

Gabriela Cássia Grimm

**BICICLETADA FLORIPA: A CELEBRAÇÃO DAS BICICLETAS  
NAS RUAS (2002-2011)**

Trabalho de  
Conclusão de  
Curso apresentado  
ao Curso de  
Bacharelado e  
Licenciatura em  
História da  
Universidade  
Federal de Santa  
Catarina,  
orientado pela  
Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Renata  
Palandri Sigolo  
Sell.

Florianópolis, SC  
Novembro de 2013





UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA  
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS  
COLEGIADO DO CURSO DE GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

ATA DE DEFESA DE TCC

Aos vinte e oito dias do mês de novembro do ano de dois mil e treze, às catorze horas, no Laboratório de História, Saúde e Sociedade do Departamento de História, Centro de Filosofia e Ciências Humanas – Universidade Federal de Santa Catarina, reuniu-se a Banca Examinadora composta pela Professora Renata Palandri Sigolo Sell, Orientadora e Presidente, pelo Professor Jacques Mick, Titular da Banca, e pelo Professor Sérgio Fregolão, Suplente, designados pela Portaria nº65 /HST/13 do Senhor Chefe do Departamento de História, a fim de argüirem o Trabalho de Conclusão de Curso da acadêmica **Gabriela Cássia Grimm**, subordinado ao título: **“Bicicletada Floripa: A celebração das bicicletas nas ruas (2002-2011)”**. Aberta a Sessão pela Senhora Presidente, a acadêmica expôs o seu trabalho. Terminada a exposição dentro do tempo regulamentar, a mesma foi arguida pelos membros da Banca Examinadora e, em seguida, prestou os esclarecimentos necessários. Após, foram atribuídas notas, tendo a candidata recebido da Professora Renata Palandri Sigolo Sell, a nota final 9,0, do Professor Jacques Mick, a nota final 9,0, e do Professor Sérgio Fregolão, a nota final 9,0, sendo aprovada com a nota final 9,0. A acadêmica deverá entregar o Trabalho de Conclusão de Curso em sua forma definitiva, impresso de acordo com as normas da Biblioteca Universitária e em formato digital, ao Departamento de História, até o dia seis de dezembro de dois mil e treze. Nada mais havendo a tratar, a presente ata será assinada pelos membros da Banca Examinadora e pela Candidata.

Florianópolis, 28 de novembro de 2013.

Banca Examinadora:

Prof.a Renata Palandri Sigolo Sell *RS Sell* .....

Prof. Jacques Mick *JM* .....

Prof. Sérgio Fregolão *SF* .....

Candidata Gabriela Cássia Grimm *Gabriela C. Grimm* .....



**Dedico este trabalho aos meus pais, que me ensinaram e pedalar e  
me ajudaram a comprar uma bicicleta.**

**E a todos(as) aqueles(as) que acreditam que pedalar faz a diferença  
na História.**



## **Agradecimentos**

Deixei a escrita dos agradecimentos por último, para que depois de toda a agitação e ansiedade do final do curso, eu pudesse dedicar então, sem pressa, um pouco do meu carinho e amor por todas as pessoas que de alguma maneira, foram importantes para mim nesta caminhada.

Primeiro agradeço aos meus pais, que sempre me incentivaram a ser uma pessoa melhor, e a nunca duvidar da minha capacidade. Mesmo com o estranhamento inicial quando descobriram que queria cursar História, não mediram esforços para que meu desejo se realizasse. Em especial, agradeço a minha mãe Rosana por sempre me motivar, me dando exemplo de como ser uma mulher forte e a levar a vida com leveza. E a meu pai Léo, que desde cedo me ensinou a ter coragem, e que carinhosamente, me ensinou a andar de bicicleta, e isso eu nunca esquecerei. Amo muito vocês.

Agradeço às minhas avós, Aldina Maria e Maria Normélia, e ao meu avô Nestor Emanuel, por sempre alimentarem a minha curiosidade sobre o passado com suas histórias sobre a família, os tempos difíceis e bons; Isso só me fez ter mais vontade e amor por História. Agradeço também aos meus tios e tias, meus primos e primas, sempre muito carinhosos comigo, que em suas viagens, nunca deixaram de me trazer um presente e uma boa estória, dizendo que eu ia adorar o lugar, porque era cheio de História!

Um agradecimento especial ao meu Tio Baruió, que me ajudou financeiramente a permanecer na vida acadêmica e sempre confiou em mim e na minha capacidade. Muito obrigada!

Agradeço também pelas conversas, pelas risadas, pelo carinho, companheirismo, pelo amor, pela diversão nas festas e nos bares aos meus amigos e amigas que antes e durante a graduação, tornaram a vida mais leve e mais alegre. Josi, Franci, Dími, Angelo, meu irmão Carlos, Mari, Zambia, Raísa, Léo, obrigada.

Meu agradecimento também vai para meus companheiros de pedaladas e Bicicletadas, que quando souberam da escolha do meu tema, me mostraram que estava no caminho certo, de maneira que sempre me motivaram, não só a pedalar e acreditar na bicicleta, mas a pesquisar mais sobre o assunto e compartilhar esse conhecimento sem medo.

Agradeço por fim, à minha querida orientadora, que acreditou em mim e sempre foi muito paciente e calma, principalmente quando eu não estava assim.

Agradeço imensamente à todas e todos vocês, não só pelas motivações e incentivos, mas pelo amor que sempre me dedicaram e pela presença de vocês em minha vida. Por fim, agradeço a Deus(a), pela proteção e orientação, nos momentos bons e ruins.



## RESUMO

O objeto de estudo desta pesquisa é o movimento ciclístico Bicicletada Floripa, sendo abordado o período entre 2002 a 2011. Neste trabalho, portanto, é discutido e problematizado a construção deste movimento por meio de entrevistas com seus participantes e também com as correspondências eletrônicas analisadas.

Objetiva-se investigar as bases que fundamentaram a Bicicletada, a fim de compreender o porquê do surgimento de um movimento que tem na bicicleta um símbolo de contestação, qual a importância para seus participantes e quais suas formas de ação e ideologias.

**Palavras-chave:** Tecnocracia; Contracultura; Bicicletada; Florianópolis;

## **ABSTRACT**

The object of this research is the cycling movement Bicicletada Floripa, and approached the period 2002-2011. In this work, therefore, is discussed and questioned the construction of this movement through interviews with its participants and also analyzed the electronic correspondence.

Aims to investigate the foundations that underlie the Bicicletada in order to understand why the emergence of a movement that has the bike a symbol of opposition, how important to its participants and which forms of action and ideologies.

**Keywords:** Technocracy; Counterculture; Bicicletada; Florianópolis;

## ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Concentração para a primeira Bicletada em Florianópolis, na Universidade Federal de Santa Catarina.....	71
Figura 2 – Ciclistas ocupam as ruas na primeira Bicletada em Florianópolis em 2002.....	72
Figura 3 – Cartaz com convite para a Bicletada em Florianópolis, ....	74
Figura 4 – Matéria do Jornal O Estado. 2 de Junho de 2002, Florianópolis.....	74
Figura 5 – Cartaz Bicletada Floripa, Março de 2011 .....	85



## SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO .....	15
2 A SOCIEDADE TECNOCRATA E A CULTURA DO AUTOMÓVEL.....	21
2.1 A cultura do automóvel .....	25
2.2 A bicicleta, o automóvel, e seus símbolos.....	28
3 A CONTRACULTURA VIVE E ANDA DE BICICLETA .....	43
3.1 Uma invasão de centauros ciclistas .....	49
4 A EXPERIÊNCIA DO MOVIMENTO BICICLETADA FLORIPA: “QUEM FICA PARADO É POSTE” .....	58
4.1 A retomada .....	77
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	88
REFERÊNCIAS .....	91
ANEXOS.....	94



## 1 INTRODUÇÃO

A bicicleta [...] é um instrumento primário de iniciação, da passagem da experiência por parte do “ancião” amoroso. Pensem bem: jamais alguém que nos queira mal poderá nos ensinar a pedalar, como em toda iniciação que se preze, há perda de sangue, e ferida que marca a distinção (os joelhos ralados e as mãos arranhadas). E a maravilha de perceber o próprio corpo entrando em modo automático, superando o embaraço inicial dos novos movimentos, zac! A consciência repentina de que o verdadeiro equilíbrio está antes no movimento do que no estatismo. A renovada intimidade com o nosso sistema neuromuscular auxiliada pela oração chiante das rodas do asfalto. Uma meditação tubular completa, em contemplação ativa, entre a paisagem parada e o fluxo do trânsito, os quais, enquanto você está pedalando, trocam de papéis: em movimento a primeira e congelado o segundo. Assim como nadar e fazer amor, andar de bicicleta está programado em algum ponto de nossos genes: uma vez que se aprendeu é impossível esquecer. O modelo nunca ultrapassado do deslocamento socialmente responsável, sem desperdício de recursos, não estressante e, como se não bastasse, divertido.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> GUARNACCIA, Matteo. Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura. São Paulo: Conrad, 2001. P.75.

Em 2009, quando cheguei a Florianópolis para estudar História, diferente da minha cidade onde conseguia ir a todos os lugares a pé, me deparei com tantas dificuldades para me locomover que optei por utilizar a bicicleta. Desde então, os caminhos tem se tornado mais curtos e mais fáceis de chegar, e neles, conheci muitas pessoas que me incentivaram a ir cada vez mais longe, até que um dia, conheci a Bicicletada.

Em 2011, quando comecei a participar, o movimento estava retomando as atividades e muitos novos participantes também estavam aderindo não só ao uso da bicicleta, mas à ideia de utilizar a bicicleta como um meio de transporte e um estilo de vida.

O trânsito nas grandes cidades tem acompanhado desde a metade do século XX o crescimento da produção e consumo de automóveis, que vem tomando as ruas e as transformando num local cada dia mais difícil de transitar para quem opta por outros modais. As ruas representam riscos para quem anda a pé ou em cima de uma bicicleta, e isso já era discutido nos anos de 1960 nos movimentos ecológicos e de contracultura - como será visto brevemente nos capítulos seguintes - perdurando até hoje, quando as consequências de um sistema econômico são sentidos na poluição do ar, na destruição e exploração de recursos naturais, nas relações entre os homens/mulheres e na aceleração do tempo de vida.

Com a crescente adesão da bicicleta como um transporte alternativo na cidade de Florianópolis e também, com o envolvimento de novos participantes no movimento Bicicletada desde a sua data de criação em 2002, o tema se mostrou um interessante objeto de estudo. Afinal, a Bicicletada é uma expressão de auto representação, é a demonstração de uma escolha política, cultural e ideológica diante da situação atual da sociedade na cidade de Florianópolis e em muitas outras onde seus habitantes já aderiram ao movimento.

É um movimento que aborda questões como ecologia, mobilidade, segurança pública, consumismo, sustentabilidade, ou seja, uma série de temas que fazem parte do cotidiano de homens e mulheres, e que não deve passar despercebido pelo olhar do historiador e historiadora da atualidade, atento para as questões da sociedade e suas formas de solucionar os problemas e dificuldades de seu tempo.

Por meio da análise do contexto a partir da segunda metade do século XX, onde ocorreu a intensificação na produção de bens de consumo, pretende-se compreender de que maneira a sociedade foi sendo incentivada a modelar seus hábitos de vida em função de um sistema baseado em valores de progresso, riqueza e ascensão social.

Para isso, as reflexões de Herbert Marcuse - um dos maiores e mais importantes teóricos da sociedade industrial do século XX, serviram para interpretar esta sociedade e este período da história, onde homens e mulheres passaram a ter novas “falsas necessidades”, que serão vistas no capítulo seguinte, e como este sistema transformou não só a vida desses indivíduos, mas também, o meio ao seu redor, as cidades, os espaços públicos e as ruas, como foi percebido por Roberta Raquel em sua tese de mestrado, que também foi utilizada para a construção deste trabalho.

Esta sociedade forjou suas próprias necessidades e valores, destacando-se o automóvel como o maior símbolo de poder e ascensão dentro da época de capitalismo e industrialização crescente, instaurando-se a cultura do automóvel, que Leo Vinicius critica em seu artigo também utilizado aqui. Esta cultura motorizada, vem de encontro com a bicicleta, outro meio de transporte que, no entanto, é carregada de outros tantos símbolos e valores, que pretende-se analisar.

Outro objetivo deste trabalho, é analisar por meio de reflexões e críticas de autores como Theodore Roszak, Ken Goffman, Den Joy, Sergio Cohn, quais foram as respostas a este sistema e esta sociedade baseada numa cultura tecnocrata e consumista, percebendo nas expressões dos movimentos contraculturais, uma resposta ousada quando se propõe a utilizar a emoção e os sentimentos humanos e não a razão cientificista. Estes momentos são percebidos em duas ocasiões, na década de 1960 nos Estados Unidos e Europa, e em 1990, com o surgimento do movimento Massa Crítica em San Francisco, onde pretende-se analisar possíveis influências e semelhanças.

Por fim, o objetivo deste trabalho, é problematizar a construção do movimento Bicletada Floripa, que surgiu no ano de 2002 nos mesmos moldes da Massa Crítica norte-americana e que em 2012, completou 10 anos de existência.

Pretende-se, portanto, compreender o porquê do surgimento de um movimento onde a bicicleta se torna tão importante, não sendo somente um meio de transporte, mas um símbolo de contestação, da insatisfação com a cultura motorizada, de questionamentos e de um estilo de vida, ligado a noções de solidariedade, sustentabilidade e comunhão.

O que levou indivíduos a se organizarem, e de que maneira isso ocorreu, como são suas ações, suas práticas e ideologias? Este trabalho visa investigar as bases deste movimento, bem como perceber seus momentos de maior e menor intensidade de ação, e analisar também, de que forma este movimento é interpretado por seus participantes, o que

ele significa em suas vidas, o que é possível por meio da união entre vários ciclistas numa grande pedalada pelas ruas da cidade?

Este trabalho tem um recorte temporal muito recente, que se estende de 2002, ano da primeira edição da Bicicletada em Florianópolis a 2011, ano em que as atividades são retomadas com a fixação de um horário e local definidos e novos participantes aderem ao movimento. No entanto, alguns momentos são priorizados em função de maior disponibilidade de fontes, que são o período de início e construção da Bicicletada e o período da retomada em 2008 a 2011, havendo uma grande lacuna nos anos entre 2004 a 2007.

Para tanto, neste processo de investigação sobre o movimento, diversas fontes foram coletadas e reunidas para responder a todas as questões anteriormente levantadas.

Fotografias das primeiras bicicletadas tiradas pelos próprios organizadores, matérias de jornais como O Estado de Junho de 2003, Jornal Vitória de 2009 e o Notícias do Dia de abril de 2008, cartazes produzidos pelos ciclistas para duas edições da Bicicletada, fontes orais por meio de entrevistas e correspondência eletrônica.

Como diz Voldmam:

Ao contrário dos especialistas em Antiguidade e Idade Média, os historiadores do século XX se deparam com fontes abundantes e múltiplas, a partir das quais trabalham. A proximidade temporal de seus objetos, as inovações técnicas e tecnológicas do século (cinema, televisão, vídeo, informática e reprografia maciça), bem como, de um ponto de vista completamente diferente, a consciência aguda das implicações políticas e sociais que o passado transmite, lhes dão possibilidades – se não facilidades – documentais que não raro causam inveja aos analistas de períodos anteriores.<sup>2</sup>

Neste sentido, foram utilizadas as várias correspondências eletrônicas trocadas entres os primeiros participantes e organizadores

---

<sup>2</sup> VOLDAM, Danièle. Definições e usos. In: **Usos e abusos da História Oral**. 8ª Ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006. P.33

das Bicletadas entre os anos de 2002 a 2003, num grupo de e-mails do site Yahoo, criado em 1999. Estes documentos não oficiais, mas registrados virtualmente, foram de suma importância nesta pesquisa, onde pensamentos, ideias, conversas, dúvidas e propostas foram possíveis de serem alcançadas, enriquecendo a construção do que foi proposto aqui. Sem elas, provavelmente muito do que ocorrera entre o grupo teria sido perdida, pois como não há uma instituição, líderes, espaço físico, ou seja, nenhum outro tipo de registro escrito, como atas, cartas, documentos registrados em cartório, as correspondências possibilitaram compreender de que forma seus participantes refletiam sobre a construção do movimento, bem como faziam críticas ao uso do automóvel e a falta de estrutura para pedalar em Florianópolis.

Além dessa série de fontes, também foram feitas entrevistas com 4 participantes da Bicletada Floripa, Eduardo Greenshort, que participou das primeiras e ainda frequenta as pedaladas, Hilariana Rocha, que também esteve nas primeiras edições e se mantém no grupo, Vinícius da Rosa e Fabiano Faga Pacheco, que fazem parte do segundo momento da Bicletada Floripa. A escolha destas pessoas vem em decorrência das suas atividades e contribuições para o movimento de Florianópolis. Sendo citados nas correspondências eletrônicas e nas falas de vários ciclistas quando perguntados quem eles acreditavam ter conhecimento sobre a Bicletada Floripa.

Para estas entrevistas, um questionário fora previamente elaborado, onde somente no dia da entrevista o depoente tomara conhecimento das questões. As perguntas foram feitas sobre a relação do indivíduo com a bicicleta, com o automóvel e com o movimento, nesta sequência.

As fontes orais possibilitam à História várias versões de um acontecimento, enriquecendo as possibilidades de compreensão e interpretação de determinado fato histórico, onde diversos sujeitos comentam sobre suas participações, visões, colaborações, etc. Como Delgado comenta:

O uso de fontes orais traz uma série de possibilidades para o trabalho histórico. Além de revelar novos campos e temas para a pesquisa que se pretende realizar, a História Oral apresenta novas hipóteses e versões sobre processos já analisados e conhecidos; recupera memórias locais, comunitárias, regionais, étnicas, de gênero,

nacionais, entre outras, sob diferentes óticas e versões; resgata informações sobre acontecimentos e processos que não se encontram registradas em outros tipos de documento; e contempla o registro de visões de personagens da história nem sempre considerados pela chamada história oficial.<sup>3</sup>

Compreendida a justificativa, os objetivos e as fontes utilizadas, o trabalho foi elaborado em três partes. No primeiro capítulo analiso a sociedade tecnocrata e consumista da segunda metade do século XX e sua contribuição para a formação da cultura do automóvel, e também, analiso os valores e símbolos atribuídos ao automóvel e a bicicleta nesta mesma cultura.

No segundo capítulo, abordo as repostas contraculturais que surgiram na década de 1960, onde várias questões relacionadas com uma cultura alternativa foram levantadas em confronto à sociedade tecnocrata, e que busco analisar se existem influências e possíveis semelhanças no movimento Massa Crítica, que surgiu em 1990 nos Estados Unidos.

No terceiro e último capítulo, portanto, é onde discorro sobre a principal questão deste trabalho, onde investigo e problematizo por meio das diversas fontes coletadas, o surgimento de um movimento onde o principal símbolo de contestação é a bicicleta na cidade de Florianópolis entre os anos de 2002 a 2011.

---

<sup>3</sup> DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **História Oral: memória, tempo, identidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 2006. P.22.

## 2 A SOCIEDADE TECNOCRATA E A CULTURA DO AUTOMÓVEL

A partir da segunda metade do século XX, após os eventos destrutivos da Segunda Guerra Mundial e a divisão do mundo ocidental em dois grandes blocos econômicos, assistiu-se a uma reestruturação na forma de vida de homens e mulheres por meio da imposição de um modelo econômico baseado no desenvolvimento industrial e na produção de bens de consumo.<sup>4</sup>

O desenvolvimento industrial visava fornecer as melhorias que este sistema capitalista prometera às sociedades prejudicadas com as guerras<sup>5</sup>. Novos aparelhos eletrodomésticos, como a televisão, o telefone, rádios, pululavam nas prateleiras de mercados e shoppings, ar condicionado, automóveis, novos produtos e serviços, ou seja, uma variedade sem fim de produtos irresistíveis, agora estavam ao alcance de todos.

