

**Pontifícia Universidade Católica de São Paulo**  
**PUC-SP**

**Yuri Vasquez Souza**

**Quando as rodas conquistam a cidade: cultura, tensões, conflitos e ações na prática do  
ciclismo em São Paulo**

**Mestrado em História**

**São Paulo**  
**2016**

Yuri Vasquez Souza

Quando as rodas conquistam a cidade: cultura, tensões, conflitos e ações na prática do  
ciclismo em São Paulo

Dissertação apresentada à Banca Examinadora da  
Pontifícia Universidade Católica de São Paulo,  
como exigência parcial para obtenção do título de  
Mestre em História Social sob a Orientação da  
Profª Drª Estefânia Knotz Canguçu Fraga.

São Paulo

2016

**Banca Examinadora**

---

---

---

Para os maiores incentivadores, meus pais,  
Benhur e Cecília.

E para Isabela.

Agradeço ao CNPq pela bolsa de estudos que possibilitou a realização desta pesquisa  
(Processo nº134332/2015-6)

## AGRADECIMENTOS

Ao programa da Pós-Graduação em História da PUC-SP, que tão bem me acolheu e onde desenvolvi amizades entre o Corpo docente e discente para toda a vida.

À minha orientadora, Professora Doutora Estefânia Fraga que, com carinho e delicadeza, indicou caminhos a serem seguidos na pesquisa histórica. Sem dúvida, sua enorme generosidade, sem esquecer das duras críticas e apontamentos, foram de grande importância na realização deste trabalho.

À Professora Doutora Carla Cristina Garcia, que durante minha Graduação em Educação Física na Universidade de São Caetano e nos cursos ministrados por ela na Pós-Graduação em Ciências Sociais na PUC-SP, os quais tive o privilégio de frequentar como ouvinte, me proporcionou ricos encontros e me apresentou uma infinidade de temas e assuntos que sem dúvida têm grande contribuição na minha formação acadêmica e humana. As longas conversas e a amizade desenvolvida nesses últimos anos foram muito importantes na elaboração de muitas das reflexões deste trabalho.

À Professora Doutora Margareth Rago, pelas inúmeras indicações de leituras e temáticas que abriram caminhos para as reflexões que nortearam a pesquisa e por sua generosa acolhida nos últimos anos.

Ao professor, titular nesta instituição de ensino, Doutor Antônio Rago Filho, pela enorme contribuição e atenção durante o curso de pós-graduação, no exame de qualificação e por aceitar fazer parte da banca de defesa deste trabalho.

Ao professor da Universidade Federal de Uberlândia, Doutor Marco Antônio Sávio, pelas valiosas contribuições no exame de qualificação.

À Professora da Universidade de Campinas, Doutora Carmen Lúcia Soares, que gentilmente aceitou fazer parte da banca de defesa desta dissertação.

Ao judoísta sensei, Georgeton Pacheco, por todo incentivo que me trouxe a São Paulo e contribuição com a minha formação humana.

À grande amiga Ingrid Godoy pelas inúmeras vezes que me ouviu falar dos processos pelos quais passei nos anos desta pesquisa.

Ao amigo Felipe Baenniger por toda a fraternidade que a bicicleta criou entre nós.

À Nara Borges, e seu apaixonante jeito de ser, pela cumplicidade nas aventuras e momentos difíceis dos últimos anos.

À Marina Harkot, com a qual divido paixão pela bicicleta e pelas pesquisas que a inserem no campo acadêmico e pela sua enorme contribuição neste trabalho.

À Aline Cavalcante, mãe do Cauê, por todas as conexões humanas que tornou possível e as quais contribuíram com ideias presentes nesta pesquisa.

Aos meus irmãos Clarissa e Gabriel por dividirem comigo boa parte das minhas experiências de vida.

Aos inúmeros ciclistas entrevistados em busca de informações que me levassem para perto do universo da bicicleta paulistana.

Aos colegas Priscila, José Roberto, Felipe, João, Lucas, André, Pamela, Gustavo, Vilma, Sandra, Ana Paula entre outros, que estiveram em sala e na vida e com quem dividi angústias e conquistas da pós-graduação.

SOUZA, Yuri Vasquez. **Quando as rodas conquistam a cidade:** cultura, tensões, conflitos e ações na prática do ciclismo em São Paulo. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em História. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, SP, Brasil, 2016, 149p.

