa fazer inscrição ou pagar qualquer taxa: basta aparecer na Praça das Bicletas, ao lado do Museu Nacional, sempre na última sexta do mês, às 18h30. Enfeite a sua bicicleta, traga cartazes e panfletos, use a criatividade para tomar a sua cidade mais humana!

[www.bicicletada.org](http://www.bicicletada.org) - [www.bicicletadadf.blogspot.com](http://www.bicicletadadf.blogspot.com)



## Algumas dicas e sugestões para a BICICLETADA

Se o farol fechar enquanto a massa estiver atravessando um cruzamento, pare na frente dos carros, bloqueando-os

Só bloqueie o outro lado do cruzamento numa pista de mão única. Nas de mão dupla, o faça parado na faixa central



Tenha cuidado para não criar buracos na massa. Coesão é sinônimo de segurança.

Jamais ande na contramão ou na calçada. Na calçada, só desmontado.

Geralmente no final do pelotão também há uma faixa. Nunca ande atrás dela e colabore revezando seu carregamento

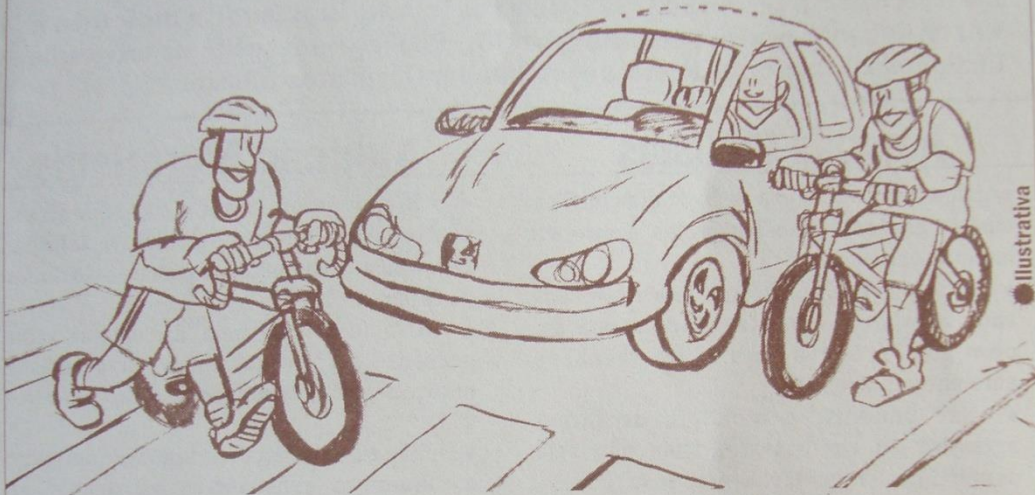
Geralmente carregamos faixas no começo da massa. Evite andar na frente delas, impedindo a leitura pelos motoristas e pedestres.

Se você se sente inseguro, pedale na parte de frente da massa e seja sempre o primeiro a sair depois das paradas.

Panfletar e conversar com pedestres e motoristas são boas atitudes para acalmar os ânimos mais exaltados. Se eles receberem gentileza, é mais provável que respeitem mais os ciclistas e que venham a pedalar conosco um dia

Se você pedala em ritmo mais forte, posicione-se mais atrás para dar um apoio aos mais inexperientes, principalmente nas subidas

# Respeite o ciclista Valorize a vida



## BICICLETADA

A concentração ocorre sempre  
no último Sábado de cada mês,  
a partir das 9 horas, no estacionamento  
da Administração do Parque da Cidade  
(Quiosque Ponto do Atleta).

31 MAI 2003

Não jogue no chão. Mantenha a cidade limpa.