Junto a essa série de novos produtos disponíveis no mercado, criaram-se necessidades que até então, homens e mulheres não dispunham. Para acompanhar os passos do progresso, que a cada dia abria novas estradas, ruas, prédios, comércios, empresas, estes sujeitos precisaram se adaptar à nova dinâmica da sociedade moderna. O ritmo nas cidades que cresciam exigiam do trabalhador médio um rendimento maior, afinal, quanto mais se trabalha mais se ganha *time is money*<sup>6</sup>, e por meio do dinheiro mais se pode consumir.

---

<sup>4</sup> OLIVEIRA, João Henrique C. **Anarquismo, contracultura e imprensa alternativa: a história que brota**

das margens. V. 24, n. 2 (2011). Disponível em:

<[http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4205238/4101466/palestra\\_joao\\_henrique.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4205238/4101466/palestra_joao_henrique.pdf)>

Acesso em 04/09/2013

<sup>5</sup> O sistema comunista partia do mesmo pressuposto de progresso baseado no avanço industrial (material). Tanto comunismo quanto liberalismo partem de uma concepção economicista do desenvolvimento: a ideia de que o crescimento econômico é o motor necessário e suficiente de todos os desenvolvimentos sociais, psíquicos e morais; ignorando os problemas humanos de identidade, de comunidade, de solidariedade e de cultura (MORIN, KERN, 1995, p.78), alheia a todos os fatores não quantificáveis da existência humana; associado a uma assimetria nas relações entre Homem e Natureza, que condiciona o desenvolvimento a degradação ambiental.

<sup>6</sup> *Tradução da Autora: Tempo é dinheiro.*

No entanto, na década de 1950, Marcuse - um dos intelectuais que influenciou a contracultura dos anos seguintes fez observações sobre essa estrutura econômica e social, a qual ele chamou de sociedade tecnocrata. Para ele, este sistema ao oferecer uma infinidade de produtos e serviços - está, na verdade, mantendo sob controle autoritário as liberdades individuais, pois a livre escolha entre a larga quantidade de bens e serviços não significa liberdade quando estes bens e serviços mantêm o controle social sobre uma vida de esforços e medo, ou seja, de alienação.<sup>7</sup>

Na visão de Marcuse, o desenvolvimento técnico que surgiu no século XX, possibilitou à sociedade capitalista tardia, um poder de liberdade de compra nunca antes possível na história da humanidade. Entretanto:

Aparentemente, os homens nunca foram tão livres como hoje. Contudo, trata-se apenas da aparência. As liberdades de épocas anteriores perdem seu significado crítico quando, num estágio ulterior, a sociedade, na forma como está organizada, parece libertar os indivíduos de suas necessidades. Na realidade, o homem vive hoje num sistema mais totalitário que o antigo. A diferença se encontra no fato de que o novo totalitarismo não opera através do controle terrorista, mas da coordenação econômica, que atua “através da manipulação das necessidades por interesses adquiridos”. O domínio tecnológico sobre a natureza – e sobre o homem – chegou a tal ponto que as antigas definições de liberdade se esvaziaram, e esta, hoje, só pode ser definida de modo negativo.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> MARCUSE, Herbert. **A ideologia da sociedade industrial**: o homem unidimensional. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

<sup>8</sup> BONI, Luiz Alberto. Herbert Marcuse: ideologia da sociedade industrial. In: **Cultura e fé**. N.136, Abril – Junho -ano 35. p. 149. Disponível em: <[http://www.idc.org.br/GESTIONALE/upload/CONFIGURAZIONE/ECONTENT/CREAZIO NEPORTALE/template/galleria/Image/documentos/Cultura\\_e\\_Fe/137/Estudotexto/herbert\\_marcuse\\_ideologia\\_sociedade\\_industrial.pdf](http://www.idc.org.br/GESTIONALE/upload/CONFIGURAZIONE/ECONTENT/CREAZIO NEPORTALE/template/galleria/Image/documentos/Cultura_e_Fe/137/Estudotexto/herbert_marcuse_ideologia_sociedade_industrial.pdf)>. Acesso em: Out. 2013.

O desenvolvimento de novas tecnologias e produtos, portanto, suprimem as liberdades e as necessidades individuais, pois as necessidades do Estado, da nação, da sociedade são admitidas como necessidades do sujeito, e isto implica em entrar neste esquema, pois, através dele, uma série de benefícios são alcançados como conforto, segurança, privacidade, o que Marcuse chama de Estado do Bem-Estar Social:

A rejeição do Estado do Bem-Estar Social em favor de ideias abstratas de liberdade não é bem convincente. A perda das liberdades econômicas e políticas que foram as conquistas reais dos dois séculos passados pode parecer pequeno dano num Estado capaz de tornar a vida administrada segura e confortável. Se os indivíduos estão satisfeitos a ponto de se sentirem felizes com as mercadorias e os serviços que lhes são entregues pela administração, por que deveriam eles insistir em instituições diferentes para a produção diferente de mercadorias e serviços diferentes?<sup>9</sup>

Dessa forma cômoda, os indivíduos trocam suas liberdades por outras que o capitalismo coloca como essenciais<sup>10</sup>, exercendo dessa maneira, um poder sobre homens e mulheres, que nivela todos seus anseios e qualquer alternativa de existência ou revolta. Como coloca Marcuse:

O poder sobre o homem, adquirido por essa sociedade, é diariamente absolvido por sua eficácia e produtividade. Se ela assimila tudo o que toca, se absorve a oposição, se brinca com a contradição, demonstra sua superioridade cultural. E, do mesmo modo, a destruição de recursos e a proliferação do desperdício demonstram sua

---

<sup>9</sup> MARCUSE, Herbert. Op. Cit. P.63.

<sup>10</sup> Liberdade de compra, de escolha entre um produto ou outro, entre um serviço ou outro, mas todos dentro do mesmo sistema.

opulência e o “alto nível de bem-estar”; ‘a Comunidade vai demasiado bem para que nos preocupemos com ela’.<sup>11</sup>

Este alto-nível de bem estar, é possível dentro da sociedade do capitalismo tardio por meio da compra de produtos de bens de consumo, que além do conforto oferecido, também agregam valores e uma moral. É preciso sempre ter o automóvel do ano, as roupas da moda, as tecnologias do momento, e uma infinidade de produtos que representam o que cada sujeito é dentro desta sociedade. Marcuse afirma, que a possibilidade de compra e o acesso a bens e serviços na sociedade tecnocrata, faz com que patrão e funcionário trabalhem para um mesmo fim, pois possuem uma mesma causa que é a manutenção deste sistema.

No entanto, ao mesmo passo em que ambos buscam a continuidade deste modelo, os dois estão separados por um abismo de desigualdades. Ou seja, a mesma tecnologia, que existe para diminuir e facilitar a vida do trabalhador é, também, aquela que o explora.

Na sociedade do capitalismo tardio, para a existência e permanência deste sistema é preciso, portanto, sempre inovar, criar novos produtos, novas marcas, novas cores e formas a serem consumidas por uma população, que, a cada dia, trabalha mais para atender às suas necessidades como homem e mulher modernos. A essas demandas do capitalismo tardio, Marcuse as chama de ‘falsas necessidades’, e ainda segundo ele:

Tais necessidades têm um conteúdo e função sociais determinadas por forças externas sobre as quais o indivíduo não tem controle algum; o desenvolvimento e a satisfação dessas necessidades são heterônomos. Independentemente do quanto tais necessidades se possam ter tornado do próprio indivíduo, reproduzidas e fortalecidas pelas condições de sua existência, independentemente do quanto ele se identifique com elas e se encontre sua satisfação, elas continuam a ser o que eram de início –

---

<sup>11</sup> Idem. P.93.

produtos de uma sociedade cujo interesse dominante exige repressão.<sup>12</sup>

Podemos compreender o automóvel como uma dessas necessidades, como veremos no próximo capítulo.

## 2.1 A cultura do automóvel

A partir do século XX a indústria automobilística foi incentivada tornando o automóvel um dos maiores símbolos de poder e prestígio dentro sociedade capitalista. Junto com a casa própria, o sonho do automóvel estava relacionado com a concretização do plano de bem-estar. A introdução do automóvel nas cidades vem ocorrendo desde o final do século XIX, mas foi com o fordismo – método de produção em massa, que se desenvolveu juntamente com a indústria automobilística – que o automóvel se tornou comum nos centros urbanos; esse novo modelo de produção e de consumo se fortaleceu na concepção de planejamento urbano modernista.<sup>13</sup>

No Brasil, o desenvolvimento industrial e urbanista já havia ocorrendo desde os anos 30, contudo, foi durante o governo de Juscelino Kubitschek com o “Plano de Metas” - que incentivava a indústria automobilística - onde estradas e rodovias se tornaram fundamentais para a modernização do país, onde a baixa classe média, que começara a ter acesso ao padrão de vida moderno, esperava que o governo desenvolvesse estruturas onde pudessem utilizar suas novas aquisições, como eletrodomésticos e automóveis, como comenta Figueiredo:

Décio Saes sustenta que, desde os anos 30, especialmente a “baixa classe média” esperava que o governo favorecesse o “progresso”, entendido como a ampliação de suas oportunidades para desfrutar do padrão de vida “moderno” oferecido pelo acesso á determinados bens, tais como eletricidade, eletrodomésticos, automóvel, lazer de massa. Essa expectativa, explica o autor, decorreria do fato de o

---

<sup>12</sup> Ibidem. P.26.

<sup>13</sup> RAQUEL, Roberta. **Espaço em transição: a mobilidade ciclística e os planos diretores de Florianópolis**. Dissertação de mestrado. Florianópolis, 2010.P.19.

trabalhador urbano brasileiro, por um “efeito de demonstração cultural”, aspirar ao mesmo padrão de consumo dos trabalhadores dos países capitalistas avançados.<sup>14</sup>

Com o aumento no número de automóveis cada vez mais potentes e velozes, as cidades precisaram ser reestruturadas para atender essas necessidades. Segundo Raquel, a rua ocupa um lugar de destaque nos centros urbanos, é nela que podemos perceber as transformações, as rugosidades, as manifestações, é ela que vai nos revelar a vida social que existe na cidade.<sup>15</sup>

Sobre o plano de modernização das ruas, em Florianópolis, Raquel comenta que:

Florianópolis não fugiu a essa regra. A ideia de progresso, de construir para desenvolver, vem acompanhando a cidade desde a década de 50. O modelo de planejamento adotado em Florianópolis também teve seus fundamentos baseados nos princípios modernistas, como demonstra o primeiro Plano Diretor da cidade, elaborado em 1952; de acordo com Pereira (2007), o Plano desconsiderou a história arquitetônica e urbanística da cidade em benefício do desenvolvimento econômico. [...] Os planos diretores de Florianópolis, desde o Plano de 1955, estão sob influência do modelo modernista; o Plano desenvolvido em 1969 pelo urbanista Gama d’Eça aplicou em profundidade esse ideário; mesmo não tendo sido plenamente implantado, as realizações baseadas no Plano

---

<sup>14</sup> FIGUEIREDO, Anna Cristina C. M. **Liberdade é uma calça velha azul e desbotada. Publicidade, cultura de consumo e comportamento no Brasil (1954-1964)**. São Paulo: Editora Hucetec, 1998.

<sup>15</sup> RAQUEL, Roberta. Op. Cit. P.17.

demonstram claramente a intenção de funcionalizar o espaço de Florianópolis a partir da ideia da circulação do automóvel.<sup>16</sup>

Ligadas à noção de progresso, as cidades passam a ter suas paisagens alteradas. Surgem ruas, avenidas, elevados e pontes, enquanto árvores, gramados, pequenos estabelecimentos, espaços antes públicos, dão espaço para a modernização.

O automóvel, portanto, o símbolo do capitalismo, impunha sua tecnologia nas cidades, modificando a paisagem e o ritmo de vida, alterando toda a dinâmica das relações entre os sujeitos e estilos de vida. Para Raquel, isto ocorreu devido à noção de desenvolvimento, a qual o automóvel estava atrelado:

O paradigma do desenvolvimento tomou conta do planejamento viário, as rodovias, os viadutos e os túneis tornaram-se verdadeiros símbolos de modernidade impressos nas cidades. Esse modelo de planejamento viário está subordinado às tendências do mercado e é facilitador da iniciativa privada.<sup>17</sup>

A cidade, portanto, se transforma, e as relações entre indivíduos nestes espaços também sofrem essa influência. O que antes era público, agora se torna privado com a construção de estradas, que inviabilizam a livre circulação de transeuntes, crianças, ciclistas, pois a velocidade dos automóveis torna as ruas um local perigoso, e só quem está protegido pela carcaça ágil, pode acessar com “segurança” essas vias.

Com a inserção e a circulação massiva de automóveis há uma desumanização da cidade, pois ela não é mais um local de vivência, de permanência, mas um local de passagem. Com grandes construções, outdoors, avenidas, e vias de rápido acesso, as ruas são espaços de trânsito, estresse, congestionamentos, e, cada vez mais, um local de violência. Segundo Raquel, a cidade hoje é movida pelo motor e as ruas já não são mais espaços de encontro, são habitats dos automóveis. As pessoas não se conhecem, não conhecem os lugares, o lugar virou passagem.<sup>18</sup>

---

<sup>16</sup> Idem. P.21.

<sup>17</sup> Ibidem. P.21.

<sup>18</sup> Ibidem. P.15.

As facilidades de compra e, conseqüentemente, a circulação crescente de automóveis nas ruas, transformaram não somente a paisagem das cidades, mas também suas funções, seus usos, excluindo quem não entrou no seu ritmo, pedestres e ciclistas, que hoje lutam pelos cantos das ruas e correm riscos de atropelamentos e xingamentos.

Dentro dessa sociedade capitalista e modernizada, que acompanha o ritmo dos progressos técnicos e todas as suas inovações tecnológicas que, como o automóvel, viabilizam conforto e rapidez aos sujeitos, qual o papel que a bicicleta tem? Quais são os significados atrelados a este meio de transporte? O que significa ter uma bicicleta, quando o desejo da maioria dos homens e mulheres é possuir um automóvel? O que é ser um ciclista, dentro de uma cidade motorizada?

## 2.2 A bicicleta, o automóvel, e seus símbolos.

“Diga-me a que velocidade te moves e te direi quem és. Se não podes contar mais do que com teus próprios pés para deslocar-te, és um excluído”<sup>19</sup>

Antes de pensar nas respostas para as questões levantadas acerca da bicicleta, é importante refletir o que o automóvel, além do que já foi brevemente comentado, significa naquilo que Marcuse compreende como sociedade do capitalismo avançado<sup>20</sup>.

Ambos, bicicleta e automóvel, são tecnologias desenvolvidas por humanos a fim de proporcionar melhor mobilidade - mais ágil e eficaz - de maneira que permita à homens e mulheres alcançarem maiores distancias em um espaço menor de tempo. No entanto, estas tecnologias carregam desde o momento de sua concepção e fabricação, uma série de valores e intenções que se espelham dentro desta sociedade. Como Liberato considera em seu artigo, citando Ilich:

---

<sup>19</sup> ILICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. P.31.

<sup>20</sup> MARCUSE, Herbert. Op. Cit. P.53.

Apesar de a bicicleta ser uma invenção da mesma geração que criou o veículo a motor, “as duas invenções são símbolos de avanços feitos em direções opostas pelo homem moderno”. O que ocorre é que as técnicas e tecnologias não são neutras ecologicamente, socialmente, ideologicamente ou politicamente.<sup>21</sup>

Compreendendo que estas tecnologias não são neutras, mas sim, muito significativas dentro da sociedade industrializada e capitalista, o automóvel é um símbolo do poder do progresso e desenvolvimento deste sistema. Como reflete Marcuse, neste trecho:

Os meios de transporte e comunicação em massa, as mercadorias, casa, alimento, roupa, a produção irresistível da indústria de diversão e informação, trazem consigo atitudes e hábitos prescritos, certas reações intelectuais e emocionais, que prendem os consumidores aos produtos. Os produtos doutrinam, manipulam, promovem uma falsa consciência. Estando tais produtos à disposição de maior número de indivíduos e classes sociais, a doutrinação deixa de ser publicidade para tornar-se um estilo de vida.<sup>22</sup>

Diferente da bicicleta, o automóvel atinge maior velocidade, que permite a sensação de adrenalina, poder, sendo o motorista, não só dono do automóvel, mas o dono da rua e do tempo. O automóvel, com a possibilidade de alcançar alta velocidade, não só acirrou a concorrência do tempo entre indivíduos, mas aprofundou as desigualdades entre classes, sendo o automóvel, o maior símbolo do individualismo burguês. Liberato comenta:

---

<sup>21</sup> LIBERATO, Leo Vinicius. M. **Bicicleta e tempo de contestação**. P.6. Disponível em: <[http://www.helsinki.fi/aluejakulttuurintutkimus/tutkimus/xaman/articulos/2004\\_01/bicicleta\\_tempo\\_contestacao.pdf](http://www.helsinki.fi/aluejakulttuurintutkimus/tutkimus/xaman/articulos/2004_01/bicicleta_tempo_contestacao.pdf)>. Acesso em 17/10/2013.

<sup>22</sup> MARCUSE, Herbert. Op. Cit. P.33.

O automóvel surgiu como um privilégio de burgueses, ou seja, um luxo. Ele surge já como signo estatutário. Com o automóvel, pela primeira vez, as classes começam a se mover em velocidades diferentes. [...] O automóvel responde, simultaneamente, à significação de *tempo é dinheiro* da sociedade capitalista e ao individualismo de uma sociedade burguesa. Prometendo “poupar tempo”, ou seja, “dinheiro”, o automóvel é o protótipo onipresente na vida cotidiana da concorrência própria da economia capitalista. Acelerar significa multiplicar o dinheiro, multiplicar o tempo.<sup>23</sup>

Associado ao progresso, desenvolvimento, ascensão social e liberdade, o automóvel atende às necessidades do homem moderno de se locomover com mais agilidade, e ainda, ele é um divisor de classes, um objeto de distinção.

Para Roberta Raquel:

O automóvel é o símbolo maior da sociedade de consumo; ele foi tão importante para a indústria do século XX, como o objeto responsável pelo aperfeiçoamento das formas de gerenciamento de produção – fordismo –, quanto para a sociedade, como o objeto responsável pelo sentimento de autonomia e liberdade individual. Mesmo sendo um objeto de produção e consumo de massa, o carro possibilita o indivíduo diferenciar-se através de quesitos como modelo e potência – que tem maior custo –, mostrando o seu lugar na hierarquia social. Além da afirmação social, o

---

<sup>23</sup> Idem. P.8.

automóvel acrescenta ao indivíduo uma dimensão de poder e de controle que são ilusórias na vida fora do carro.<sup>24</sup>

Neste mesmo sentido de compreensão – relacionado com consumo e desigualdade - o automóvel é compreendido em *Apocalipse Motorizado: A tirania do automóvel em um planeta poluído*. Neste livro, vários textos foram compilados e organizados por Ned Ludd, pseudônimo de Leo Vinicius, onde todos seus autores, de maneira unânime, compreendem que o automóvel é uma máquina que mais traz mortes, poluição e doenças do que benefícios, como são anunciados nas propagandas. Lançado em 2004, os textos assinados por Ilich, Goetz, Ludd e outros autores (as) são definitivamente não só contra o uso do automóvel, mas contra tudo que o envolve, desde sua produção, consumo e seus efeitos no ecossistema. A bicicleta, contudo, se mostra como uma das grandes soluções para os problemas de mobilidade, sendo que no último capítulo, há dicas de como dar início a uma Bicicletada ou Massa Crítica<sup>25</sup>.