## RESUMO

Nesta pesquisa, embasados na concepção de história cultural, nos propusemos a empreender uma análise sobre as práticas e as representações da Bicicleta na cidade de São Paulo. A bicicleta mostra-se presente na cidade desde o final do século XIX, mas pouco se sabe sobre como ocorreu a incorporação do ciclismo pela sociedade paulistana. Nosso estudo investigou os usos e as representações da bicicleta, objeto da cultura material, como ferramenta de esporte, lazer e meio de transporte em diferentes contextos da história da cidade de São Paulo. Analisando fontes primárias, como jornais, revistas, semanários e também sites, blogs e arquivos na internet, coletamos informações que nos possibilitaram refletir sobre a cultura da bicicleta a partir de uma perspectiva da história do presente.

**Palavras-chave:** História, São Paulo, bicicleta, ciclismo, representação, cicloativismo.

SOUZA, Yuri Vasquez. **When the wheels conquer the city:** culture, tension, conflicts and actions in the practice of cycling in São Paulo. Master's Thesis. Programa de Pós-Graduação em História. Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, SP, Brazil, 2016, 149p.

### **ABSTRACT**

In this research, based on the concept of cultural history, I propose an analysis of the practices and the forms of representation of the bicycle in the city of São Paulo. The bicycle has been present in this city since the late 19<sup>th</sup> century, but little is known about how the practice of cycling was incorporated by the São Paulo society. This study investigates the uses and the representations of the bicycle, an object of material culture, as a tool of sport, recreation, and transportation in different contexts of the history of the city of São Paulo. Through the analysis of primary sources – such as newspapers, magazines, and periodicals, but also websites, blogs, and Internet archives –, I had access to some information that allowed me to ponder over the culture of bicycle from the perspective of the history of the present.

**Keywords:** History, São Paulo; bicycle; representation, cycling advocacy;

## LISTA DE FIGURAS

Figura 01	Draisiana do Barão Von Drais.....	p. 21
Figura 02	Projeto da Bicicleta de Kirkpatrick Macmillan.....	p. 21
Figura 03	Pierre Michaux e sua <i>penny farthing</i> .....	p. 22
Figura 04	Bicicleta de Guilmet e Eugène Meyer.....	p. 22
Figura 05	Velódromo Paulista.....	p. 31
Figura 06	Capa do Semanário Ilustrado A Bicicleta de 06 de setembro de 1896.....	p. 34
Figura 07	Corrida no velódromo paulista.....	p. 37
Figura 08	Quinzenário Ilustrado A Bohemia, 1896.....	p. 47
Figura 09	Propaganda da Caloi 10.....	p. 56
Figura 10:	Propaganda da Monark Barra Circular.....	p. 57
Figura 11	Ciclofaixa.....	p. 85
Figura 12	Pôsteres dos Movimentos Holandeses da década de 1970 e de edições da Massa Crítica pelo mundo.....	p. 106
Figura 13	Pintura de sinalização de trânsito inexistente em Amsterdã, 1980; e pela Massa Crítica de Moscou, 2011.....	p. 107
Figura 14	“Organize a pedal powered parade!” ou, em português, “Promova um desfile movido a pedais”.....	p. 116
Figura 15	Panfleto produzido no interior do ICAL em 2001 convocando a “Bicicletada contra o G8”.....	p. 119
Figura 16	Panfleto distribuído na 32ª Bicicletada de São Paulo, 01/05/2015.....	p. 123
Figura 17	Participante da Bicicletada instalando placa de sinalização sobre a presença de bicicleta.....	p. 126
Figura 18	Estêncil “Love Lane”- em tradução livre, “Via do Amor”- na Av. Paulista pintado por integrantes da Bicicletada de São Paulo, 2015	p. 127
Figura 19	Cartaz da Pedalada Pelada de 2009.....	p. 132

## SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO.....</b>	<b>12</b>
<b>1 DO OBJETO À CULTURA CICLÍSTICA: A REPRESENTAÇÃO DA BICICLETA EM SÃO PAULO .....</b>	<b>20</b>
1.1 BICICLETA E MODERNIDADE: A MODA EUROPEIA ENTRE AS ELITES PAULISTANAS .....	20
1.2 ESPORTE, LAZER E OS ESPAÇOS DE SOCIABILIDADE DA BICICLETA NA CAPITAL PAULISTA.....	25
1.3 ECONOMIA E O USO DA BICICLETA EM SÃO PAULO NO INÍCIO DO SÉCULO XX.....	42
1.4 CONFLITOS NA VIA: A BICICLETA NA DISPUTA PELO ESPAÇO .....	45
<b>2 CULTURA E REPRESENTAÇÃO DA BICICLETA EM SÃO PAULO (1950-2012).....</b>	<b>52</b>
2.1 A INDÚSTRIA E O MERCADO DE BICICLETA EM SÃO PAULO .....	52
2.2 UM NOVO TEMPO: A PRÁTICA DE CICLISMO NA CONQUISTA PELO ESPAÇO URBANO EM SÃO PAULO (1980-2000).....	60
2.3 A EMERGÊNCIA DO CICLOATIVISMO PAULISTANO (1980-2000) .....	68
2.4 MOBILIDADE URBANA E POLÍTICA DE TRANSPORTE EM SÃO PAULO (1980-2012) .....	75
<b>3 BICICLETA E CONTRACULTURA NA SOCIEDADE DE CONSUMO.....</b>	<b>87</b>
3.1 CONTRACULTURA NA SOCIEDADE DO AUTOMÓVEL: ORGANIZAÇÕES E MOVIMENTOS INTERNACIONAIS .....	89
3.1.1 <i>Provos</i> : contracultura e bicicleta na Holanda (1965-1967) .....	98
3.1.2 Outro movimento holandês: <i>Stop de Kindermoord</i> .....	103
3.1.3 Primeiros passos da resistência global: O <i>Reclaim The Streets</i> .....	108
3.1.4 A Bicicleta, política e contemporaneidade: <i>Critical Mass</i> .....	109
3.2 A BICICLETADA DE SÃO PAULO.....	116
3.2.1 O corpo nu como política: A pedalada pelada .....	130
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>134</b>
<b>FONTES.....</b>	<b>138</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>144</b>

## APRESENTAÇÃO

A máquina representa o símbolo da revolução Científico-tecnológica, cuja comercialização passou a influenciar ativamente a vida em sociedade.<sup>1</sup> A expansão e o desenvolvimento da indústria abriram espaço para a fabricação de novos objetos, criando novas modas e marcando o estilo de vida moderno. As mercadorias tecnológicas modificam o cotidiano impondo novos ritmos à vida, transformando as relações dos indivíduos entre si e com o espaço que ocupam.

Os objetos que passaram a ser produzidos industrialmente difundiram-se e fizeram sentir os efeitos da aplicação da tecnologia na produção, demarcando modos de vida e gerando gestos antes inexistentes. Junto a isso, a transformação dos espaços da cidade, operados pela aplicação da racionalidade moderna no planejamento urbano, possibilitou uma nova dinâmica a protagonizar a vida na cidade. Com o crescimento da produção industrial a cidade se transformou radicalmente, cresceu, causou alterações no deslocamento, impôs que o ritmo acelerado da máquina se estendesse à vida.

Ao alterar a organização objetiva e subjetiva do planejamento das cidades, os espaços produzidos levaram para fora da fábrica, ao cotidiano, uma nova forma de se relacionar.<sup>2</sup> Um dos objetos a se materializar em meio a essa nova dinâmica consistiu, sem dúvida, na bicicleta.

A história da bicicleta, o objeto deste estudo, inicia-se junto ao movimento de industrialização europeu do século XIX. Como elemento da cultura material, ela representa a soma de saberes científicos, técnicos e tecnologias aplicados à produção na busca, pelos seus inventores, por criar um objeto que multiplicasse a força humana, transformando-a em velocidade, o que, inevitavelmente, gerou novos gestos.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Para aprofundar questões acerca do processo de industrialização e a racionalização industrial e moderna aplicada ao planejamento urbano e presentes no cotidiano cf.: HOBBSAWM, Eric. *A era das revoluções*. São Paulo: Paz e Terra, 2015; HARVEY, David. *Paris: capital da modernidade*. São Paulo: Boitempo, 2015.

<sup>2</sup> Sobre a produção de subjetividade e transformação da relação do homem com o espaço e o tempo cf.: SIMMEL, George. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme (Org). *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967. p. 7-28.

<sup>3</sup> Segundo Soares (2011) estudar os objetos e tecnologias modernas abre a possibilidade de se verificar profundas alterações nas sensibilidades no que diz respeito à educação do corpo. SOARES, Carmen Lúcia. *As roupas nas práticas corporais e esportivas: a educação do corpo entre o conforto, a elegância e a eficiência*. (1920-1940). Campinas: Autores Associados, 2011.