Em *Apocalipse Motorizado*, Ivan Ilich no seu texto faz duras considerações sobre este objeto de consumo capitalista. Além de perceber o automóvel como uma bolha excludente, onde os indivíduos se fecham para seus vizinhos, e que aprofundou as diferenças nas formas de relacionamentos entre pessoas de classes diferentes, o automóvel é, desde sua fabricação, um objeto que explora o homem e a natureza.

Para ele o automóvel, que antes era considerado com um luxo e privilégio das classes ricas, tornou-se uma necessidade vital para os sujeitos das camadas médias modernos, ou seja, o supérfluo se tornou necessidade. E nesta corrida da popularização do automóvel, tanto recursos naturais quanto humanos são explorados e desperdiçados.

Numa reflexão sobre o impacto do automóvel nas cidades, Ilich comenta:

A cidade, que por gerações inteiras foi objeto de entusiasmos e considerada o único lugar onde valia a pena viver, é considerada agora um 'inferno'. Todos querem escapar dela para viver

---

<sup>24</sup> RAQUEL, Roberta. Espaço em transição: a mobilidade ciclística e os planos diretores de Florianópolis. Dissertação de mestrado. Florianópolis, 2010. P.40

<sup>25</sup> O livro pode ser acessado em: <<http://brasil.indymedia.org/media/2008/04/417244.pdf>>.

no campo. Por que tal mudança de atitude? Por uma única razão: o carro tornou a cidade grande inabitável. Tornou-a fedorenta, barulhenta, asfíxiante, empoeirada, congestionada, tão congestionada que ninguém quer sair mais a tardinha. Assim, uma vez que os carros assassinaram a cidade, necessitamos carros mais rápidos para fugir em auto-estradas para zonas cada vez mais distantes<sup>26</sup>.

Com isso, Ilich mostra que o automóvel não cumpriu sua proposta. Como um bem de consumo que iria facilitar a vida moderna, que iria trazer mais conforto, prazer e aventura, ao contrário, o automóvel prendeu o homem ao volante em ruas congestionadas, sujas, barulhentas. Tornou o homem escravo de sua própria necessidade induzida, porque para Ilich, o homem já possui o dom inato de se locomover para onde ele desejar. O automóvel, que aumenta esta potência, na verdade, criou um caos insustentável para o homem e a natureza. Ned Ludd, organizador e autor de um texto no mesmo livro também é pessimista em sua visão à respeito do automóvel e o que ele representa na sociedade moderna:

Diferentemente das máquinas na linha de produção, o carro leva o indivíduo não apenas ao sacrifício do trabalho, mas também à tentativa de fuga – o passeio, a diversão. O automóvel individual permite ao menos a ilusão do controle do próprio destino. Preso além de tudo pela ilusão, a possibilidade de libertação se distancia, e se distancia quanto mais se pretende que o carro reduza as distâncias, que produza “liberdade”.<sup>27</sup>

E ainda mais pessimista e radical, Ludd vê o automóvel como uma máquina que promove a morte, a depressão e a doença. Ou seja, a

---

<sup>26</sup> ILICH, Ivan. Op. Cit. P.79.

<sup>27</sup>. LUDD, Ned. Carros e remédios. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005 P.19.

sociedade moderna, capitalista, avançada e desenvolvida, forjou os seus próprios instrumentos de auto-sabotagem, de infelicidade e insatisfação. Para ele:

[...] O carro pode ser visto como marco de uma modernidade cada vez mais depressiva, a ponto de a depressão deixar seu lugar cativo de problema da vida para se tornar também um problema da sobrevivência. Seja como for, se se escapa da morte por depressão na sociedade do automóvel, é relativamente alta a probabilidade de que se venha a morrer atropelado por ele, contaminado por ele ou dentro dele. Talvez o automóvel tenha a nos dizer que, hoje, os problemas da vida são também problemas de sobrevivência.<sup>28</sup>

Nesta sociedade, em que o automóvel ao mesmo tempo significa o poder de um sistema econômico com valores burgueses de individualismo, ascensão social, velocidade, progresso, e tecnologia, ele também é, para seus críticos, um símbolo de destruição do homem, do tempo e da natureza, uma máquina poluidora e de extermínio.

Ao contrário do automóvel, a bicicleta surge como uma alternativa à este modelo de meio de transporte. Inventada no século XIX e aperfeiçoada ao longo do século XX, a bicicleta também é uma invenção humana a fim de potencializar a habilidade natural de deslocamento, diferente do automóvel, o motor é o próprio corpo de quem a conduz.

Sentindo os efeitos colaterais do uso do automóvel nos anos 1960, vários grupos envolvidos em movimentos ecológicos, passaram a ver a bicicleta como um símbolo contra o sistema capitalista, pois ela, ao contrário do automóvel, é um meio de transporte limpo, de baixo custo, requer pouco para ser produzida, não necessita de grandes investimentos para a construção de estradas para sua circulação, e também, é um verdadeiro instrumento de autonomia de quem se move por meio dela.

Provos, um “movimento” anarquista que surgiu em 1965 e durou até 1967 - que inspirou os hippies dos Estados Unidos e os jovens do

---

<sup>28</sup> Idem P.3.

Maio de 68 na França - com o “Plano das Bicicletas Brancas”<sup>29</sup> já demonstravam e percebiam que a bicicleta era uma solução para uma série de problemas que acometiam a cidade de Amsterdam, como grande número de mortes e atropelamentos, destruição de áreas públicas para construção de ruas, poluição, e o capitalismo voraz, que acelerava o ritmo de vida dos indivíduos, gerando estresse e caos. Guarnaccia comenta como:

[...] O primeiro episódio em que os jovens, como grupo social independente, tentaram influenciar o território da política, fazendo-o de modo absolutamente original, sem propor ideologias, mas um novo e generoso estilo de vida antiautoritário e ecológico (embora essa palavra ainda não existisse naqueles anos). Caminhando contra a corrente beatnik, os Provos holandeses empenharam-se descaradamente em permanecer “dentro” da sociedade, para provocar nela um curto-circuito.<sup>30</sup>

Ainda segundo Guarnaccia:

Nos anos 1960, lutar contra o automóvel era algo inédito, uma blasfêmia contra “as maravilhas do progresso”. Em pleno boom automobilístico, a tribo de Spui tem a clarividência de recusar o culto às quatro rodas e de propor a bicicleta como santo instrumental tribal.<sup>31</sup>

A bicicleta, portanto, se transforma nesta mesma sociedade capitalista num símbolo de contestação, uma alternativa limpa e alegre para percorrer as ruas da cidade, que diferente do automóvel, proporciona contato direto com pessoas, paisagens e tudo que existe ao redor. Para Liberato:

---

<sup>29</sup> Cf. GUARNACCIA, Matteo. Op. Cot. p. 76-77.

<sup>30</sup> Idem. P.13.

<sup>31</sup> Idem. P.74.

A bicicleta, (como Illich mostra), ao contrário do automóvel, não retira a autonomia individual, relativamente não consome espaço, não gera estratificação e permite a cada um controlar o gasto da sua própria energia: “o ser humano com bicicleta se converte em dono dos seus próprios movimentos, sem estorvar o vizinho”. De forma oposta, “O veículo a motor inevitavelmente torna os usuários rivais entre si pela energia, pelo espaço e pelo tempo”. A bicicleta, no seu uso prático, implica uma racionalidade social, ou “socialista”; o automóvel carrega uma racionalidade individualista. Em termos de tempo social, equidade e autonomia, a bicicleta é incomparavelmente mais eficiente que os automóveis. Na verdade, pouco sentido tem uma comparação em termos de eficiência, pois a bicicleta e o automóvel seguem em direções opostas a respeito desses temas.<sup>32</sup>

Ele enaltece os benefícios da bicicleta em relação ao automóvel, colocando suas qualidades em nível de sociabilidade, de forma a crer que o automóvel não incentiva as relações de gentileza no trânsito, pois ele induz à competitividade por conta do espaço que ele ocupa e sua velocidade, que é maior que o da bicicleta.

Liberato, em seu artigo, também acredita neste fator contestatório da bicicleta frente à sociedade motorizada, pois a bicicleta não acompanha o ritmo do desenvolvimento capitalista, ela anda até onde vai o limite da capacidade humana, que independente de sexo, idade e classe social, continua sendo um mortal como todos os outros em cima do selim da bicicleta.

---

<sup>32</sup> LIBERATO, Leo Vinicius. M. Op. Cit. P.6.

A bicicleta, assim como nunca foi investida e revestida simbolicamente como o automóvel (signo de poder, status, virilidade etc.), também mantém relativa distância da racionalidade da produção capitalista, que perpassa hoje em dia todas as esferas da vida e, como vimos, as próprias técnicas. E não é por outro motivo que a bicicleta aparece como uma tecnologia alternativa mas também como uma potencial tecnologia de uma “sociedade alternativa”.<sup>33</sup>

Em Florianópolis, nos últimos anos, esta alternativa ao uso do automóvel tem conquistado cada vez mais homens e mulheres que, insatisfeitos com o crescente trânsito e violência nas ruas, optam pela bicicleta como um meio de transporte, não só seguro, mas eficiente, que proporciona a sensação de autonomia, liberdade, e alegria.

Hila Rocha, farmacêutica, residente em Florianópolis, ciclista há 15 anos, e uma das primeiras participantes do movimento Bicicletada Floripa - que foi entrevistada para este trabalho - enfatizou a escolha da bicicleta por ser um modal que proporcionava liberdade, pois, com a bicicleta, além de não ficar presa em engarrafamentos, é possível percorrer caminhos diferentes, mudar a rota, o destino e os caminhos sem ocupar muito espaço e sem poluir. Sobre a sua relação com o uso da bicicleta, Hila comenta:

É totalmente diferente, não fico presa em congestionamento, tenho contato com tudo. Não me sinto presa, se eu preciso desviar de congestionamento, passar para outras ruas, me sinto bem acima, e isso é bem gostoso. Às vezes, sinto até uma coisa negativa dos motorizados, que brigam por um pedacinho de asfalto. As pessoas são mal amadas, e aproveitam esse espaço pra agredir, me sinto agredida nesse momento.

---

<sup>33</sup> Idem. P.9.

Quando saio de carro me sinto tão inferior, vejo as pessoas dentro desse esquema motorizado, opressor, que é um esquema que tu entra mesmo, não é só o carro, é oficina, combustível, IPVA, emplacamento, daqui a pouco o carro tá ruim. (é um processo exaustivo em função do carro)<sup>34</sup>

Outro entrevistado, Vinicius da Rosa, cinegrafista e ciclista há mais de 10 anos e desde 2008 participante da Bicletada Floripa, também residente em Florianópolis, comentou sobre sua escolha pela bicicleta, e o que ela e o automóvel significam para ele:

A bicicleta é importante porque garante liberdade e um ponto de vista específico sobre a cidade. O carro é coisa de gente maluca. O carro deixa as pessoas malucas, elas perdem a noção do tempo, do espaço. Não ficam necessariamente agressivas, mas tem só essa única forma de ver a cidade.<sup>35</sup>

Para ambos, a bicicleta é um elemento de fuga em um sistema que transforma os indivíduos quando dentro de um automóvel. Tanto Hila quanto Vinicius percebem a bicicleta como um meio de transporte que proporciona a sensação de liberdade, de domínio do próprio tempo e do próprio rumo que desejam percorrer. O automóvel, nas suas visões, transforma os seres humanos em coisas violentas, mal-humoradas, oprimidas, o que faz dar sentido à frase citada no começo do texto, onde Ilich diz que quem não se move pelas próprias forças, é um excluído.

Contudo, a bicicleta também é carregada do estigma da pobreza, da “loucura”, da perda de tempo, da insegurança, da exposição, ligada à pessoas de classes pobres sem expectativa de ascensão social. Muito disso está relacionado com a noção e os valores capitalista de progresso, bem estar e sucesso. No entanto, outros fatores contribuem para o não incentivo ao uso da bicicleta. Visões transmitidas por propagandas que mostram o poder do carro, sua agilidade e eficiência, fazem com que a bicicleta seja recusada como meio de transporte, mas sim, como

---

<sup>34</sup> ROCHA, Hilariana. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 08 de Setembro de 2013.

<sup>35</sup> ROSA, Vinicius L. da. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 07 de Setembro de 2013.

brinquedo de final de semana, e, somado isso, a falta de estruturas cicláveis nas cidades, transforma a bicicleta num modal sem segurança, possível somente para ciclísticas possivelmente suicidas ou “loucos”.

Em seu depoimento, Vinicius comenta sobre este aspecto:

A mentalidade se volta ao uso do carro, e a possibilidade de ir a pé ou de bicicleta é descartada. Não pensam em ir de bicicleta, porque se pensa que ela serve só para o lazer. Porque para ir de bicicleta só se for maluco, idiota, pobre... Tem estacionamento, zona azul, avenida, terminal, menos estrutura para bicicleta, e isso faz com que as pessoas só usem o carro. Na verdade, isso é uma demanda induzida, porque só existe o estímulo ao carro, nas propagandas, por tudo, que é bom usar carro, e ônibus é ruim, porque tem pouco incentivo ao seu uso.<sup>36</sup>

Seu depoimento vem ao encontro novamente com o da ciclista Hila, que também percebe está cultura do automóvel, onde a bicicleta é feita somente para o lazer em finais de semana, ou brinquedo para crianças. Sendo quem a utiliza como meio de transporte, um doido, um esquisito:

Tudo é direcionado para o carro. Desde criança, já se observa os pais usando carro, é um padrão, eu de bicicleta me sinto fora do padrão. Não é a intenção ser diferente. Mas acaba sendo. Desde criança, aprendemos a querer dirigir, é o caminho natural querer dirigir, tirar carteira de motorista.  
[...]

Percebo que as pessoas usam o carro, sem necessidade, nem param pra pensar num trajeto

---

<sup>36</sup> ROSA, Vinicius L. da. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 07 de Setembro de 2013.

que poderia ser feito a pé. Percebe o comportamento das pessoas, aquela dependência do carro, para estacionar, quase dentro de uma loja... Começa a observar isso. As pessoas não se dão conta, é tão arraigado que é tão aceito. É tudo em função do carro, isso é o normal, O anormal é chegar de bicicleta. Porque você chama a atenção. Geralmente, assim, a pessoa “que doida”, mas tem pessoas que veem com simpatia, até se interessam, até se estiver viajando [...]”<sup>37</sup>

Na visão de Liberato, a bicicleta no Brasil tem sido, do ponto de vista das classes dominantes e autoridades constituídas, sinônimo de brinquedo de fim de semana, e não de um meio de locomoção<sup>38</sup>, afinal, quando se chega à idade adulta, o maior sonho dos jovens é tirar a carteira de motorista e ter dinheiro suficiente para comprar o primeiro automóvel.

Os aspectos negativos em relação ao automóvel têm crescido nos últimos anos, gerando uma crítica quanto ao seu uso. Após *boom* consumista da segunda metade do século XX, surge nos movimentos de contracultura, nos movimentos de esquerda, nos movimentos ecológicos dos anos 1970 – onde aparece a palavra sustentabilidade - a necessidade de se pensar em formas sustentáveis e limpas de gerar energia e transporte, colocando desta maneira várias questões na pauta do dia de indivíduos dispersos ou organizados em grupos preocupados com isso. Os congestionamentos, a poluição, a violência, depressão e estresse, são sintomas de uma sociedade doente, e que precisa, com urgência, viver de uma forma diferente. Caroline Granier coloca que:

[...] a escolha de um meio de transporte é, acima de tudo, uma escolha de vida: um estado de espírito. Recusar o carro é recusar um modo de vida que nos torna perigosos (para nós mesmos para os outros e para o meio ambiente), é querer

---

<sup>37</sup> ROCHA, Hilariana. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 08 de Setembro de 2013.

<sup>38</sup> LIBERATO, Leo Vinicius. M. Op. Cit. P.11

uma vida diferente daquela proposta pelos publicitários que nos impõem a sociedade moderna. Não somente com palavras se muda a sociedade... A todos aqueles que enaltecem o individualismo, o comunismo, o “ecologismo” etc. eu respondo: o ciclismo!<sup>39</sup>

A bicicleta, portanto, assim como o automóvel, também extrapola sua simples função de locomoção. A bicicleta, a partir do século XXI, representa uma mudança. Ela é o símbolo da liberdade, da autonomia, da sustentabilidade, da participação e poder dos indivíduos nas ruas. A bicicleta representa a retomada dos espaços públicos que foram tomados pelos automóveis.

Ela é o objeto de contestação daqueles que procuram viver de outra maneira, mais afetiva, humana, mais próxima da natureza e das pessoas. Ela significa uma reaproximação do homem com seu poder inato de locomoção, sem esquecer que ela também está intimamente relacionada com bem estar e um estilo de vida saudável. Estas pessoas que optam pelas bicicletas, percebem neste modal, não só o objeto bicicleta, mas uma forma de experimentar a vida, transformando uma série de outros hábitos, como alimentação, consumo, forma de se vestir e se relacionar com outras pessoas, a natureza e a cidade.

No Manifesto Ciclista escrito em 2004 pelo ciclista Fábio Veronesi, logo após uma das primeiras Bicicletadas de Florianópolis, e também divulgada em 2009 na lista de e-mails do grupo “bicicleta”<sup>40</sup> estes pontos ficam bem claros, mostrando que a bicicleta e seus usuários propõem uma conscientização, uma opção limpa, divertida e humana frente à sociedade da cultura do automóvel:

Em cima de uma bicicleta trafega uma pessoa que optou por utilizar energia própria para se transportar. Alguém que, pelo menos naquele momento, não está contribuindo com a grande obra da raça humana de transformar cotidianamente bilhões de litros de petróleo em

<sup>39</sup> GRANIER, Caroline. Abaixo o carro... Viva a bicicleta! In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. P.91.

<sup>40</sup> Disponível em: <<http://br.dir.groups.yahoo.com/group/bicicleta/message/6099>>. Acessado em 09/09/2013

toneladas de monóxido de carbono emitidas na atmosfera. Essa pessoa está diminuindo os gastos com saúde pública porque combate a "falta de exercícios físicos regulares", apontada como a principal causa dos males modernos, como infarto, derrame, diabetes, câncer, estresse, depressão, etc, etc., etc. O ciclista é alguém que coloca em prática a tão falada utilização da biomassa como fonte de energia, diminuindo estatísticas que apontam cerca de 40% da população com excesso de peso por ingerir muito mais energia do que gasta. A pessoa que passa andando na rua de bicicleta é alguém que está fazendo bem ao mundo e a si mesma. Com esforço próprio combate a poluição e o aquecimento global na prática, sem discursos panfletários, sem levantar bandeiras, sem querer impor nada a ninguém, ela está contribuindo para melhorar o ar que todos respiram hoje e o clima do planeta para as futuras gerações. [...]