Podemos ver a bicicleta como um objeto capaz de atuar na mediação entre o tempo e o espaço das cidades modernas, encurtando distâncias e acelerando encontros. Segundo Soares (20011), entender a vida dos objetos nos permite, a partir de suas particularidades, compreender formas e modos de vida que compõem profunda e sistematicamente a educação do corpo. Assim, conhecer a bicicleta e seus usos, a partir de suas peculiaridades, nos permite compreender aspectos da história da vida em sociedade.

Ao escolher como objeto de estudo a bicicleta, encontramos na bibliografia alguns trabalhos dedicados a esse estudo no Brasil. Percorrendo a bibliografia, notamos que os textos dedicados a contar a história da bicicleta no país possuem, na maioria, uma abordagem que privilegia nomes, feitos, datas e eventos envolvendo o ciclismo no país.<sup>4</sup>

Segundo Leonardo Brandão (2011), na historiografia, os estudos acerca do esporte e as práticas corporais passaram ser tratados metodológica e conceitualmente de maneira mais elaborada a partir dos estudos de Pierre Bourdieu e Norbet Elias. Segundo o autor, tais estudos, e também os de Mikhail Bakhtin e Michel Foucault, serviram de base metodológica para que se escrevesse a história do esporte e das práticas corporais considerando-se também as relações sociais, políticas e culturais. O autor completa dizendo que, para além desses teóricos, Roger Chartier, estudioso da História Cultural, contribui para o estudo da história dos esportes ao trabalhar conceitualmente noções de práticas e representações.

Por outro lado, na historiografia brasileira, encontramos trabalhos que envolvem o esporte e aspectos da cultura material referidos a essa prática. Alguns desses trabalhos privilegiaram a abordagem interdisciplinar, o que muito contribuiu para a história dos esportes de um modo geral, sobretudo evidenciando o potencial do esporte como objeto de estudo.

Particularmente no Brasil, esses trabalhos são contemporâneos ao investimento de pesquisas acadêmicas na área da educação física. Nesse âmbito de pesquisas, Carmem Lucia Soares, uma das pioneiras na abordagem interdisciplinar nos estudos do esporte e do corpo, publicou um livro dedicado a tratar aspectos da indumentária usada nas práticas esportivas. O livro – “As roupas nas práticas corporais e esportivas: a educação entre o corpo e o conforto, a elegância e a eficiência (1920-1940) – permite compreender aspectos sensíveis da relação entre objeto e indivíduo. Esse estudo inscreve uma inédita perspectiva de pesquisa aos estudos da história do corpo, da beleza, da educação, da saúde, da higiene, do mercado e do consumo.

---

<sup>4</sup> Leonardo Brandão afirma que longe do universo acadêmico muitos entusiastas e amadores escreveram a história do esporte dessa forma até a primeira metade de século. BRANDÃO, Leonardo. *A cidade e a Tribo Skatista: juventude, cotidiano e práticas corporais na história cultural*. UFGD: Dourados, 2011.

Especificamente com relação à bicicleta, destacamos os trabalhos dos historiadores Vitor de Andrade Melo e André Schetino, pesquisadores pioneiros nos estudos que abordam a incorporação da bicicleta e da cultura ciclística pela sociedade brasileira.

No Brasil, a presença da bicicleta passou a ser notada ainda no final do século XIX. Segundo Melo (2005; 2007), as primeiras bicicletas chegaram ao país na segunda metade do século XIX junto com os imigrantes que se fixaram no sul do país, e também pelas mãos da burguesia carioca que frequentemente viajava para a Europa. O autor registra que em 1860 já era possível ver anúncios de venda de “velocípedes” nos jornais brasileiros, mas salienta que só a partir de 1890 ocorreu a importação em escala comercial.<sup>5</sup>

Nossa pesquisa se propôs a incorporar uma possível contribuição aos estudos que elegeram a bicicleta como objeto de pesquisa buscando analisar as práticas e as representações<sup>6</sup> históricas do seu uso<sup>7</sup> na cidade de São Paulo. Para tanto, objetivamos entender a bicicleta nas diversas apropriações e usos que dela fizeram a indústria e os usuários e como, na contemporaneidade, tornou-se instrumento de crítica à forma de apropriação do espaço urbano destinado ao automóvel.<sup>8</sup> Buscamos olhar diretamente o objeto visto que sua presença e sua ausência possibilitam uma imersão no universo de valores presentes na sociedade paulistana.<sup>9</sup>

---

<sup>5</sup> Cf.: MELO, V. Bicicleta e ciclismo. Rio de Janeiro: Mimeo, 2005; MELO, V. *Dicionário do esporte no Brasil: do século XIX ao início do século XX*. Campinas: Autores Associados, 2007.