Há pessoas que andam de bicicleta por falta de opção financeira e há pessoas que andam de bicicleta por absoluta opção ideológica! A questão é de mudança cultural, revolução de costumes. Não é mais tempo de pegar-se em armas para fazer revolução. Ninguém quer ver a si, aos amigos ou parentes, preso, morto, sumido ou torturado. O que fazer, então, se a necessidade de fazer alguma coisa contra esse estado de coisas nasce clara na alma das pessoas, principalmente

dos jovens, que não tendo como dar vazão a essa ânsia, transformam-se em rebeldes, direcionando sua revolta para o vandalismo e o banditismo? A bicicleta é uma revolução social, econômica, política e ideológica possível aqui e agora!<sup>41</sup>

É interessante perceber como Veronesi cita em vários momentos os aspectos ecológicos relacionados à bicicleta. Ele salienta os benefícios para a saúde humana, que proporciona a prática de exercícios regulares, e mais, que ela é um meio de transporte que utiliza a energia não poluente e limpa, ou seja, ela também contribuiu para a saúde do meio ambiente. Para ele, ao utilizar a bicicleta para se locomover, além de fazer bem para si próprio e para a natureza, o indivíduo que opta por este meio está fazendo a diferença na prática, como ele diz “não é mais tempo de pegar-se em armas para fazer revolução”, ou seja, é tempo de pegar a bicicleta para transformar o meio em que se vive.

Tendo conhecimento ou não sobre o Manifesto Ciclista, nos quatro depoimentos colhidos para esta pesquisa e nas várias conversas informais com outros ciclistas, estes pontos colocados no manifesto são também mencionados e bastante perceptíveis. Quem opta por usar a bicicleta como meio de transporte, opta não só por um produto com características diferentes do automóvel, mas escolhe um meio de viver, uma ideologia que respeita os seres humanos, o meio ambiente, a saúde não só própria como de todos ao seu redor.

De brinquedo do final de semana e transporte das classes pobres, a bicicleta também se torna, neste contexto capitalista, consumista e tecnicista, um símbolo de contestação e mudança, associada à saúde, à sustentabilidade, ao prazer e a liberdade.

E quem vai de bicicleta não só é um “louco” como também, é um agente que busca realizar, na prática, as mudanças que se propõe a melhorar em seu meio.

A busca pela contestação como parte do cotidiano foi uma das características da contracultura, como veremos no próximo capítulo.

---

<sup>41</sup> VERONESI, Fabio. **Manifesto Ciclista**. Disponível em: <http://www.ta.org.br/site/news/arquivos/manifesto%20ciclista.pdf> Acessado em 18/10/2013.

### 3 A CONTRACULTURA VIVE E ANDA DE BICICLETA

A cultura tecnocrata que se desenvolveu no pós-guerra, como já mencionado, deu o tom que transformou o mundo da sociedade ocidental que pautada numa perspectiva de eficiência - por meio do uso da razão científica - viria interferir na maneira como homens e mulheres iriam viver aqueles anos na metade do século XX.

Numa definição de Martínez, em seu artigo sobre a resposta contracultural a esse sistema, ele comenta o seguinte:

Por “tecnocracia” deve entender-se essa forma social na qual uma sociedade industrial atinge o cume de sua integração organizativa. Sempre que ouvimos palavras como “racionalizar”, “planejar” ou “modernizar”, o que se está pondo em marcha é um plano para superar o que são considerados apenas “desajustes” dessa mesma sociedade industrial.

Desse modo, a “tecnocracia” opera a partir de imperativos inquestionáveis, tais como a necessidade de maior eficácia e de maior segurança social. A “tecnocracia” é o auge da era da “engenharia social” e que acaba expandindo sua área de influência para além do complexo industrial e tenta orquestrar todo o comportamento humano [...]<sup>42</sup>

Por meio da análise da obra de Theodore Roszak<sup>43</sup> - um dos principais teóricos e pensadores da contracultura – a tecnocracia, na visão de Martínez, portanto, é um sistema que age dentro da perspectiva cientificista e rigidamente racionalista. Ela extrapola o meio econômico e político e insere-se na vida privada, colocando tudo que não for mensurável, calculável, padronizado, como algo primitivo e não

---

<sup>42</sup> MARTÍNEZ, Horacio Luján. **Theodore Roszak (1933-2011) Um contra-obituário**. P.152. Disponível em:

<<http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/viewFile/14349/9112>>.

Acesso em: 29/10/2013.

<sup>43</sup> ROSZAK, Theodore. **A contracultura**. São Paulo: Editora Vozes, 2ª Ed. 1972.

eficiente. Neste sistema, o que vale é a razão em detrimento da emoção. Ela também é autoritária e ditadora de regras, em nome da segurança da sociedade e do indivíduo moderno.

Roszak, em sua obra de fundamental importância para a compreensão dos movimentos contraculturais do século XX, faz a seguinte colocação, na qual é possível perceber de que maneira a sociedade tecnocrata age, colocando um espaço entre o racional e o irracional:

À medida que o fascínio do pensamento científico ou quase científico estendeu-se em nossa cultura das ciências físicas às chamadas ciências behavioristas, e finalmente à erudição nas artes e letras, a tendência marcante tem sido transferir tudo quanto não seja plena e articuladamente passível de manipulação empírica ou matemática na consciência desperta a uma categoria globalista puramente negativa chamada o “inconsciente”... ou “irracional”...ou o “místico” ... ou o “puramente subjetivo”. O indivíduo que se comporta segundo tais estados esfumados de consciência será, na melhor das hipóteses, um excêntrico divertido; na pior, um louco varrido. Inversamente, acredita-se que o comportamento normal, valioso, produtivo, mentalmente sadio, socialmente respeitável, intelectualmente defensável, são, decente e prático nada a ver com a subjetividade.

[...] Mas, como todo homem prático sabe, pode passar sem poemas e sem pinturas; entretanto, não pode passar sem represas, estradas, bombas e política sensata. Arte é coisa para as horas de

lazer: o tempo que sobra depois que se trata de realidades e necessidades.<sup>44</sup>

Dentro da sociedade capitalista e tecnocrata, os valores vinculados às expressões sentimentais e subjetivas são relacionados com a loucura, com o romantismo, com a excentricidade, ou, até mesmo, com certa feminilidade.<sup>45</sup>

A partir dos anos 1950, no entanto, surgem expressões do que viria a ser a *contracultura*, onde todos esses valores, que foram forjados por uma geração que presenciou a guerra – e que encontrou na tecnocracia, a solução segura para todos os problemas do homem – começam a ser questionados e contestados.

Como Pimenta e Cohn falam, os anos 1960 ficaram conhecidos como o momento em que os jovens viraram o centro das mudanças na sociedade<sup>46</sup>, pois eles traziam assuntos que discutiam a supremacia dos valores da sociedade de consumo, até então aceitas, e começaram a reivindicar para esta sociedade, questões como igualdade racial e de gênero, liberdade, sexual, pacifismo, ecologia e anti-autoritarismos.<sup>47</sup>

A fim de definir aqui o que se compreende como *contracultura*, além do que já se sabe – que foi um movimento que surgiu nos anos de 1960 por meio da insatisfação e contestação de uma geração de jovens, filhos do pós-guerra, diante dos valores e modos construídos com base na tecnocracia, em países como Estados Unidos, França, Alemanha, Brasil, Holanda – é interessante compreender, de que maneira foi interpretado esse conjunto de ações, cunhado de *contracultura*. Na visão de Goffman e Joy, dois contraculturalistas, eles dizem o seguinte:

Claramente, definição de contracultura é questionável, mas nós sustentamos que, quaisquer que sejam as diferenças, havia uma intenção mútua específica que motivou praticamente todos os que se definiram em termos contraculturais até os últimos anos. Eles eram todos antiautoritaristas e não-autoritários. Nossa definição é a de que a essência da contracultura como um fenômeno

---

<sup>44</sup> Idem. p.64.

<sup>45</sup> Ibidem. P.82.

<sup>46</sup> COHN, Sergio; PIMENTA, Heyk (org.) **Maio de 68**. Rio de Janeiro: Azougue editorial, 2008. P.10.

<sup>47</sup> Idem. P.8.

histórico perene é caracterizado pela afirmação do poder individual de criar sua própria vida, mais do que aceitar os ditames das autoridades sociais e convenções circundantes, sejam elas dominantes ou subculturais. Afirmamos ainda que a liberdade de comunicação é uma característica fundamental da contracultura, já que o contato afirmativo é a chave para liberar o poder criativo de cada indivíduo.<sup>48</sup>

É bem claro, nas palavras dos dois autores, o conteúdo anti-autoritário neste momento, onde uma geração se insurgia diante das regras criadas para um mundo puramente funcional e racional, onde a questão individual, o sentimento, a não razão, eram negadas. Ainda na visão de Goffman e Joy, existem três características perceptíveis na contracultura, que apesar de analisar de maneira geral e não especificamente da *contracultura* dos anos 1960, também se faz presente neste momento:

As contraculturas afirmam a precedência da individualidade acima de convenções sócias e restrições governamentais. As contraculturas desafiam o autoritarismo de forma óbvia, mas também sutilmente. As contraculturas defendem mudanças individuais e sociais.<sup>49</sup>

A marca da individualidade na contracultura, no entanto, não estava relacionada com algo negativo, ou com o egoísmo, mas antes, uma busca dentro do indivíduo sobre sua sensibilidade, sobre seu humanismo e seu poder como pessoa, que dentro da sociedade capitalista, fora assimilada com noções distantes das reais necessidades e anseios, como fora discutido anteriormente com Marcuse. Esta individualidade, foi o que tornou a contracultura uma expressão de

---

<sup>48</sup> GOFFMAN, Ken; JOY, Den. Uma outra forma de excelência humana. In:\_\_\_\_\_.  
**Contracultura através dos tempos dos tempos**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2007.p.4 Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/26758728/Definindo-Contracultura-Ken-Goffman-e-Dan-Joy>>. Acesso em: 01/11/2013

<sup>49</sup> Idem. P.5

múltiplas faces, múltiplos anseios e perspectivas. Roszak, em sua análise sobre a contracultura, fala sobre essa característica:

A contracultura ainda não é um movimento tão disciplinado. Ela tem algo da natureza de uma cruzada medieval: uma procissão variegada, constantemente em fluxo, adquirindo e perdendo membros durante todo o percurso da marcha. Com bastante frequência, encontra sua própria identidade num símbolo nebuloso ou numa canção, que pouco mais parecem proclamar além de que “somos especiais... somos diferentes, estamos fugindo das velhas corrupções do mundo”. Alguns se juntam à tropa por tempo breve, apenas suficiente para participar de uma luta óbvia e imediata: uma rebelião no campus, um ato de protesto contra a guerra, uma manifestação contra injustiça racial. Talvez alguns não façam mais que brandir uma minúscula bandeira contra as desumanidades da tecnocracia; talvez usem um botão de lapela onde se lê: “Sou um ser humano: não mutile, não enrole, não rasgue”.

Apesar da análise ainda muito próxima dos acontecimentos, Roszak conseguiu perceber a fluidez com que a contracultura se manifestava nos agitados anos da década de 1960. Para ele, a contracultura não era tão somente uma manifestação jovem de insatisfação política e cultural, mas uma busca por uma nova consciência, mais próxima da natureza e do próprio homem, pois em sua análise sobre a contracultura, ele percebeu um fenômeno que ele veio chamar de alienação do homem pelo homem, que ocorria na sociedade capitalista e veio a ser contestada pela nova esquerda e pela juventude envolvida nas ações contraculturais:

Não se trata de alienação naquele sentido puramente institucional em que o capitalismo tende a alienar o trabalhador dos meios dos frutos da produção; e sim a alienação com o amortecimento da sensibilidade do homem para com o homem, um amortecimento que pode insinuar-se até mesmo naqueles movimentos revolucionários que com as melhores intenções humanitárias tentam eliminar os sintomas externos da alienação.<sup>50</sup>

Neste contexto, surgiram os lemas que ainda permanecem em revistas, jornais, fotografias, estampas, livros, editoriais de moda e, inclusive, em movimentos que se inspiram na contracultura como base de suas intervenções. As frases mais comuns, como a estadunidense “faça amor, não faça guerra”, é muito simbólica, pois, imprime os valores que vinham a ser contestados e alterados em busca do amor, da paz, e da união entre homens e mulheres, que passaram a ver na vida em comunidades e nas práticas sexuais em grupo, uma forma de engendrar novos hábitos de vida. Outros como “Paz e amor”, “Proibam a bomba”, também vão ao mesmo sentido, exaltando valores relacionados com a sensibilidade humana em contraposição às invenções agressivas da tecnocracia. Nas palavras de Roszak,

Temos aqui uma tradição que contesta radicalmente a validade da cosmovisão científica, da supremacia da cognição cerebral, do valor da pujança tecnológica; mas que o faz no mais tranquilo e comedido dos tons, com humor, com ternura, e até mesmo com uma dose de astuciosa argumentação.<sup>51</sup>

A contracultura agregou várias características e símbolos durante o período em que agitou a sociedade ocidental. Como visto, não possuía uma estrutura delimitada ou fixa, mas fluída e multifacetada, que

---

<sup>50</sup> ROSZAK, Theodore. Op. Cit. p.68.

<sup>51</sup> Idem. P.90

buscava por meio de suas mensagens, exprimir a necessidade que havia de se pensar nas estruturas pelas quais a sociedade estava se mantendo. Uma revolução de ideias e sentimentos se vez naquele período, que, por mais que haja discordâncias quanto às suas contribuições no campo político ou econômico, transformou o mundo de forma irreversível. Suas influências e reflexos no campo das ideias são um dos maiores legados para as gerações posteriores, que nos anos seguintes, por mais que não seguissem a mesma fórmula – porque não há fórmula – buscaram por meio do espírito de ir contra a cultura, defender seus princípios, necessidades e anseios solapados pelo autoritarismo das estruturas do capitalismo.

### 3.1 Uma invasão de centauros ciclistas<sup>52</sup>

O que a transição de gerações a que estamos assistindo tem de especial é a escala em que ela está ocorrendo e a profundidade de antagonismo que ela revela. Na verdade, quase não parece exagero chamar de “contracultura” aquele fenômeno que estamos vendo surgir entre os jovens. Ou seja, uma cultura tão radicalmente dissociada dos pressupostos básicos de nossa sociedade que muitas pessoas nem sequer a consideram uma cultura, e sim uma invasão bárbara de aspecto alarmante.<sup>53</sup>

Roszak observou de perto os acontecimentos que tomaram os anos de 1960. Ele percebia nos jovens um anseio por mudanças que, mesmo não muito bem organizados – numa visão racionalista - iriam transformar de alguma forma a sociedade em que viviam. A este movimento, ele chamou de contracultura, um movimento que caminhava no sentido oposto de tudo que estava estabelecido e afirmado com base científicas e racionalistas da cultura tecnocrata.

Passados os anos de maior atividade contracultural, houve quem dissesse que aquilo não passou de uma crise de um grupo de cabeludos e

---

<sup>52</sup> Referência a “Uma invasão de centauros”, segundo capítulo de A contracultura, de Theodore Roszak.

<sup>53</sup> Ibidem. P.54.

de filhos ingratos e mimados, sem perceber, que aquilo que aconteceu nos anos de 1960, abriu espaço para uma série de discussões que permanecerem pelas décadas seguintes. A discussão feminista, o direito dos negros, ecologia, liberdade sexual, direito dos homossexuais, responsabilidade com o meio ambiente, etc. Mesmo que as soluções não foram encontradas naquele exato momento, um horizonte se expandiu para se pensar e discutir estes novos e velhos temas.

Vinte anos depois do surgimento dos hippies e dos movimentos de contracultura, o mundo ocidental ainda se sustentava sobre as mesmas estruturas capitalistas, que ao mesmo passo em que criava soluções e maneiras de trazer conforto e bem estar, também produzia uma série de novos problemas que intensificaram a situação de insustentabilidade, que já vinha sendo criticada na década de 1970 com grupos que pensavam sobre os impactos da industrialização e do capitalismo sobre o meio ambiente. A produção de bens de consumo, no entanto, não foi modificada ou desacelerada, ao contrario, ela foi incentivada, e seus reflexos se faziam visíveis na quantidade de novos produtos que surgiam nas prateleiras de grandes lojas e mercados e no aumento da circulação de automóveis nas ruas das cidades.

Foi nesse contexto que surgiu na cidade de San Francisco, nos Estados Unidos, um grupo que iria contestar a supremacia do automóvel – símbolo de status e poder dentro da sociedade do capital- nas ruas , que se tornaram poluídas e inacessíveis para a população de pedestres e ciclistas.

Chris Carlsson um ciclista e morador da cidade, certo dia chamou seus companheiros também ciclistas para um passeio de bicicletas, que deveria ocupar toda a rua a fim de criar uma massa, onde todos poderiam passar com segurança até um certo caminho. O combinado era ocupar a pista na última sexta-feira do mês no horário do *rush* para que a presença das bicicletas fosse mais impactante e chamasse mais a atenção dos motorizados, e à isso se chamou de uma “coincidência organizada”, pois não havia líderes, trajeto definido, organização formal ou prévia, aparecia quem queria e pelos motivos diversos pelos quais queria.

Em setembro de 1992, portanto, ocorreu a primeira Massa Crítica, com o intuito de retomar as ruas para as pessoas, numa grande celebração das bicicletas, com tom de humor, alegria e criatividade.

O termo Massa Crítica foi retirado do documentário sobre bicicletas *Return of the Scorcher*, de Ted White, no qual a travessia de cruzamentos nas grandes cidades chinesas é discutida em termos de massa crítica: as bicicletas se acumulam até atingirem um ponto de

massa crítica, no qual conseguem parar o tráfego e atravessar o cruzamento.<sup>54</sup>

Este movimento, claramente contestava a cultura do automóvel, a cultura do consumo - que explora até à escassez recursos naturais para sua produção, e que até mesmo, leva à guerras, como a Guerra do Golfo no início dos anos 1990 em função do petróleo - a cultura da tecnocracia e seus valores, e não só isso, também reclamava a mudança de hábitos e costumes, tendo na bicicleta uma ferramenta e um meio de se alcançar estes objetivos.

Em 2002, na celebração dos 10 anos da Massa Crítica - que veio a ser chamada de Bicletada no Brasil, Chris Carlsson lançou um livro onde vários colaboradores de diferentes países onde existe o movimento, contam sobre as experiências das pedaladas em suas cidades e que vem aderindo cada vez mais novos participantes. O livro se chama em inglês *Critical Mass: Bicycling's Defiant Celebration*, onde ele coloca que a Massa Crítica não é um protesto em si, mas uma celebração das bicicletas que retomam as ruas das cidades cada vez mais entulhadas de automóveis. Num trecho do livro, ele comenta o seguinte:

Critical Mass – the name inspires passion and loathing. Originally a term applied to nuclear fission, it has become a rallying cry for bicyclists, rejecting the priorities and values imposed on us by oil barons and their government servants. But critical Mass bicycle rides are no protest movement as we commonly imagine. Instead, riders have gathered to celebrate their choice to bicycle, and in so doing have opened up a new kind of social and political space unprecedented in this era of atomization and commodification. Bicyclists are reclaiming city life from San

---

<sup>54</sup> NASSIF, Luis. **O movimento Massa Crítica, dos ciclistas**. Disponível em: <<http://jornalggn.com.br/blog/luisnassif/o-movimento-massa-critica-dos-ciclistas>>. Acesso em 06/11/2013.

Francisco [...] and hundreds more cities across the planet<sup>55 56</sup>

Além de explicar de onde vem o nome para esta manifestação, Carlsson comenta que a Massa Crítica promove um espaço onde os ciclistas podem celebrar suas escolhas, que se tornam políticas diante das condições em que a sociedade se encontra.