<sup>6</sup> Usamos aqui o conceito de representação encontrado nos estudos de Roger Chartier. CHARTIER, Roger. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Trad. Maria Manoela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand, 1990.

<sup>7</sup> CERTEAU, MICHEL de. *A invenção do cotidiano: artes do fazer*. São Paulo: Vozes, 1994.

<sup>8</sup> O filósofo André Duarte elabora uma série de reflexões importantes para o desenvolvimento desta pesquisa em dois artigos, nos quais estabelece diálogo filosófico entre Hanna Arendt e Michel Foucault, no intuito de captar “clima anárquico e anti-normativo que caracteriza as manifestações desses novos coletivos urbanos, que atuam sem estatutos, sem líderes e sem hierarquias – aspectos que os distinguem frente a outros movimentos sociais das grandes cidades – soma-se o fato crucial de que ambos praticam uma política corporal, isto é, uma política do corpo ou uma política como corpo-a-corpo no espaço público, disseminando imagens poderosas pelas redes virtuais e pela mídia impressa”. DUARTE, A.; SANTOS, R. P. A cidade como espaço de intervenção dos coletivos: resistência e novas formas de vida urbana. *Ecopolítica*, n. 4, 2012. Disponível em: <www.revistas.pucsp/ecopolítica>. DUARTE, A. Singularização e subjetivação: Arendt, Foucault e os novos agentes políticos do presente. *Princípios: Revista de Filosofia*, v. 19, n. 32, 2012. Disponível em: <http://periodicos.ufrn.br/principios>.

<sup>9</sup> Tal olhar em torno da bicicleta ocorre em grande parte por causa da efetivação do “Plano de 400km”, estrutura cicloviária introduzida na gestão do Prefeito Fernando Haddad de 2014, e da atuação dos coletivos urbanos autônomos que promovem a cultura ciclística desde o início dos anos 2000. Segundo Soares (2011, p. 18), um olhar acerca do objeto nos permite revelar “solidariedades mútuas, ações de caridade entre grupos, opulência e ostentação, formas de sobrevivência, desenvolvimento comercial e industrial, em outras palavras, os processos civilizatórios”.

Na busca por compreender os papéis da bicicleta nos dias atuais, considerando o crescente interesse sobre o uso da bicicleta na cidade de São Paulo, nos deparamos com poucos e rasos registros históricos relacionados à prática do ciclismo e da bicicleta na cidade.<sup>10</sup> Tendo isso em vista, nosso trabalho visa contribuir com os trabalhos historiográficos existentes, abrangendo como temática de estudos o desenvolvimento da prática do ciclismo em São Paulo, no início como forma de lazer, posteriormente um produto de consumo produzido por empresas multinacionais e, por fim, como uma forma de protesto contra o predomínio do automóvel nas vias públicas da cidade.

Muito do que encontramos sobre a bicicleta em São Paulo provém de jornais, semanários e revistas, fontes que, na maioria, ainda não foram trabalhadas. Segundo Cruz e Peixoto (2007), o historiador que se ocupa da análise dessas fontes deve adotar uma série de procedimentos teóricos e metodológicos capazes de delas extrair sua relação com a conjuntura estudada.

Os semanários e jornais usados como fonte nesta pesquisa permitem compreendermos como o uso da bicicleta se disseminou na cidade, no meio esportivo e no lazer, e o surgimento de novas sensibilidades relacionadas à velocidade e apropriação. Em busca de fontes que fossem capazes de nos apresentar tais fatos, encontramos no Arquivo Público do Estado de São Paulo e na Biblioteca Nacional, entre os anos 1890 e 1910, semanários ilustrados cujo tema central consistia no esporte.

Dentre esses, destaca-se o “Semanário Cyclístico Ilustrado: A Bicycleta”, que começa a circular em 1896, divulgando exclusivamente aspectos da cultura ciclística. Já se encontram referências sobre o Semanário A Bicycleta nos estudos de Melo e Schetino (2007) e nos de Edivaldo Gois Júnior em seu artigo “O esporte e a modernidade em São Paulo: práticas corporais no fim do século XIX e início do XX”, publicado em 2013. Com base na pesquisa dos autores referidos, podemos apreender e encontrar informações sobre a cultura ciclista daquele momento. A descrição dos páreos aponta a bicicleta como objeto de performance esportiva e certamente apresenta-se entre os assuntos mais abordados pelos semanários.

---

<sup>10</sup> Os estudos mencionados apenas e vagamente nos dão vistas aos páreos que passam a ser disputados na cidade e o ambiente espetaculoso e privatista das provas de ciclismo realizadas no final do século XIX em São Paulo. NICOLINI, Henrique. *Tietê: o rio do esporte*. São Paulo: Phorte Editora, 2001; D' ALESSIO, Pedro. *São Paulo: cidade espetáculo - metrópole da diversidade brasileira*. São Paulo: Dialetto - Latin American Documentary, 2008.

Por outro lado, para a primeira parte do estudo, anúncios e notícias publicados nos jornais “O Estado de São Paulo” (1890-1910) e no “Correio Paulistano” (1899-1940), constituíram-se em fontes importantes para a pesquisa, no que se refere às práticas ciclistas em clubes e nas competições realizadas em São Paulo. Já a seção de classificados nos jornais mencionados mostrou-se fonte importante de indícios do mercado que a bicicleta abriu na cidade, tratando de oferecer serviços de conserto, venda e aluguel do veículo.

O período que compreende a pesquisa inicia-se na virada do século XIX para o XX com a chegada da cultura ciclística a São Paulo e se aprofunda no período dos anos 1950-2010, sendo o início a década seguinte ao surgimento das duas primeiras fábricas de bicicleta no Brasil, a Caloi e a Monark,<sup>11</sup> encerrando-se com uma análise de movimentos contemporâneos sobre a difusão do uso da bicicleta como um novo modo de transporte na cidade.

Em relação a periódicos mais recentes, a revista de ciclismo Bici Sport (1989-1995), uma das primeiras especializadas em ciclismo do Brasil, nos ajudou a compreender a representação contemporânea da bicicleta no país a partir do crescimento da prática do *Mountain Bike*, da incorporação das marcas importadas ao mercado nacional e das primeiras discussões sobre mobilidade urbana e surgimento do cicloativismo.

Além das fontes levantadas em periódicos e na imprensa, nosso trabalho se baseou em material disponível na rede mundial de computadores, a internet. Segundo Fábio Chang de Almeida (2001), a internet mostra-se essencial para o historiador que pretende estudar a história do tempo presente como forma de apreender um “novo conjunto de práticas, de atitudes, de modos de pensar e de valores que vem se desenvolvendo com a popularização da rede mundial de computadores”.<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Caloi e Monark se estabelecem como fabricantes, e não mais apenas como montadores na cidade em 1948 (PEQUINI, 2005; JUNQUEIRA, 2015).

<sup>12</sup> O historiador Fábio Chang de Almeida realiza diversos apontamentos sobre o tratamento metodológico para o uso de fontes digitais em trabalhos historiográficos. Cf.: ALMEIDA, Fábio C. O historiador e as fontes digitais: uma visão acerca da internet como fonte primária para pesquisas históricas. *Revista do Corpo Docente do Programa de Pós-Graduação em História da UFRGS*, n. 8, v. 3, 2001. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/aedos/article/view/16776>>. Acesso em: 10 jan. 2016.

A rede mundial de computadores, além de facilitar o acesso a arquivos públicos e privados que passaram a disponibilizar seus acervos em plataformas on-line, como os já citados Arquivo Público do Estado de São Paulo<sup>13</sup> e a Biblioteca Nacional,<sup>14</sup> nos ofereceu suporte documental ainda pouco explorado por pesquisadores da História. Segundo Almeida (2001), trabalhar as fontes digitais e a internet significa abrir possibilidade de análise de todo um conjunto de práticas e atitudes que surgem com o crescimento da rede.