Outra característica do movimento, é a possibilidade de cada indivíduo expressar publicamente seus desejos e ideologias, o que faz lembrar alguns aspectos dos movimentos de contracultura dos anos 60, que colocam como já foi dito, a individualidade, a beleza, o sentimento e a experiência humana como valores que invadem as ruas. Neste trecho Carlsson fala isso sobre o movimento:

The beauty Of Critical Mass – one of them, anyway – is the chance it provides for people to face each other in the simmering cauldron of real life, in public, without pre-set roles and fixed boundaries. Naturally this leads some people to feel that Critical Mass fails to meet their goals, and such sentiments can be found among the writings that follow. Nevertheless, where else in our society has there been such a remarkable opportunity to test one’s own theories and ideas in public, in a chaotic and unpredictable real life context?<sup>57 58</sup>

---

<sup>55</sup> CARLSSON, Chris. **Bicycling’s Defiant celebration**. San Francisco: Ed. AK Press, 2002. P.5.

<sup>56</sup> Massa Crítica - o nome inspira paixão e ódio. Originalmente um termo aplicado à fissão nuclear, tornou-se um grito de guerra para ciclistas, rejeitando as prioridades e os valores que nos são impostas pelos barões do petróleo e os seus agentes do governo. Mas os passeios de bicicleta da Massa Crítica não são movimentos de protesto como nós comumente imaginamos. Em vez disso, os ciclistas tem se reunido para celebrar a sua opção pela bicicleta, e assim abrir um novo tipo de espaço social e político sem precedentes nesta era de atomização e mercantilização. Ciclistas estão reivindicando a vida da cidade de San Francisco [...] e mais centenas de cidades de todo o planeta. *Tradução da autora.*

<sup>57</sup> CARLSSON, Chris. **Bicycling’s Defiant celebration**. San Francisco: Ed. AK Press, 2002P.6

Neste mesmo sentido, o movimento, nas palavras de seus participantes, é um movimento de ação direta, independente de ações do governo, instituições ou outras instancias, sendo que o movimento toma as formas que seus participantes autônomos -organizados ou desorganizados, lhe dão:

Critical Mass since its beginning has identified itself as a celebration more than a protest, and is for many of its participants a prefigurative experience, both calling attention to and actually creating a taste of a different way of life. The vibrant grassroots culture is the best proof of this. Costumes, flyers, posters, art shows, concerts and parties all have promoted and extended Critical Mass into areas of life beyond mere bicycling, and have given creative voice to hundreds of riders.

[...] Critical mass is also a practical lesson in direct action for all its participants, focused on the moment and the immediate experience rather than towards representatives, government, politicians or demands. Critical Mass has often provided participants a breathtaking experience of:

*“Inherent risk. The excitement and danger of the action creates a magically focused moment, a peak experience, where real time suddenly stands still and a certain shift in consciousness can occur. Many of us have felt incredibly empowered and have had our lives fundamentally radicalized*

---

<sup>58</sup> A beleza da Massa Crítica - uma delas, de qualquer maneira - é a chance que ela propicia às pessoas de se enfrentarem no caldeirão fervente da vida real, em público, sem papéis pré-definidos e limites fixos. Naturalmente, isso leva algumas pessoas a sentir que a Massa Crítica não cumpre seus objetivos, e esses sentimentos podem ser encontrados entre os escritos que se seguem. No entanto, onde mais na nossa sociedade houve uma oportunidade tão extraordinária para testar suas próprias teorias e ideias em público, em um contexto de vida real caótico e imprevisível? *Tradução da autora.*

*and transformed by these feelings. Direct action is praxis, catharsis and image rolled into one.*<sup>59</sup>

Ao pedalar em grupo, os indivíduos sentem a confiança que só em muitos podem sentir. Os ciclistas em suas bicicletas se apoderam dos espaços, trazendo sentimentos humanos que ficam expostos sem as carcaças dos automóveis Estão, afinal, protegidos uns pelos outros, tornando-se dessa forma um corpo vivo que percorre as ruas das cidades espalhando a ideia de uma diferente forma de sentir o meio que os cerca. Pedalar significa neste momento uma decisão política, uma escolha não só de hábito, mas uma escolha de ideologia, uma maneira de viver. Para Jordon, que em depoimento, no livro de Carlsson:

Critical Mass is na experience that goes beyond symbolic action, in spite of its enormous symbolic importance. It is a public demonstration of a better way of moving through cities [...]

[...] We have harnessed a mysterious but simple and direct social power to invent our own reality.

At this moment, our choice to bicycle leaves the

---

<sup>59</sup> A Massa Crítica desde o seu início identificou-se como uma celebração mais do que um protesto, e é para muitos de seus participantes uma experiência prefigurativa, ambos chamando a atenção para realmente criar um sabor de um modo de vida diferente. A cultura popular vibrante é a melhor prova disso. Costumes, folhetos, cartazes, mostras de arte, concertos e festas todos têm promovido e estendido a Massa Crítica em áreas da vida além do mero ciclismo, e deram voz criativa para centenas de ciclistas.

[...] A massa crítica é também uma lição prática na ação direta para todos os seus participantes, com foco no momento e da experiência imediata ao invés de direcionamentos, representantes do governo, políticos ou exigências. A Massa Crítica com frequência proporciona aos participantes uma experiência de tirar o fôlego:

"Risco inerente. A emoção e o perigo da ação criam um momento mágico, uma experiência de pico, onde o tempo real de repente para e uma certa mudança de consciência pode ocorrer. Muitos de nós já se sentiram extremamente capacitados e tiveram suas vidas fundamentalmente radicalizadas e transformada por esses sentimentos. A ação direta é praxis, catarse e imagem em um só. *Tradução da autora.*

realm of mere refusal and becomes a creative act, a mobilization of what we might call collective invention power. Tellingly, collective invention escapes the rules and limits of the market entirely. Bicyclists refuse the nonsensical “necessity” of driving as first step in a series of personal choices that taken as a whole, represent a new type of political contestation, not only oppositional, but visionary. It is an act of desertion from an entire web of exploitative and demeaning activities, behaviors that impoverish the human experience and degrade planetary ecology itself.<sup>60 61</sup>

A partir do que fora percorrido sobre a Contracultura da década de 1960 e a Massa Crítica que surgiu no início da década de 1990, é possível perceber semelhanças e até mesmo, considerar o movimento Massa Crítica como uma expressão de contracultura de outro tempo.

Tanto um quanto o outro, buscam nas suas ações “desorganizadas”, sem líderes, sem bandeiras e ideologias fixadas, contestar as formas em que homens e mulheres vivem suas vidas. Com apelo ao lúdico, ao emocional, trazem valores esquecidos dentro da

---

<sup>60</sup> Ibidem, p. 82.

<sup>61</sup> Massa Crítica é uma experiência que vai além da ação simbólica, apesar de sua enorme importância simbólica. É uma demonstração pública de uma maneira melhor de se mover através das cidades [...]

[...] Nós temos aproveitado um poder social misterioso, mas simples e direto para inventar a nossa própria realidade. Neste momento, a nossa escolha de bicicleta deixa o reino da mera recusa e se torna um ato criativo, uma mobilização do que poderíamos chamar de energia invenção coletiva. Significativamente, a invenção coletiva escapa das regras e limites do mercado inteiramente.

Ciclistas recusam a sem noção "necessidade" de dirigir como o primeiro passo de uma série de escolhas pessoais que, tomadas em conjunto, representam um novo tipo de contestação política, não só de oposição, mas visionária. Isso é um ato de deserção de toda uma teia de atividades de exploração e degradantes comportamentos que empobrecem a experiência humana e degradam ecologia planetária em si. *Tradução da autora.*

sociedade tecnocrata, que na ânsia pelo progresso e eficiência, são negados e desmerecidos, tornando-se qualidades de “loucos”, marginalizados e lunáticos.

A contracultura dos anos 1960 certamente não se repetiu da mesma maneira que ocorreu naqueles anos, mas refletiu nas escolhas de homens e mulheres que tem buscado maneiras alternativas de viver e se relacionar com os demais e também, com a natureza. A bicicleta, foi a forma de um grupo de cidadãos e cidadãs colocarem essas questões, chamando a atenção para tantas outras que estão direta ou indiretamente relacionadas, como consumo, ecologia, saúde, bem estar, mobilidade, etc.

Elas agregam diferentes indivíduos que, por diversos motivos, se juntam à essa grande massa numa clara atitude de auto representatividade, quando nem partidos, governos, ONGs, instituições falam por eles, dependendo de suas atitudes diretas e concretas, sem palanques ou panfletagem, mostrando desta forma o que está errado e quais as possíveis alternativas de solução.

Não cabe aqui, neste breve trabalho, julgar sobre a eficiência desses movimentos, até porque em momento nenhum eles se colocaram numa disputa entre o bem e o mal, no entanto, o que se pretendeu, foi perceber como em diferentes momentos históricos, seres humanos se mobilizaram numa tomada de consciência coletiva numa busca por sobrevivência dentro de uma sociedade que caminha em direção do auto aniquilamento.

E na análise de Roszak sobre a contracultura, (os manifestantes) não tiveram êxito... em fazer flutuar o Pentágono. Mas conseguiram marcar sua geração com um estilo político de originalidade tão autêntica que raia o extravagante.<sup>62</sup>

No capítulo seguinte, compreendo a Bicicletada que ocorreu pela primeira vez em Florianópolis em 2002 como um desses reflexos da contracultura, onde não se pretende solucionar todos os problemas da sociedade, no entanto, é um espaço onde uma cultura é contestada, onde alternativas são colocadas, onde indivíduos se mobilizam por uma causa de forma criativa, provocativa e independente. Pois como afirma Leary:

A contracultura floresce sempre e onde quer que alguns membros de uma sociedade escolham estilos de vida, expressões artísticas e formas de pensamento e comportamento que incorporem com sinceridade o antigo axioma segundo o qual a

---

<sup>62</sup> ROSZAK, Theodore. Op. Cit. p.131.

única verdadeira constante é a própria mudança. A marca da contracultura não é uma forma ou estrutura em particular, mas a fluidez de formas e estruturas, e a perturbadora velocidade e flexibilidade com que surge, sofre mutação, se transforma em outra e desaparece.<sup>63</sup>

---

<sup>63</sup> Idem.

#### 4 A EXPERIÊNCIA DO MOVIMENTO BICICLETADA FLORIPA: “QUEM FICA PARADO É POSTE”<sup>64</sup>

É, a situação tá foda!!!! Essa proposta que citaram se chama Massa Crítica, a galera anarquista começou a fazer em Sampa, deem uma olhada no site [www.bicicletada.org](http://www.bicicletada.org) No exterior já tem há mais tempo:

<http://www.critical-mass.org/>. Consiste em fechar uma rua num protesto pacífico, pedalando com tanta gente que os carros não conseguem passar e têm que andar na nossa velocidade. Acho que com umas 15 pessoas já podemos começar um.

Aqui tem um puta potencial pra fazermos esse tipo de evento, que normalmente acontece todo mês.<sup>65</sup>

O trecho acima faz parte de uma série de diálogos entre os primeiros organizadores do que seria a Bicicletada Floripa. Após a morte de um ciclista, na região da Barra da Lagoa em função da falta de estrutura para a circulação de bicicletas, e a recente Bicicletada que ocorrera em São Paulo, Eduardo Green, então estudante de Design na Universidade Federal de Santa Catarina, manda está mensagem para seus companheiros. Esta e outras conversas estão todas registradas em uma lista de e-mails criada no Yahoo Groups, que no começo da década de 2000, foi um grande canal de troca de informações entre ciclistas de Florianópolis. Bastava ter uma conta de acesso, e solicitar participação

---

<sup>64</sup> Extraído da lista de e-mails do Yahoo Groups “Bicicleta”. Um grupo construído para a troca informações entre os participantes interessados no assunto. BUZATO, Bruno. [bike] **Bicicletada, o que é isso?** Mensagem recebida por <Bike> em dois de setembro de 2002. Acessado em: 20/09/2013

<sup>65</sup> Extraído da lista de e-mails do Yahoo Groups “Bicicleta”. GREENSHORT, Eduardo. **Pedalada massa crítica.** Mensagem recebida por <Bike> em 30 de agosto de 2002. Acessado em: 20/09/2013

no grupo “bicicleta” para receber informações, convites, e combinar eventos, passeios, etc.

José D’Assunção Barros em seu texto sobre novas fontes comenta sobre os benefícios para a História com a expansão de fontes e documentos, o que inclui as fontes geradas em meio virtual, para ele:

Já é lugar comum dizer que o século XX conheceu uma extraordinária expansão na possibilidade de tipos de fontes históricas disponíveis ao historiador. A expansão documental começa com a gradual multiplicação de possibilidades de fontes textuais – isto é, fontes tradicionalmente registradas pela escrita – e daí termina por atingir também os tipos de suporte, abrindo para o historiador a possibilidade de também trabalhar com fontes não-textuais: as fontes orais, as fontes iconográficas, as fontes materiais, ou mesmo as fontes naturais. Com o desenvolvimento de novas tecnologias, pergunta-se se já não teremos em pouco tempo um número significativo de trabalhos também explorando as fontes virtuais.<sup>66</sup>

Certamente, sem o acesso à esses arquivos virtuais, não seria possível ter conhecimento das ideias, das dúvidas, da organização, dos anseios e colocações deste grupo informal, bem como saber quem foram os principais envolvidos e interessados na construção do movimento em Florianópolis. Se compreendermos a História no mesmo sentido que Marc Bloch, como uma ciência que estuda o homem no tempo, e as fontes históricas são único meio de atingir diretamente este homem que se inscreve no Tempo<sup>67</sup> - que aqui é analisado num período entre 2002 a 2011- devemos buscar as respostas às nossas perguntas

---

<sup>66</sup> BARROS, José D’Assunção. Fontes Históricas: Olhares sobre um caminho percorrido e perspectivas sobre os novos tempos. In: **Revista Albuquerque**. Vol.3, nº1, 2010. P.3. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/46523419/Fontes-Historicas-Revista-Albuquerque-2010>>. Acessado em: 25/09/2013

<sup>67</sup> Idem. P.1

situadas no momento presente – 2013 - através dos vestígios que cada geração de homens e mulheres nos deixaram, compreendendo suas formas de registro e expressão.

Desta maneira, com a expansão da utilização e popularização dos meios de comunicação, e a criação de e-mails, blogs, jornais e páginas virtuais, é pertinente pesquisar e analisar a produção e circulação de informações nestes meios. Afinal, é um dos muitos espaços onde o homem e a mulher dos tempos modernos podem se expressar e se comunicar, cabendo assim, ao historiador e historiadora, também atentar para este tipo de vestígio histórico. Como coloca Barros:

O historiador moderno precisa se mostrar não apenas apto a examinar novos materiais com seu olhar metuculoso, longo, interior e estético; ele precisa se mostrar igualmente apto para elaborar o seu texto de novas maneiras, e para isto pode se valer de alguns aprendizados importantes.<sup>68</sup>

Analisando a caixa de entrada do grupo desde 2002 é possível perceber que as conversas que cada vez mais chegavam com o título “bicicletada”, “massa crítica”, sinalizavam o início da construção de um movimento que colocaria as bicicletas nas ruas num grande encontro, onde seus participantes, além de pedalarem juntos, reclamariam pelos espaços públicos, por respeito no trânsito, por uma cultura onde a bicicleta não fosse subjugada pelo poder dos automóveis.

Esta proposta chegara à lista de e-mails do grupo em 25 de Junho de 2002, onde os ciclistas da cidade de São Paulo convidavam outros grupos para participar da primeira Bicicletada do Brasil. Assinada e enviada pelo “Grupo Ciclistas Radicais de São Paulo”, no convite/e-mail havia informações do que seria uma Massa Crítica, ou, uma Bicicletada. Segundo eles, era um movimento ciclístico contra a cultura violenta dos carros, uma manifestação a fim de promover e incentivar o uso de meios de transportes alternativos, bem como um momento de reivindicação por melhores condições nas ruas para os ciclistas, respeito e atenção de motoristas.

Mais do que fomentar um espaço contestatório, se propunha um passeio mensal que fosse divertido, animado, onde se pudesse sentir, junto de outros ciclistas, o prazer de pedalar.

---

<sup>68</sup> Ibidem. P.29.

Ainda no corpo do e-mail, além dos objetivos e propostas da Bicletada, há uma breve explicação de como poderia funcionar as ações dentro do movimento:

Nos passeios de Massa Crítica que já acontecem ao redor do mundo, as pessoas usam muita criatividade para fazerem vários tipos de protestos. Muitos distribuem panfletos para os motoristas e para os outros ciclistas, como forma de conscientização e incentivo ao respeito ao ciclista. Alguns carregam cartazes com frases de protestos. Em alguns lugares, quando o movimento de Massa Crítica já tem muitos participantes, as pessoas fazem cartazes dizendo: "Não estamos parando o trânsito, nós somos o trânsito" (como forma de afirmar o direito do ciclista ao espaço). Em alguns lugares as pessoas andam com cartazes escritos: "desculpem-nos pelo atraso", e distribuem panfletos para os motoristas explicando a natureza da manifestação, e que ela ocorre apenas uma vez por mês. Alguns ciclistas mais ousados já fizeram passeios ciclonudistas, onde todas as pessoas vão pedalar sem roupa, para chamar a atenção para o protesto... Enfim, use sua criatividade.<sup>69</sup>

Neste e-mail, é possível perceber de que se tratava de um movimento já mundial, o que no Brasil em 2002, ainda era uma grande

---

<sup>69</sup> Extraído da lista de e-mails do Yahoo Groups "Bicicleta". CAMOLES, Daniel. **Convite para Bicletada**. Mensagem recebida por <Bike> em 25 de Junho de 2002. Acessado em: 20/09/2013

novidade, pois, até então, nenhum movimento social tinha proposto uma manifestação ciclística a fim de reclamar das condições da mobilidade urbana. A grande marca do que seria a Massa Crítica, era o caráter lúdico, criativo, que além de propor uma alternativa ao uso do carro, também prezava por meios pacíficos de conscientização de motoristas, pedestres, etc, ou seja, de todos os indivíduos que utilizam as ruas das cidades para se locomover.

Além das matérias que saíam em jornais, em páginas virtuais, e-mails, o conhecimento sobre o movimento chegara a Florianópolis também pelo contato direto com ciclistas de São Paulo que participaram da organização. Eduardo Green, já mencionado aqui, foi um dos primeiros participantes e organizadores do movimento em Florianópolis. Em sua entrevista, comenta que apesar de ter saído cedo de São Paulo para vir estudar em Florianópolis, não deixou de ter contato com amigos e outros ciclistas de lá. Em uma dessas visitas, ficou sabendo do movimento e suas propostas radicais de intervenção urbana de origem estadunidense, e logo se interessou em organizar uma massa crítica na capital catarinense.

[...] costumava ir para São Paulo para visitar minha família, e aí aconteceu a primeira Bicletada em São Paulo. Foi assim, no mesmo ano, tipo uns meses antes, rolou uma Bicletada em São Paulo. Então vim para Floripa, já conhecia uma e outra pessoa que estava a fim de fazer algum movimento. Porque a bicicletada ela não é só uma pedalada, a bicicletada é um movimento na real.<sup>70</sup>

No ano de 2001, foi fundada a ViaCiclo – Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis. Esta ONG, [...] foi fundada por um grupo de ciclistas preocupados em melhorar as condições de mobilidade dos usuários de bicicleta na região da Grande Florianópolis. Originou-se como um desdobramento de um grupo de pesquisa da

---

<sup>70</sup> GREENSHORT. Eduardo. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 09 de Setembro de 2013.

parceria entre a Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), o Grupo CicloBrasil, que desenvolve ações, estudos, projetos e programas de incentivo ao uso da bicicleta como forma de promoção da saúde e preservação do meio ambiente – as pessoas ligadas ao grupo, incluindo colaboradores nãoacadêmicos, sentiu a necessidade de realizar atividades com independência, as quais não eram permitidas pelos marcos institucionais de uma entidade pública. Desde sua fundação, entre outras formas de ação, a ONG vem exercendo forte pressão sobre o poder público na tentativa de construir uma mobilidade urbana que contemple toda a população da cidade.<sup>71 72</sup>

A ViaCiclo também fora um meio importante para manter o contato entre ciclistas, sendo mais uma forma de divulgar a Massa Crítica. Não é possível falar em Bicicletada Floripa sem mencionar esta entidade, que além de criar um espaço de diálogo entre ciclistas, é uma instituição que preza e incentiva o uso de bicicletas, melhorias nas condições do trânsito, e é um meio legal para representar os anseios deste grupo diante de autoridades públicas, bem como era quem organizava eventos de pedaladas e passeios ciclísticos.