Os documentos digitais constituem um registro de experiências humanas e podem ser usados na escrita historiográfica caso recebam tratamento metodológico adequado a suas particularidades. Apesar de não conseguirmos realizar em nossa pesquisa um estudo mais específico e aprofundado desse material, nos foi possível refletir a cultura ciclística a partir de inúmeros blogs e sites que encontramos na internet, entre os quais elegemos aqueles cuja temática central reside na bicicleta. Nesse cenário e entre inúmeros blogs e sites consultados para esta pesquisa, destacamos: o site Escola de Bicicleta, ativo desde 2004, reúne uma série de textos que, segundo seu autor, visa a formação do ciclista em suas dimensões “humanas, técnicas, políticas e ambientais”.<sup>15</sup>; o blog apocalipse motorizado<sup>16</sup>, que documentou boa parte das Bicicletadas entre 2004 e 2011; o site da Bicicletada,<sup>17</sup> movimento da Massa Crítica no Brasil, mantido pelos próprios participantes da pedalada mensal no país, nos serviu como material importante na compreensão da representação da bicicleta no cenário atual e da forma pela qual o grupo direciona suas ações e críticas às políticas que favorecem o transporte automotivo

Com o propósito de imprimir uma possível historiografia sobre a mobilidade urbana, especificamente sobre o uso da bicicleta, optamos por trabalhar a pesquisa conforme a estrutura a seguir.

---

<sup>13</sup> O Arquivo do Estado de São Paulo, disponível em: <[www.arquivodoestado.sp.gov.br/](http://www.arquivodoestado.sp.gov.br/)>.

<sup>14</sup> Site da Biblioteca Nacional disponível em: <[www.bn.br/](http://www.bn.br/)>.

<sup>15</sup> O site escola de bicicleta é mantido pelo cicloativista Arturo Alcorta, ciclista há mais de 40 anos e conhecido no “meio ciclístico” por seu acúmulo de saberes sobre a bicicleta e o ciclismo. O site está disponível em: <[www.escoladebicicletas.com.br/](http://www.escoladebicicletas.com.br/)>.

<sup>16</sup> O blog apocalipse motorizado narrava a vivência do jornalista Thiago Bennichio como pedestre, ciclista e participante da Bicicletada de São Paulo. Importante hospedeiro de arquivos sobre a massa crítica paulistana. Disponível em <[www.apocalipsemotorizado.net/](http://www.apocalipsemotorizado.net/)>.

<sup>17</sup> O site da Bicicletada mantém um link para cada cidade que organiza a massa crítica mensal. São Paulo é uma das cidades pioneiras na organização das Bicicletadas no Brasil. O site está disponível em: <[www.bicicletada.org/](http://www.bicicletada.org/)>.

No item um, por não haver estudos sobre a chegada e a incorporação da bicicleta à sociedade paulistana, analisamos a construção histórica de sua representação em São Paulo como objeto de esporte e lazer e representante dos ideais de modernidade e civilidade. Com esse propósito, referenciamos os primórdios da chegada da bicicleta a São Paulo, a fim de conhecermos os atores e os espaços que se constituíram na prática dos modernos *sports*, e a forma pela qual, desde o final do século XIX, ela esteve presente nos negócios locais e no espaço urbano como veículo.

No item dois, analisamos a representação histórica que a indústria da bicicleta construiu em torno do objeto, entre 1950 e 2000, e como as políticas de lazer e de transporte do mesmo período ajudaram na consolidação da representação da bicicleta como objeto para a prática do tempo livre.<sup>18</sup> As propagandas de modelos de bicicleta publicadas na imprensa por empresas como a Caloi e a Monark ajudaram a reforçar as representações atribuídas a ela como objeto possível de ser utilizado de várias formas: para o esporte, lazer e transporte.

Somente a partir de uma nova estratégia de mercado adotada pelas marcas, em 1965, e a abertura do mercado nacional no final da década de 1970, que passou a oferecer modelos mais versáteis direcionados ao público jovem, fez com que a classe média redescobrisse o ciclismo e suas possibilidades, não apenas no lazer, mas também como meio de transporte.

Por fim, no item três, analisamos nas práticas contemporâneas do ciclismo as representações da bicicleta no presente. Notamos que as representações e o uso da bicicleta em São Paulo conferem ao objeto a função de instrumento de contestação e quebras de paradigmas impostos pela “Sociedade do Automóvel”.<sup>19</sup> A partir de tais apontamentos, tornou-se possível estabelecermos algumas apropriações da bicicleta na cidade e particularmente seu uso por coletivos urbanos e movimentos de ciclistas de São Paulo.

---

<sup>18</sup> A partir da década de 1970 “irrompeu, em São Paulo, uma proliferação discursiva” que envolvia a imprensa, a política e o empreendedorismo e que acentuou as questões ligadas às práticas do tempo livre. Nesse contexto inclui-se o incentivo ao ciclismo como uma das práticas. Cf.: SANT’ANNA, Denise B. *O prazer justificado: História e lazer* – (São Paulo, 1969/1979). São Paulo: Marco Zero, 1994.