Essa série de fatores, morte de ciclista, recente Bicicletada em São Paulo, e a também recente criação da ViaCiclo, proporcionaram a criação de um espaço para que surgisse a Bicicletada em Florianópolis. A lista de e-mails, portanto, foi uma das principais ferramentas para a comunicação e organização do movimento insurgente, onde sujeitos dispostos a agitar o movimento, puderam entrar em contato entre si e divulgar para os demais sobre a Bicicletada. Hoje, está lista ainda ativa,

---

<sup>71</sup> RAQUEL, Roberta. Op. Cit. P.81.

<sup>72</sup> Para saber mais: <<http://www.viaciclo.org.br/portal/>>

também serve como uma importante fonte para o conhecimento histórico deste grupo.

Em setembro de 2002, intensifica-se a discussão sobre as possibilidades de se formar uma Massa Crítica em Florianópolis. As mensagens de outros grupos chegavam cada vez mais, com dicas de como organizar, divulgar, e quais os princípios, os motivos e as causas para fomentar um movimento ciclístico, como é possível analisar em uma mensagem enviada por e-mail, endereçada de São Paulo para a lista de Florianópolis, que tem como título “Bicicletada, o que é isso?”:

A bicicletada, ou passeio de massa crítica, é um evento que acontece em vários lugares ao redor do mundo mensalmente, geralmente na última semana do mês. É uma ação que visa o questionamento e mudança de paradigmas em relação à da estrutura de movimentação e ocupação dos espaços dentro da cidade.

Os manifestantes saem às ruas utilizando um meio de transporte alternativo (geralmente bicicletas -- mas também há pessoas de skate, patins, patinete, e outros não motorizados), e percorrem um trajeto dentro da cidade realizando várias ações visando a mudança e conscientização -- como distribuição de panfletos para os motoristas, e vários tipos de protestos criativos.

O próprio passeio em si, pela sua estrutura, é um protesto contra a cultura dos carros e uma ocupação do espaço visando afirmar o direito dos ciclistas e demais pessoas de utilizarem a via pública, assim como os motoristas dos carros têm

esse direito. Os manifestantes ocupam uma faixa da pista (ou mais, dependendo do número de pessoas) e realizam o passeio nesse espaço.<sup>73</sup>

O caráter de tomada das ruas e conscientização de não motorizados por vias pacíficas é enfatizado, sendo o ato da panfletagem uma forma de diálogo entre os manifestantes e os transeuntes. Sobre este aspecto, Eduardo comenta em entrevista, sobre a importância desta ação e faz uma relação com a situação presente do movimento em Florianópolis em comparação ao início do movimento em 2002:

[...] Eu posso estar enganado porque eu não tenho ido muito, tá? Mas eu vejo menos aquela coisa do panfleto, de uma discussão de ideias, sabe, entre as pessoas. E aí, o que é que a gente quer para a nossa cidade, que essa é a essência da bicicletada. Essa discussão ela está em outros locais agora. Ela está dentro do Bike Anjo, dentro da ViaCiclo, dentro da Pró-bici, mas na Bicicletada não, eu não tenho visto. Claro, as pessoas que participam da Bicicletada participam dessas outras instâncias, mas eu acredito que o espaço da Bicicletada, por ser esse espaço lúdico e que atrai as pessoas que vem e vão, com bastante fluidez, muitas pessoas, é um espaço interessante para fazer essa discussão<sup>74</sup>

Eduardo, mesmo numa posição de dúvida em função de sua pouca frequência nas últimas edições da Bicicletada que ocorreram em 2011 e 2012, percebe que nos últimos anos, a prática do diálogo entre os ciclistas e a sociedade, seja na forma de panfletagem, ação direta,

---

<sup>73</sup> Extraído da lista de e-mails do Yahoo Groups “Bicicleta”. BUZATO, Bruno. **Fw: [bike] Bicicletada, o que é isso?** Mensagem recebida por <Bike> em 2 de Setembro de 2002. Acessado em: 20/09/2013

<sup>74</sup> GREENSHORT. Eduardo. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 09 de Setembro de 2013.

reuniões, cartazes, etc., tem sido reduzida, pois ele compreende que as mesmas pessoas que participam das Bicletadas, também estão inseridas em outros projetos voltados ao uso da bicicleta. No entanto, Eduardo entende que a Bicletada é um espaço que por seu caráter fluído e de encontro, onde muitas pessoas vem e vão – havendo assim grande troca de informações e ideais – poderia ser melhor aproveitado, desenvolvendo estas questões relacionadas à mobilidade da cidade, do trânsito, respeito, ideologias, etc.

A partir das referências da Bicletada de São Paulo, e com as várias reuniões que ocorreram nas casas dos organizadores, definiu-se a data e as proposições da primeira Bicletada em Florianópolis, e isto, foi divulgado por e-mail na lista do grupo “bicicleta”.

Gente, a reunião sobre a bicicletada ficou assim:

-Objetivo: pressionar por mais segurança para bicicleta

-Quando: dia 3 de outubro, às 17:30

-Trajeto: UFSC, Lauro Linhares, Oton Gama D’êça (a próxima será do Itacorubi à Lagoa)

-Divulgação: serão feitos cartazes, filipetas para colar nas bicis estacionadas, nesta lista.

-Voluntários: para fazer cartazes, para pregar cartazes, para pregar filipetas nas bicis, para pedir ajuda de custo nas lojas de bici (tem uma perto da sua casa?). Mandem um e-mail nesta lista!<sup>75</sup>

Por meio das memórias dos primeiros participantes e organizadores é possível perceber como foram as primeiras Bicletas. Contudo, mais do que isso, os registros fotográficos e os registros virtuais fornecem mais informações sobre alguns aspectos que, com o passar do tempo, se perdem entre as lembranças e as ações atuais dos participantes.

---

<sup>75</sup> Extraído da lista de e-mails do Yahoo Groups “Bicicleta”. TELES, Carlos Dion de Melo. **Bicletada dia 3 de outubro**. Mensagem recebida por <Bike> em 17 de setembro de 2002. Acessado em: 20/09/2013

A primeira teve umas 50 pessoas. Eu lembro que acho que a gente saiu do CIC e foi para algum lugar, aí talvez a Hila, a Ju até, possam dizer melhor. Porque as primeiras bicicletas em São Paulo também eram no sábado. E na segunda a gente teve em torno de 120 pessoas, ou 80 pessoas, e a terceira deu um tanto ainda.<sup>76</sup>

Questionado sobre como foi a primeira Bicletada que ocorrera em Florianópolis, Eduardo ressalta em números, a quantidade de pessoas que presenciaram esta edição. Curioso aqui notar, que a primeira Bicletada aconteceu num sábado, da mesma forma que meses antes foi em São Paulo, no entanto, em San Francisco, local de origem do movimento, as massas críticas ocorrem na última sexta-feira. A justificativa para isso, é que como havia a intenção de chamar mais público, seria mais adequado agendar para um sábado à tarde, onde as pessoas poderiam participar e ter a cidade menos agitada, ou seja, seria um teste.

Por e-mail, Leo, um dos ciclistas e ativistas do movimento, compartilha com os outros integrantes do grupo um registro e avaliação sobre a Bicletada:

Creio que havia no mínimo 50 integrantes nessa primeira Bicletada (Massa Crítica) em Floripa. Também creio que nenhum dos participantes teve suas expectativas frustradas. A pedalada foi gostosa e sem dúvida foi bastante positiva. O que não significa dizer evidentemente que não deve ou não pode ser “aperfeiçoada”.

Saímos da UFSC em direção ao Centro via Lauro Linhares e Gama D’Eça por volta de 17:50h. O número de participantes foi bastante expressivo, acho que foi um número bastante bom;

---

<sup>76</sup> GREENSHORT. Eduardo. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 09 de Setembro de 2013.

sinceramente até um pouco acima das minhas expectativas. Fomos num ritmo que achei legal até o Centro: nem muito rápido e nem muito devagar. No caminho algumas palavras de “ordem”, ou e “desordem”, foram entoadas, relacionando bicicletas, meio-ambiente, saúde de e espaço para ciclistas. Até onde eu sei não houve ninguém machucado ou qualquer incidente relevante.<sup>77</sup>

O fato de a massa ter partido na UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina nos faz crer que esse era o local de melhor acesso para a maioria. No entanto, não há como afirmar que somente estudantes universitários compunham a primeira Bicicletada, mesmo porque, quando analisadas as fotografias, é possível perceber o caráter heterogêneo do movimento, havendo homens e mulheres de diferentes faixas etárias.

Com este depoimento é possível perceber que a primeira Bicicletada superou as expectativas, tanto na questão quantitativa, que se esperava pouca adesão por ser o primeiro evento, como na questão da qualidade em se fazer uma manifestação alegre, positiva, onde a bicicleta pudesse realmente ocupar as ruas numa grande celebração. É interessante também atentar para as autocríticas, que sugerem para as próximas ações uma postura mais pacífica e menos conflituosa com os condutores de automóveis:

Nossa intenção não deve ser – ou não deveria ser segundo minha opinião – irritar os motoristas, nem guerrear o espaço com eles durante a Bicicletada, mas sim combatermos a “cultura do automóvel” e mostrar as vantagens da bicicleta para que o motorista vire ciclista, além de exigir respeito e segurança aos ciclistas. Temos que conquistar, se possível, a simpatia dos motoristas e da população em geral: mostrá-los que é o carro que atrapalha o

---

<sup>77</sup> Extraído da lista de e-mails do Yahoo Groups “Bicicleta”. LEO. **Bicicletada em Floripa - Relato e Impressões**. Mensagem recebida por <Bike> em 5 de outubro de 2002. Acessado em: 20/09/2013

trânsito e não a bicicleta! Ocupar as duas faixas e impedir que os carros passem por nós pode até fazer bem para o ego ou ser sentido como um “momento de revanche”, mas estrategicamente não nos acrescenta em nada, penso eu; pelo contrário, cria antipatia nas pessoas em relação aos ciclistas muitas vezes; e se isso ocorrer sempre quem sabe a policia pode nos incomodar futuramente, já com a desculpa de que veículos lentos por lei devem trafegar na faixa da direita.<sup>78</sup>

A disputa pelo espaço nas ruas cria situações de conflitos entre motorizados, ciclistas e pedestres. A construção de estradas voltadas para automóveis de alta velocidade dentro das cidades coloca em risco grande parcela da população que opta por outras formas de se locomover. Em sua tese de mestrado Raquel faz as seguintes considerações:

A mobilidade urbana se apresenta como um elemento de grande importância para a cidade; porém, a mobilidade de cada cidadão incide de forma diferente sobre o espaço, as diferenças – de classe, gênero, renda, idade – interferem na maneira que cada um se desloca na cidade. Essa desigual acessibilidade à cidade provoca um conflito social, onde diferentes atores sociais atuam sobre a organização do espaço, numa espécie de luta territorial por interesses conflitantes.<sup>79</sup>

O movimento tem clara esta proposta de tomar as ruas por meio das bicicletas, e, sem negar que existe um conflito entre bicicletas e automóveis, fomenta um espaço para discutir e refletir sobre as ordens

---

<sup>78</sup> Idem.

<sup>79</sup> RAQUEL, Roberta. Op. Cit. P.77

onde estão estabelecidas as formas e as estruturas nas quais funcionam o trânsito e a cidade. Questionado sobre a posição do movimento em relação aos carros, Eduardo faz a seguinte colocação:

Eu vejo que a Bicicletada surgiu como um movimento de tomada dos espaços nas ruas. Espaço esse que está tomado pelo carro. Muitas vezes se confunde esse conceito de ter o espaço para a bicicleta e ser anti-carro. Isso num ponto de vista bem pessoal meu. É a minha análise da história da bicicleta. E isso é óbvio, se você tiver uma avenida com duas pistas e que faz todo sentido você tirar uma pista e botar para a bicicleta você está sendo anti-carro, porque você está tirando de um para o outro. A Bicicletada está propondo tirar todas as avenidas dos carros? Acho que não, então eu não vejo como um anti. Claro que existe ali um conflito, mas é um conflito de espaço. Mas eu acho difícil responder essa pergunta.<sup>80</sup>

Eduardo compreende que existe sim, um conflito entre automóveis e bicicletas, mas é um conflito que a seu ver, existe pois a maneira como a cidade está organizada, dando prioridade para a passagem de automóveis em detrimento da bicicleta e outros modais, fomenta e possibilita esses conflitos, que a Bicicletada quando ocupa as ruas, procura mostrar aos ciclistas, aos pedestres, ao motorizados, ou seja, a população em geral, que é preciso retomar os espaços públicos. O sentido para ele da Bicicletada não é ser contrário ao uso do automóvel, no entanto, é ser favorável ao uso da bicicleta.

Além dos registros escritos, disponíveis por meio da lista de e-mails do grupo “Bicicleta” de Florianópolis, há registros por meio das fotografias tiradas pelos próprios participantes da pedalada, onde é possível ver a quantidade de pessoas reunidas, as bicicletas decoradas

---

<sup>80</sup> GREENSHORT. Eduardo. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 09 de Setembro de 2013.

com cartazes que colocavam o uso de bicicletas ao invés de carros, num sentido de oposição.

Figura 1 - Concentração para a primeira Bicicletada em Florianópolis, na Universidade Federal de Santa Catarina. Fonte: Centro de Mídia Independente, disponível em: <http://www.midiaindependente.org/pt/red/2002/10/39708.shtml>. 23/10/2002. Acessado em: 21/09/2013



Na fotografia seguinte, ciclistas ocupam a faixa da esquerda nas ruas do centro da cidade. Ou seja, o sentido de “massa crítica”, é aqui realizado com a ocupação de uma via por meio de uma grande formação de ciclistas, que impõe seu ritmo nas ruas e suas necessidades de também poder se locomover independente da forma escolhida de transporte. Para Roberta Raquel:

Inserir a bicicleta na rua é romper com essa lógica (motorizada); ela tem um ritmo próprio, o ritmo das pessoas; a cidade passa a estar ao alcance dos pés e não das máquinas. O ritmo mais lento das bicicletas cria a possibilidade, de “uma outra significação de tempo e de trânsito (ou a supressão de ambos)”; ao dar outro significado ao

tempo e ao trânsito, a bicicleta também ressignifica o próprio espaço.

[...] o ritmo da bicicleta ao mesmo tempo em que aumenta a rede de relações sociais, também cria uma relação diferente com o próprio espaço. As pessoas passam a “descobrir” a rua, o bairro, a cidade.<sup>81</sup>

Figura 2 – Ciclistas ocupam as ruas na primeira Bicicletada em Florianópolis em 2002. Fonte: Centro de Mídia Independente, disponível em: <http://midia independente.org/pt/red/2002/10/39708.shtml>. Acessado em: 21/09/2013.



---

<sup>81</sup> RAQUEL, Roberta. Op. Cit. P.81.

O cartaz elaborado pelos participantes também possibilita um espaço de diálogo entre ciclistas, pedestres e motorizados. A mensagem é bastante direta e curta, onde aparece um ciclista se sobrepondo a um automóvel. Este modelo foi copiado da Bicicletada de São Paulo, que por ser a primeira do Brasil, se tornou referência para outras cidades, como Florianópolis, que foi a segunda cidade brasileira a realizar uma manifestação.

Além da imagem (figura 3) que já sugere o poder da bicicleta sobre o automóvel - e que também sugere uma simbiose, uma interdependência - outras informações como data, horário, local de partida, bem como os nomes das ruas que serão percorridas são inseridas no cartaz.

A distribuição de panfletos, junto com a colagem de cartazes, foi fundamental para a chegada de novos participantes no movimento. Desta forma, pessoas ainda não envolvidas com nenhum grupo ciclístico, ou, pessoas que simplesmente não faziam parte dos grupos de amigos e da lista de e-mail, poderiam ser informadas da ocorrência do passeio-protesto. Foi desta maneira que Hilariana Rocha, a Hila, que atualmente faz parte da presidência da ONG ViaCiclo ficou sabendo da Bicicletada nas edições seguintes:

Eu estava passando um dia de bicicleta perto do CIC, e vi um cartaz, e tinha um endereço na internet, e então acessei e achei muito interessante, uma coisa intelectualizada, política... Fundamentada em ideias libertárias... Algo cult. Conheci pelo cartazinho e entrei na lista da bicicleta de email, onde era marcado as saídas.<sup>82</sup>

O caráter político e libertário atraiu a atenção de Hila, mas certamente, a proposta de ação diferenciada, ou seja, uma manifestação de bicicletas em tom de festa, de celebração, foi o que mobilizou Hila a procurar mais informações sobre o movimento. Os aspectos que ela menciona, como “coisa intelectualizada”, “política” e “ideias libertárias”, nos fazer remeter de certa forma aos movimentos contraculturais que manifestavam suas insatisfações e colocavam alternativas que mesmo relacionadas à conceitos de amor, paz, união,

---

<sup>82</sup> ROCHA, Hilariana. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 08 de Setembro de 2013.

eram componentes de uma posição política que foram baseadas em reflexões desenvolvidas por intelectuais como Marcuse.

Certamente, vários futuros participantes ficaram sabendo da Bicletada desta forma, que mais contava com o boca-a-boca do que com uma consistente divulgação em massa.

Figura 3 – Cartaz com convite para a Bicletada em Florianópolis, onde o logotipo, semelhante o do movimento de São Paulo, consiste numa bicicleta sobre um carro. O logo foi utilizado a primeira vez em 2002, no entanto permanece como símbolo da Bicletada, sendo utilizado até hoje.

Fonte: <http://www.viaciclo.org.br/atividades/bicletada-floripa/>.  
S/d. Acessado em: 21/09/2013



O evento, que contou com cobertura da mídia, também trouxe à público a primeira manifestação ciclística na capital catarinense, ressaltando seu caráter de tomada das ruas por meio de protestos que reivindicam respeito e melhorias no trânsito.

Em Junho de 2003, o Jornal O Estado faz uma pequena matéria onde comenta sobre o movimento ainda crescente em Florianópolis:

Figura 4 – Matéria do Jornal O Estado. 2 de Junho de 2002,

Florianópolis.

## “Bicicletada” divulga direitos do ciclista na Capital

Muito mais do que um passeio ciclístico, a bicicletada, que acontece todo último sábado do mês em Florianópolis, é um movimento que busca difundir os direitos adquiridos pela categoria com advento do Código de Trânsito brasileiro. No mesmo dia, aconteceram Bicicletadas em Porto Alegre, São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e Petrópolis.

“A bicicleta tem preferência em relação ao veículo motor, diz no Código. A distância para ultrapassar uma bicicleta é de pelo menos um metro e meio”, explica Léo Liberatto, uma das lideranças do movimento. “Os policiais de trânsito não sabem desses itens do Código. Comumente

nos orientam errado, dizendo, por exemplo, que temos que andar na contra-mão dos carros, o que é proibido e muito mais perigoso”, esclarece a ciclista Hilariana Vieira da Rocha, uma das participantes do movimento.

No evento realizado na Capital este fim de semana, pouco menos de dez ciclistas apareceram. Mas, no mês anterior, informa Liberatto, havia cerca de trinta pessoas. Em cada evento, percursos diferentes são feitos, sendo que quem determina o ritmo são os mais lentos. O ponto de partida e o horário do evento são sempre os mesmos: às 10h, com saída da Praça Felipe Machado, em frente a Praça X, no centro.

Manoel Bittencourt/UE



Evento acontece todo último sábado do mês, a partir das 10 horas.

Na matéria, o autor se preocupa em colocar que existem leis e códigos de trânsito que inserem a bicicleta como usuária das ruas. Também é apontado como líder do movimento, Léo Liberatto, o que vai na contramão do discurso da massa, que se coloca sem líderes. No entanto, o porta-voz do grupo comenta sobre os números de participantes, que a cada mês variam, e também aproveita o espaço para

informar sobre o local e horário das saídas das pedalas, que saiam nos sábados às 10 horas no centro da cidade, sendo de fácil acesso para todos, onde o mais lento determina o ritmo, num sentido de inclusão.

Por meio das diferentes fontes utilizadas, é possível compreender de que maneira se estruturou o movimento e quais foram suas intenções de início. Um grupo de amigos, conhecidos, ciclistas organizados e simpatizantes, conseguiram se reunir para pedalar juntos. Independente dos motivos pelos quais ciclistas aderem à massa, que podem ser os mais variados, o movimento Bicicletada é um encontro que proporciona não só um momento de reflexão sobre as formas como são organizadas as ruas, a cidade, os dia-a-dia de homens e mulheres, mas também, viabiliza um encontro de amigos e desconhecidos que possuem o mesmo prazer, compartilham da mesma necessidade de segurança e respeito, afim de que possam circular sem medo pelas ruas. Como Hila coloca em seu depoimento, onde ela justifica sua procura pelo movimento no passado, mas também refletindo sobre sua importância hoje, o movimento é um espaço de auto-representatividade: *a necessidade de sobrevivência, necessidade de ter respeito, qualquer pessoa que começa a pedalar, sente necessidade de uma mudança até por auto preservação. Até quando a gente tem um passado de ativismo político, a gente sente necessidade de não se omitir.*<sup>83</sup>

Neste sentido, o primeiro grupo que viabilizou as manifestações em Florianópolis, buscou dar continuidade às Bicicletadas. No entanto, entre os anos que vão de 2003 a 2008, o movimento teve poucas edições. Entre as entrevistas e a análise da lista de e-mails, é possível perceber que o fluxo de diálogos e troca de informações diminuiu de forma considerável. Questionados os organizadores mais assíduos do movimento, não há motivos que demonstrem um desinteresse ou descrença, contudo, o que parece ter ocorrido, foi um desgaste e cansaço dos seus organizadores em chamar público, criar material de divulgação, cartazes, panfletos, enfim, promover um movimento. Por mais que se proponha como livre, horizontal, onde qualquer pessoa pode puxar a frente, exige um mínimo de atenção e organização para agitar e criar o clima de passeio-protesto. Hila, uma ativa participante do movimento, também em sua entrevista, comenta que ela mesma chegou a cansar em alguns momentos: *Mas umas vezes me sentia na obrigação de não*

---

<sup>83</sup> ROCHA, Hilariana. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 08 de Setembro de 2013.

*deixar o movimento cair, ou morrer. Chegou um ponto que nem eu mais queria, foi o Fabiano que deu gás...*<sup>84</sup>

Neste espaço de cinco anos, muitos dos primeiros organizadores e participantes, foram e voltaram do movimento, num fluxo inconstante e indeterminado. Com isso, novos sujeitos oriundos a maioria do meio universitário, surgiram para retomar este movimento crítico, político e que incentiva o uso bicicleta ao invés do automóvel. Afinal, os problemas no trânsito com o tempo só aumentaram, e com isso, a necessidade de se fazer perceber e de ocupar as ruas com segurança, também. Os problemas relacionados à questão ambiental, a necessidade de formas sustentáveis de existência e produção, a falta de um espaço público, onde as pessoas pudessem simplesmente se encontrar e conversar nas ruas. As mortes de pedestres e ciclistas em função de motoristas em alta velocidade, embriagados, ou simplesmente desrespeitosos por acharem que as ruas são somente para seus automóveis, tudo isso, e uma série de outros fatores subjetivos, possibilitaram para que em 2008, o movimento retomasse seu lugar nas ruas, e a bicicleta, novamente, surgisse como um símbolo de contestação e diversão.

#### 4.1 A retomada

O período que aqui se chama de “retomada”, é um segundo momento onde as atividades e ações do Bicicletada ressurgem após uma fase em que as Bicicletadas aconteciam de forma indeterminada, que durou entre 2004 a 2008. Neste ano, com o conhecimento de novos sujeitos sobre o movimento, que logo despertou o interesse e a vontade de participar, e reclamar sobre más condições de mobilidade dentro da cidade, houve uma reorganização no movimento para dar uma impulsionada nas manifestações, de maneira que agregasse mais participantes e chamasse mais atenção.

O termo “retomada” é muito utilizado pelos participantes que começam a aparecer a partir desta fase. Fabiano Faga Pacheco é um deles. Estudante de Biologia na Universidade Federal de Santa Catarina à época, teve conhecimento do movimento em sua estadia na cidade de São Paulo, quando foi convidado por um amigo ciclista, no entanto, não compareceu ao evento. Na volta para Florianópolis, ficou muito interessado e entrou em contato com os participantes da velha guarda do movimento. Em sua entrevista, Fabiano fala sobre esses momentos:

---

<sup>84</sup> ROCHA, Hilariana. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 08 de Setembro de 2013.

Da Bicletada Floripa eu fiquei sabendo após conhecer a de São Paulo. eu estava voltando da semana de Biologia da USP, eu dormi uma semana lá para poder participar e na volta encontrei com um grupo de ciclistas, era uma sexta-feira à noite, na praça do Ciclista. E lá eu fui convidado por um cara, o Fabricio Zuccherato, e ele me convidou para a Bicleteta. Como naquela época, era setembro, eu trabalhava de assistente numa companhia de dança eu não podia ir. Assim que deu as férias de dezembro eu fui nas duas edições de dezembro que teve em São Paulo. E depois disso quando eu voltei para Florianópolis para retomar, eu fiquei impressionado com os diálogos que tinha na lista de e-mails da Bicletada de São Paulo e fui procurar se tinha alguma coisa por aqui. E aí procurando com os movimentos que eu conhecia até então, que era o Mountain Bike Floripa, eles me avisaram da ViaCiclo e entre em contato com eles, o André Soares e o Dudu Green falaram comigo e simplesmente teve a retomada.<sup>85</sup>

Pesquisando também possíveis registros na lista de e-mails do grupo “bicicleta”, foi encontrado o primeiro contato feito por Fabiano com o grupo, onde ele coloca a vontade de agitar uma Bicletada. Acompanhando os e-mails seguintes, percebe-se que suas sugestões foram acolhidas, acontecendo no final do mês seguinte, no dia 30 de maio, mais uma edição da Bicletada.

---

<sup>85</sup> PACHECO, Fabiano, Faga. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 08 de Setembro de 2013.

[...] este mês, haverá uma tentativa de se fazer uma bicicletada nos mesmos moldes das que ocorrem em São Paulo, BH, Sergipe, assim como descrito no sitebicicletada.org. Ela deverá ocorrer dia 25, na tradicional última sexta-feira do mês, com concentração em frente à reitoria da UFSC (até para chamar a atenção dos jovens ciclistas universitários) e saída prevista para às 19h30. Recebi a informação de que vcs organizam bicicletadas na ilha. Gostaria de saber como funcionam (não o critical mass), para quem é divulgada, atividades que vcs realizam na bicicletada, qtas edições já teve e qtas pessoas em média comparecem. Ah, fica tb o convite!<sup>86</sup>

Uma diferença determinante na organização do movimento acontece nesta fase, que é a marcação de um local e horário fixos de partida. Esse fator contribuiu para a regularidade das ações, e por isso, sua manutenção e existência. A saída era sempre marcada em frente à Concha Acústica da Universidade Federal de Santa Catarina, na última sexta-feira do mês, às 18h30min, da mesma forma que acontecia em outras cidades brasileiras e de outros países, seguindo o modelo originário de San Francisco.

Ainda sobre a reorganização do movimento, Fabiano diz:

Primeira coisa, a gente teve que ajustar a imagem da Bicicletada. Em 2007, pouco antes da retomada teve uma Bicicletada junto com o Movimento Passe Livre, só que alguns integrantes fecharam as quatro pistas da Beira-mar norte pedalando devagar, e informação de uma pessoa da época “para causar trânsito”, e junto com isso e com a

---

<sup>86</sup> Extraído da lista de e-mails do Yahoo Groups “Bicicleta”. GREENSHORT, Eduardo. Bicicletada em Floripa - nesta sexta, a partir das 18h. Mensagem recebida por <Bike> em 23 de abril de 2008. Acessado em: 29/09/2013

ideia de que Bicicletada, aquela ideia de movimento social é baderna, porque nessa época o Movimento Passe Livre foi muito criminalizado aqui na cidade, teve que ser feita uma mudança de imagem. Foi a primeira coisa a ser feita, e levou dois anos, para o pessoal falar “pô, a Bicicletada, aquela coisa legal”.<sup>87</sup>

Em 2007, portanto, a Bicicletada se uniu ao Movimento Passe Livre, que no período, mobilizou vários setores sociais para ocupar as ruas contras o aumento das passagens de ônibus. A união entre os movimentos se deve, provavelmente - e não foi aqui averiguado - ao fato de que o mesmo público de estudantes que participavam das manifestações da Bicicletada, também estivessem envolvidos com outros grupos, como no caso o Passe Livre. Contudo, é importante mencionar que a Bicicletada sempre esteve envolvida com questões globais inseridas num contexto de determinado momento, não estando aquém de outros fatos que ocorriam na cidade.

Em 2008, as discussões que ocorriam exclusivamente no grupo de e-mails “bicicleta” tomam mais espaço com o surgimento de novos grupos e com a criação de páginas voltadas para discussões sobre as Bicicletadas, e também, com a inserção nas redes sociais que se tornaram populares como Orkut e em 2010, o Facebook.

Esta inclusão das discussões sobre a Bicicletada nas redes sociais, tornou o movimento muito mais visível e acessível para um público muito mais amplo. As formas de divulgação e organização são otimizadas e facilitadas, pois agora, com a intensificação da comunicação com outros grupos de outras cidades e países, todos podem contribuir do lugar onde estão e da forma como podem.

Esta novidade abre espaço para um rearranjo do movimento, que a cada nova edição, atrai novos rostos e novos anseios, sendo esse o fator que mobilizada e sustenta as pedaladas. Nesta fase, de fácil e rápida circulação de informações, o movimento estava sempre mantido e regenerado, no entanto, o que parece ser bom, também é criticado por alguns participantes do movimento desde seus primeiros passos, ou pedaladas, que dizem sentir falta de algumas práticas do começo do movimento:

---

<sup>87</sup> PACHECO, Fabiano, Faga. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 08 de Setembro de 2013.

A bicicletada entrou no Facebook. Até essa entrada no Facebook diz um pouco sobre o que é a Bicicletada hoje. Que ela é um evento de Facebook, vamos assim dizer. Rola isso, a bicicletada como evento, é um evento do Facebook que a galera vai, e isso tem implicações não só factuais [...].<sup>88</sup>

Para Eduardo, o fato de o movimento ter sido inserido no meio virtual, fez com que outros espaços fossem esvaziados ou abandonados. A prática da panfletagem, por exemplo, caiu em desuso quando todas as informações são facilmente acessadas via Internet. Para ele isto implica em transformar o movimento no que ele chama de “evento de Facebook”, e não mais um evento das ruas, como primeiramente se propôs.

Em 2011, Vinícius Leyser da Rosa, cinegrafista e estudante de Psicologia na Universidade Federal de Santa Catarina, que participou de algumas Bicicletadas entre 2005 e 2008, criou o grupo BICICLETADA na rede social Facebook. De forma irreverente, ele comenta que este fato possibilitou maior acesso às informações sobre o movimento:

Eu criei o grupo no Facebook, porque antes era por meio do blog e por lista de e-mails. Isso em 2010 ou 2009. Funcionava bem, mas o alcance era muito limitado, porque quem não estava incluído no grupo nunca iria ver. Dependia muito da divulgação, e isso sempre foi difícil. Criei o grupo no Facebook, e então as bicicletadas começaram a ter 30 pessoas, e mais e mais, até 300, e hoje estabilizou com 60, 70 pessoas. E a minha falta do que fazer durante as tardes, me fez postar coisas o tempo todo, o que alimentava a discussão.<sup>89</sup>

---

<sup>88</sup> GREENSHORT, Eduardo. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 09 de Setembro de 2013.

<sup>89</sup> ROSA, Vinícius L. da. Entrevista concedida à Gabriela Cássia Grimm. Florianópolis, 07 de Setembro de 2013.

Das ações e características que a Bicicletada toma a partir de 2008, e que se acentuam no ano de 2011, são relacionadas ao caráter lúdico e rebelde, onde os ciclistas carregam cartazes cheios de frases como “Mais amor, menos motor”, “Mais bicicletas, menos carros”, “mais adrenalina, menos gasolina”, e também, ao caráter contestatário. Neste sentido, é reclamada a falta de ciclovias, falta de segurança para ciclistas, mais respeito dos motoristas. Uma nota em um jornal da região do meio-oeste catarinense, a ciclista Ana Carolina Vivian comenta sobre o que é a Bicicletada e como são suas intervenções, onde é possível perceber essas características a partir da fala de uma ativista do movimento há dois anos, onde em seu artigo, comenta o seguinte:

Este movimento social não possuiu qualquer líder ou hierarquia [...] O movimento se forma quando pessoas se reúnem em data e local pré-determinado, geralmente ao final de cada mês, acompanhados de seus veículos de propulsão humana (vale bicicleta, skate, patinete ou patins), sua opinião crítica e sua vontade de promover a bicicleta e seus benefícios para a qualidade de vida. O ritmo da pedalada é lento, pois respeitam-se todos os participantes, independentemente de sua capacidade física.

[...] é um movimento de estrutura anarquista, portanto, cada edição do movimento pode ter características diferentes, dependendo de seus participantes. Para citar os objetivos mais relevantes,, estão a retomada do espaço público das vias urbanas (planejadas quase exclusivamente para o trânsito motorizado), o benefício da bicicleta para a melhoria da qualidade de vida, a conscientização dos motoristas e o caráter ambientalmente sustentável deste meio de transporte.

[...] Fomenta convivência pacífica nas ruas e compartilhamento deste espaço com os motorizados. Representa economia sentida no final do mês, e uma divertida experiência, para todos os dias.

Para a autora do artigo, a Bicicleta é um espaço, portanto democrático. Ela inclui em sua fala outros modais de propulsão não motorizada, e acrescenta que todos podem participar, pois o movimento respeita os vários ritmos de seus participantes.

Ela ainda coloca quais são as intenções desta pedalada, que é a ocupação das ruas e das vias pelas bicicletas, propondo a divulgação dos benefícios de se pedalar, pois além de ser divertido e prazeroso, a autora argumenta que é uma prática saudável e também, sustentável, ou seja, há um apelo também às questões ecológicas.

Outras questões ela também ressalta:

Direta ou indiretamente, o uso da bicicleta como meio de transporte combate o sedentarismo, o consumismo e, porque não citar, o egoísmo.

E ainda:

Oras, sabemos que nas pequenas cidades deste país a bicicleta sempre foi a grande preferida dos deslocamentos urbanos. Mas uma imagem preconceituosa ainda paira sobre ela. Ainda hoje observa-se que a imagem da bicicleta em nosso país é fortemente associada à pobreza, ao brinquedo infantil ou rebeldia adolescente, aos praticantes de esportes ou a malucos desajustados. Essa imagem, obviamente, é formada por aqueles que não utilizam a bicicleta ou sola de sapato, para realizar seus deslocamentos cotidianos.

Estes trechos nos remetem aos primeiros capítulos deste trabalho, onde se observou quais os símbolos e valores atrelados à bicicleta e seus usuários. A autora percebe que a escolha de utiliza a

bicicleta, é uma opção de hábito, de vida, é uma outra possibilidade frente ao uso do automóvel, que como foi visto anteriormente, é associado ao consumismo, ao egoísmo e sedentarismo, exatamente. Para a autora, preconceitos ainda existem, quando ela fala que a bicicleta geralmente está relacionada como um “brinquedo infantil” – e, portanto não é coisa de adultos – como coisa de “malucos desajustados”, no entanto, estes preconceitos parecem ser possíveis de se combater, pois afinal o que os mantém, são as pessoas que ainda não utilizaram de outros meios para se locomover.

Hoje em Florianópolis, desde 2011, a Bicicletada ocorre toda última sexta-feira do mês, com saída na pista de skate do bairro Trindade, às 19 horas<sup>90</sup>. Cada edição é divulgada por quem se propõe construir o cartaz e espalhar pelas redes sociais e murais da cidade. O trajeto é definido na hora por quem está presente. É prezado o respeito no tratamento com motoristas, devendo os ciclistas, quando atingirem um grande número, ocupar a pista da direita, e também, parar nos sinais vermelhos e faixas de segurança. Para a passagem do grupo, sem haver uma quebra ou dispersão da massa, alguns ciclistas, chamados de “rolhas” bloqueiam as ruas, e, ao mesmo, aproveitam para conversar com motoristas sobre o que está sendo feito, de maneira a criar simpatia e também compreensão para quem vê o movimento de fora.<sup>91</sup>

Qualquer pessoa pode participar, basta ter uma bicicleta. O movimento se propõe livre, anarquista e horizontal. Em meses com datas especiais e comemorativas, as Bicicletas geralmente aderem o tema, o que as torna muito mais divertidas. Alguns cartazes, que convidavam para as Bicicletadas, também sugerem um clima para as manifestações, como o da Bicicletada de março de 2011 (figura 4), que neste ano propôs uma Bicicletada em solidariedade aos ciclistas do movimento da Massa Crítica que foram atropelados por um motorista em plena pedalada. Este fato repercutiu em todos os meios midiáticos, e logo motivou ciclistas de vários estados do Brasil a se mobilizarem, o que não foi diferente em Florianópolis.

---

<sup>90</sup> Disponível em: <http://www.viaciclo.org.br/atividades/bicicletada-floripa/> Acessado em 29/09/2013

<sup>91</sup> LUDD, Ned. (org) Como Criar uma Massa Crítica: lições e ideias da experiência de San Francisco. In: **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. P.141-154.

Figura 5 – Cartaz Bicletada Floripa, Março de 2011



E abaixo da imagem, uma breve descrição sobre o movimento:

Mais uma última sexta-feira do mês chega!

Vamos pedalar!

A Bicletada vem para divulgar a bicicleta como meio de transporte, integrar os ciclistas da cidade e valorizar a cultura da bicicleta, criar condições favoráveis para o uso deste veículo e tornar mais ecológicos e sustentáveis os sistemas de transporte de pessoas, principalmente no meio urbano.

O encontro começa a partir das 18h e perto das 19h sairemos pedalandando pela cidade, em um percurso definido na hora pelos participantes. Pode participar com qualquer veículo humanamente propulsado! Vale bike, skate, patinete, patins ou

até mesmo a pé. O ritmo é leve, respeita-se o ritmo do mais lento.

Este dia 25 [Março, 2011] lembramos que no mês anterior, a Bicletada de Porto Alegre foi atropelada. Lembramos que todos os dias muitos ciclistas e pedestres são atropelados, seja pela falta de respeito das pessoas, mas também pela deficiente estrutura que as cidades oferecem para os componentes mais frágeis do trânsito. Para mais informações: <http://www.bicicletada.org>

Evento no facebook:

<http://www.facebook.com/event.php?eid=204491129578409>

A Bicletada/Massa Crítica acontece toda última sexta feira do mês. Em caso de chuva a bicicletada está confirmada!<sup>92</sup>

É interessante notar que este fato não só mobilizou vários ciclistas de Florianópolis, como reanimou o movimento Bicletada, que estava passando por uma fase de pouca atividade. O atropelamento de ciclistas fez com que fosse novamente percebido as condições de fragilidade que todos os dias são enfrentados num trânsito cada vez mais violento e congestionado. O movimento, portanto, foi sensível ao contexto de cada ano, cada mês, cada acontecimento na vida de homens e mulheres. Como comenta Ana, já mencionada aqui, em um de seus e-mails direcionados ao grupo “bicicleta”: *Esse evento de fevereiro só veio pra cochichar na minha consciência: "ô, acorda sua garota palerma, não basta você ficar aí pedalando na sua individualidade todo dia, bôra falar pra mais gente que isso é bom, faz bem e é possível!"*<sup>93</sup>

Este capítulo se propôs a historicizar o movimento, bem como entender de que maneira se deu início e se desenvolveu em

---

<sup>92</sup> Disponível em: <http://bicicletadafloripa.wordpress.com/2011/03/24/bicicletada-floripa-de-marco/> Acessado em 30/09/2013

<sup>93</sup> Extraído da lista de e-mails do Yahoo Groups “Bicicleta”. VIVIAN, Ana C. **RE: [bicicleta] isso nunca aconteceu antes...** Mensagem recebida por <Bike> em 3 de março de 2008. Acessado em: 29/09/2013

Florianópolis, a partir dos depoimentos dos seus primeiros participantes como foram Hila e Eduardo, e de Fabiano e Vinicius, que surgem em outra fase da Bicicletada.

Os relatos concedidos por meio de entrevistas foram uma rica fonte de conhecimento sobre a história do que vem ocorrendo desde 2002. Para esta pesquisa, os depoimentos serviram conhecer os agentes participantes, compreender suas motivações, seus objetivos e expectativas em relação ao movimento. Tais questões, só quem viveu poderia responder, como comenta Portelli, cada pessoa é um amálgama de grande número de histórias em potencial, de possibilidades imaginadas e não escolhidas, de perigos iminentes, contornados e por pouco evitados. Como historiadores orais, nossa arte de ouvir baseia-se na consciência de que praticamente todas as pessoas com quem conversamos enriquecem nossa existência [...] Cada entrevista é importante por ser diferente de todas as outras.<sup>94</sup>

A experiência de Florianópolis conta com 10 anos, entre pausas e momentos de grande atividade. Entre rupturas, sucessos e conflitos. Enquanto o movimento viver, novas vozes surgirão para falar sobre bicicletas e as mudanças que são possíveis por meio delas.

---

<sup>94</sup> PORTELLI, Alessandro. **Tentando aprender um pouquinho**: Algumas reflexões sobre a ética na História Oral. Projeto História, São Paulo (15) 1997. P.17

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procurei por meio deste trabalho, investigar o surgimento de um movimento que propõe a utilização da bicicleta como forma de contestação a uma sociedade inserida na “cultura do automóvel”, que desde a década de 1950, tem sido incentivada com a larga produção de bens de consumo, onde o automóvel se torna um dos seus maiores símbolos. Entretanto, na década seguinte, foi visto que houve uma resposta contra esta cultura e sistema de consumo, onde os jovens se insurgiram em movimentos contraculturais, dispostos a discutir modelos e valores, abrindo espaço para uma série de novos temas e questões, que décadas seguintes, iriam influenciar outros movimentos, como o Massa Crítica, que surgiu em San Francisco, nos Estados Unidos e deu origem à Bicicletada no Brasil.

A Bicicletada Floripa, portanto, é um movimento onde diversos sujeitos se juntam para ocupar as ruas na última sexta-feira do mês, a fim de serem vistos e mudar a rotina de quem participa, bem como da cidade.

Desde sua criação em 2002, quando um grupo de 30 pessoas saía pedalar aos sábados, muita coisa mudou. Em 2011, com a entrada do movimento no Facebook e a fixação de um local e horário determinados, a Bicicletada passou a abranger um grupo maior de pessoas, que agora estando ou não na lista de e-mails, podem ter acesso às discussões relacionadas à bicicleta, ter conhecimento dos eventos, e contribuir mesmo distante fisicamente do grupo. Contudo, para alguns entrevistados, esta entrada colaborou com o esvaziamento das discussões pessoais, com algumas ações que em anos anteriores eram diretas e práticas, nas ruas, nas casas, etc. O outro aspecto, relacionado ao horário e local, proporcionou estabilidade ao movimento, que se tornou fixo, independente da quantidade de ciclistas no dia, condições climáticas, feriados, etc. o que difere de anos atrás, onde o movimento era instável e tudo precisava ser organizado e combinado com antecedência.

Entretanto, mesmo com algumas alterações, o movimento mantém sua intenção de ocupar as ruas, incentivar o uso da bicicleta e trazer para o movimento novos adeptos. As discussões permanecem no sentido de se fazer uma crítica ao uso do automóvel, talvez não tão radical quanto no começo, contudo, os acidentes e mortes no trânsito, o aumento dos congestionamentos, os problemas de mobilidade em geral, sempre renovam as energias e as discussões, que mobilizam novos integrantes e novos projetos relacionados ao uso da bicicleta.

A contribuição do movimento, portanto, vem neste sentido, de oferecer a população uma alternativa ao uso do automóvel. E não só isso, mas uma alternativa dentro da rotina, quando se propõe unir ciclistas de todos os níveis a ocupar juntos os espaços públicos da cidade, que protegidos pela massa, podem circular com mais segurança do que quando sozinhos. A Bicicletada se torna, neste sentido, uma vitrine para os motorizados, que assistem dentro de seus automóveis, a passagem de um grupo heterogêneo que grita pelas ruas frases provocativas e ao mesmo tempo humoradas, como “mais amor, menos motor”, “mais adrenalina, menos gasolina” e a mais escancarada “mais bicicletas, menos carros!”. Estas frases, curtas e fáceis de memorizar, expressam o que este grupo quer dizer quando pedalam em suas bicicletas. É oferecer uma opção, que para o grupo, é mais divertida e ao mesmo tempo contribui para a sustentabilidade do meio ambiente.

Outro aspecto interessante foi perceber que o movimento não é um “anti” automóveis, mas antes um sim a bicicleta. Os participantes entrevistados deixaram claro que não são contra seu uso, ou contra a compra de automóveis, alguns inclusive possuem, no entanto, não deixam de colocar que o uso do automóvel em Florianópolis mais tem trazido prejuízos do que benefícios. A bicicleta, para os entrevistados, é uma solução, e a Bicicletada, um espaço para defender esta opção.

É preciso também considerar neste trabalho, que há a ciência de que hoje existem bicicletas que custam tanto quanto um automóvel e às vezes até mais, o que mostra que a bicicleta também é um objeto de consumo. Os usos da bicicleta, por sua vez, podem ter outro sentido, diferente do que foi exposto ao longo deste estudo. Ela também se em alta velocidade, pode atropelar pedestres ou outros ciclistas, pode ser competitiva e violenta. O que muda, é a consciência de quem pedala, e neste trabalho em específico, foi analisar a visão de indivíduos que utilizam a bicicleta no sentido de humanizar o trânsito, desacelerar o ritmo de vida e utilizar um meio de transporte não poluente e encontraram no movimento Bicicletada um espaço para defender suas opções.

Este trabalho, por fim, é o início de um projeto que pretendo desenvolver nas próximas etapas da minha formação como historiadora, onde pretendo aprofundar alguns temas, considerar outros, pois além de ser participante da Bicicletada, sou convicta de que movimentos como este devem entrar para a História a fim de inspirar gerações futuras, mostrando que é possível fazer a diferença, mesmo que ela seja pequena, todos tem poder para mudar se acredita no que defende.



## REFERÊNCIAS

BARROS, José D' Assunção. Fontes Históricas: Olhares sobre um caminho percorrido e perspectivas sobre os novos tempos. In: **Revista Albuquerque**. Vol.3, nº1, 2010. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/46523419/Fontes-Historicas-Revista-Albuquerque-2010>>. Acessado em: 25/09/2013.

BONI, Luiz Alberto. **Herbert Marcuse: ideologia da sociedade industrial**. Cultura e fé. N.136, Abril – Junho -ano 35. p. 149. Disponível em: <[http://www.idc.org.br/GESTIONALE/upload/CONFIGURAZIONE/ECONTENT/CREAZIONEPORTALE/template/galleria/Image/documentos/Cultura\\_e\\_Fe/137/Estudotexto/herbert\\_marcuse\\_ideologia\\_sociedade\\_industrial.pdf](http://www.idc.org.br/GESTIONALE/upload/CONFIGURAZIONE/ECONTENT/CREAZIONEPORTALE/template/galleria/Image/documentos/Cultura_e_Fe/137/Estudotexto/herbert_marcuse_ideologia_sociedade_industrial.pdf)>. Acesso em: Out. 2013.

CARLSSON, Chris. **Bicycling's Defiant celebration**. San Francisco: Ed. AK Press, 2002.

COHN, Sergio; PIMENTA, Heyk (org.) **Maió de 68**. Rio de Janeiro: Azougue editorial, 2008.

DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **História Oral: memória, tempo, identidade**. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

FIGUEIREDO, Anna Cristina C. M. **Liberdade é uma calça velha azul e desbotada. Publicidade, cultura de consumo e comportamento no Brasil (1954-1964)**. São Paulo: Editora Hucetec, 1998

GOFFMAN, Ken; JOY, Den Uma outra forma de excelência humana..In: \_\_\_\_\_. **Contracultura através dos tempos dos tempos**. Rio de Janeiro: Ediouro, 2007. Disponível em: <<http://pt.scribd.com/doc/26758728/Definindo-Contracultura-Ken-Goffman-e-Dan-Joy>>. Acesso em: 01/11/2013

GRANIER, Caroline. Abaixo o carro... Viva a bicicleta! In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

GUARNACCIA, Matteo. **Provos: Amsterdam e o nascimento da contracultura**. São

Paulo: Conrad, 2001.

ILICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana**. (Org.) Renato Boareto. São Paulo, 2010.

LIBERATO, Leo Vinicius. M. **Bicicleta e tempo de contestação**.

Disponível em:

<[http://www.helsinki.fi/aluejakulttuurintutkimus/tutkimus/xaman/articulos/2004\\_01/bicicleta\\_tempo\\_contestacao.pdf](http://www.helsinki.fi/aluejakulttuurintutkimus/tutkimus/xaman/articulos/2004_01/bicicleta_tempo_contestacao.pdf)>. Acesso em 17/10/2013.

LUDD, Ned. Carros e remédios. In: LUDD, Ned (org.). **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

LUDD, Ned. (org) Como Criar uma Massa Crítica: lições e ideias da experiência de San Francisco. In: **Apocalipse Motorizado**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

MARCUSE, Herbert. **A ideologia da sociedade industrial: o homem unidimensional**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1973.

MARTÍNEZ, Horacio Luján. **Theodore Roszak (1933-2011) Um contra-obituário**. Disponível em:

<<http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/EspacoAcademico/article/viewFile/14349/9112>>. Acesso em: 29/10/2013.

MORIN, Edgar; KERN, A. B. **Terra-Pátria**. Porto Alegre: Sulina, 1995. 181p.

NASSIF, Luis. **O movimento Massa Crítica, dos ciclistas**. Disponível em: <<http://jornalggn.com.br/blog/luisnassif/o-movimento-massa-critica-dos-ciclistas>>. Acesso em 06/11/2013.

OLIVEIRA, João Henrique C. **Anarquismo, contracultura e imprensa alternativa: a história que brota das margens**. V. 24, n. 2 (2011).

Disponível em:

<[http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4205238/4101466/palestra\\_joa\\_o\\_henrique.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4205238/4101466/palestra_joa_o_henrique.pdf)> Acesso em 04/09/2013.

PORTELLI, Alessandro. **Tentando aprender um pouquinho. Algumas reflexões sobre a ética na História Oral.** Projeto História, São Paulo (15) 1997.

PROJETO HISTÓRIA: Revista do programa de estudos pós-graduados em História e do departamento de História da PUC-SP. São Paulo. SP – Brasil, 1981.

RAQUEL, Roberta. **Espaço em transição: a mobilidade ciclística e os planos diretores de Florianópolis.** Dissertação de mestrado. Florianópolis, 2010.

ROSZAK, Theodore. **A contracultura.** São Paulo: Editora Vozes, 2ª Ed. 1972.

VOLDAM, Danièle. Definições e usos. In: **Usos e abusos da História Oral.** 8ª Ed. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2006.

## ANEXOS

Anexo

1

### UMA "COINCIDÊNCIA ORGANIZADA"\*

Assim se formam as Massas Críticas, ou como são conhecidas no Brasil e em Portugal, as Bicicletadas, através de uma coincidência organizada.

Este movimento social não possui qualquer líder ou hierarquia e acontece mensalmente em mais de 3 centenas de cidades pelo mundo. No Brasil este evento já acontece em mais de 50 cidades. Em Santa Catarina, a primeira aconteceu em Florianópolis, no ano de 2002, seguidas de outras cidades, como Joinville e Blumenau.

O movimento se forma quando pessoas se reúnem em data e local pré-determinado, geralmente ao final de cada mês, acompanhados de seus veículos de propulsão humana (vale bicicleta, skate, patinete ou patins), sua opinião crítica e sua vontade de promover a bicicleta e seus benefícios para a qualidade de vida. O ritmo da pedalada é lento, pois respeitam-se todos os participantes, independentemente de sua capacidade física.

Não possui estatuto ou líderes, é um movimento de origem e estrutura anarquista, portanto cada edição do movimento pode ter características diferentes, dependendo de seus participantes. Para citar os objetivos mais relevantes, estão a retomada do espaço público das vias urbanas (planejadas quase exclusivamente para o trânsito motorizado), o benefício do uso da bicicleta para a melhoria da qualidade de vida, a conscientização dos motoristas e o caráter ambientalmente sustentável deste meio de transporte.

Direta ou indiretamente, o uso da bicicleta como meio de transporte combate o sedentarismo, o consumismo e, porque não citar, o egoísmo. Além dos "ismos", espanta depressão, sensação de vazio, preguiça, estresse e outros males do estilo de vida que a dinâmica da cidade impõe. Faz conhecer pessoas e observar de maneira diferente lugares, paisagens e seu próprio corpo. Fomenta convivência pacífica nas ruas e compartilhamento deste espaço com os motorizados. Representa economia, sentida no final do mês, e uma divertida experiência, para todos os dias.

Entretanto, a adoção da

bicicleta nos centros urbanos mais efervescentes é fomentada pelos congestionamentos e pela perda de tempo que eles geram. Em um olhar superficial elas não parecem fazer parte deste cenário, deslocadas do ritmo, do visual "moderno", que as grandes cidades ostentam.

Oras, sabemos que nas pequenas cidades deste país a bicicleta sempre foi a grande preferida dos deslocamentos urbanos. Mas uma imagem preconceituosa ainda paira sobre ela. Ainda hoje observa-se que a imagem da bicicleta em nosso país é fortemente associada à pobreza, ao brinquedo infantil ou rebeldia adolescente, aos praticantes de esportes ou a malucos desajustados. Essa imagem, obviamente, é formada por aqueles que não utilizam a bicicleta ou sola de sapato, para realizar seus deslocamentos cotidianos.

Mas afinal, para isso que estão aí as Bicicletadas, para promover a cultura da bicicleta. Aliás, aproxima-se uma importante data no calendário das Massas Críticas, é o "Dia Mundial Sem Carros". Comemorado no dia 22 de Setembro, dia para motoristas sentirem-se incentivados a deixar o carro em casa e procurar outro modo de locomoção.

Lentamente o mundo está mudando, atitudes, ritmo e vontades. Coloque SUA energia pra funcionar. Deixe o elevador onde está e suba os degraus. Dedique menos tempo diante da televisão e computador. Deixe o carro na garagem. Simplifique sua vida. Caminhe ou VÁ DE BICICLETA!

\* Ana Carolina Vivian - Formada em Moda pela Udesc e ciclista urbana há mais de 2 anos, defendeu Trabalho de Conclusão sobre Adequação do Vestuário para o Ciclista Urbano, para o qual estudou o movimento social "Bicicletada Floripa".



Artigo publicado no Jornal Vitória, da cidade do meio-oeste catarinense Tangará. Fonte: Jornal Vitória – Construindo Comunicação em Mutirão Ano 5 – N 101 – Tangará e Região – 25 de Agosto de 2009. Distribuição Gratuita  
Página do artigo: 06. Disponível em:  
<http://bicicletadafloripa.wordpress.com/2009/09/10/uma-coincidencia-organizada/>. Acessado em 21/09/2012

## Anexo 2



Capa do Jornal Notícias do Dia. 26 e 27 de Abril de 2008, Grande Florianópolis. Ano 3, n°662.

## Anexo 3

**Cidades** DIA  
 6 [rdacao@jornalnoticiasodia.com.br](mailto:rdacao@jornalnoticiasodia.com.br) GRANDE FLORIANÓPOLIS, SÁBADO E DOMINGO, 26 E 27 DE ABRIL DE 2008

# Bicicletada educa usuários

Passoio pelas ruas da Capital, na noite de sexta-feira, serviu também para avaliar sistema viário da área central e Trindade

Ciclistas de Florianópolis percorreram ontem na final da tarde várias ruas da cidade durante mais uma edição da Bicicletada, movimento para a promoção do uso de transportes não motorizados. A ação iniciou na cancha acadêmica da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), na Trindade, por volta das 18h, com um debate sobre a situação da bicicleta na cidade, educação de trânsito e regras de conduta.

A Bicicletada é o nome em português para um movimento criado nos Estados Unidos conhecido como "Massa Crítica" (Critical Mass). Hoje é organizado em várias cidades do mundo nas últimas sextas-feiras de cada mês. No Brasil, a manifestação também ocorre em São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Aracaju. Em Florianópolis, a primeira edição foi realizada em 2002 e, desde então, foram realizadas em alguns meses do ano.

A proposta do movimento é chamar a atenção dos motoristas, pedestres e também do poder público para a necessidade da educação do trânsito e o incentivo ao uso de transporte não motorizado. Distribuímos panfletos com informações sobre leis de trânsito, distância a manter entre um carro e uma bicicleta, além de lembrar que o ciclista deve andar na mesma mão nas vias, explicou Eduardo Greenshort, um dos organizadores da ação na Capital.

O encontro serve também para discutir as condições oferecidas pela cidade aos ciclistas. "Ainda faltam estacionamentos, tanto nas áreas públicas como em empreendimentos comerciais, como shoppings e supermercados, a conexão dos cicloviários na cidade e a sinalização nas vias", resumiu Greenshort. No Brasil, 7% dos deslocamentos são feitos com o uso da bicicleta.



Grupo de ciclistas reivindicando mais segurança e respeito no trânsito da cidade durante preparativos para passeio

Matéria do Jornal Notícias do Dia. 26 e 27 de Abril de 2008, Grande Florianópolis. Ano 3, nº662, página 6.