<sup>19</sup> O termo Sociedade do Automóvel designa as sociedades cujo cerne é a valorização do automóvel como objeto que vai além do seu uso prático. Dedicamos um dos itens da terceira parte para descrevê-la com mais detalhes.

Recuperamos as experiências mundiais de contestação da “Sociedade do Automóvel” como o *Provos*, o *Reclaim The Streets* e a *Critical Mass*, a fim de apontar possíveis semelhanças e inspirações para os ativistas paulistanos dos anos 2000. Com isso, mostrou-se possível examinarmos algumas estratégias dos coletivos envolvidos com a temática da bicicleta, que objetivam tirar da invisibilidade a bicicleta e o ciclista urbano e transformá-los em meios de resistência aos ideais capitalistas de planejamento das cidades.<sup>20</sup> Os primeiros cicloativistas surgiram em São Paulo ainda na década de 80 do século XX, organizando-se em grupos e passando a reivindicar o direito de circular com segurança pela cidade utilizando a bicicleta.<sup>21</sup>

No decorrer da pesquisa, notamos que os movimentos ciclísticos paulistanos potencializaram o alcance de suas pautas e ações por meio da rede mundial de computadores, a internet. Não havendo possibilidade neste estudo de um aprofundamento metodológico capaz de contemplar tais práticas no universo virtual, apontamos, contudo, a necessidade de um estudo que aborde tais aspectos com a fundamentação teórica-metodológica adequada ao tema. Com o intuito de estudá-los, pesquisamos os sites que circulam na rede e cujos temas discutem a bicicleta em São Paulo<sup>22</sup> de maneira particular e profunda. Nesta pesquisa apenas objetivamos entender como os coletivos urbanos autônomos ligados à cultura da bicicleta em São Paulo aplicam formas criativas de usá-la nos espaços da cidade.

---

<sup>20</sup> *Manifesto dos invisíveis*. Disponível em: <[www.bicicletada.org](http://www.bicicletada.org)>.

<sup>21</sup> Para Xavier (2008) nesse ano surgiu o cicloativismo no Brasil. A experiência de pedalar na cidade fez com que crescesse o interesse pela bicicleta como transporte entre a classe média, passando a ser valorizada com essa finalidade, o que motivou o surgimento dos primeiros cicloativistas na cidade.

<sup>22</sup> Metodologicamente aqui usamos os conceitos de pesquisa da história presentes, reunidos e refletidos para aplicação em fontes digitais elaborados por Almeida (2001). O autor diz que para que as fontes digitais possam ser utilizadas como fontes primárias, devemos dar distinto tratamento e o devido arquivamento pois muito do que está na internet apenas reflete ideologias e por isso não pode ser utilizado caso não haja comprovação do conteúdo de determinado site por meio de cruzamento de informações e/ou replicação delas em outros sites. Cf.: ALMEIDA, 2001.

# 1 DO OBJETO À CULTURA CICLÍSTICA: A REPRESENTAÇÃO DA BICICLETA EM SÃO PAULO

## 1.1 BICICLETA E MODERNIDADE: A MODA EUROPEIA ENTRE AS ELITES PAULISTANAS

A origem da bicicleta remonta a cidades europeias, principalmente da Alemanha, Inglaterra e França. A bicicleta transita há mais de um século pelas cidades e ao seu redor criaram-se práticas as quais podemos considerar como cultura ciclística. Durante todo o século XIX, a draisiana,<sup>23</sup> passou por inúmeras experimentações e modificações nas mãos de inventores de diversos países como a França, a Inglaterra<sup>24</sup> e a Alemanha. Após inúmeras adaptações à sua estrutura, o quadro – peça estrutural da bicicleta – passou a ser feito em ferro e a adição do selim possibilitou uma ampliação do seu uso, agora motivado pela leveza, praticidade e conforto. Em 1819, em Londres, Danis Jonhson lança o primeiro modelo para damas.

Em 1838, o escocês Kirkpatrick Macmillan, ao observar uma *dandyhorse*,<sup>25</sup> imaginou um veículo no qual não fosse necessário pôr os pés no chão. O escocês adaptou bielas presas à estrutura do quadro e à roda traseira, que eram acionadas com os pés. Os primeiros pedais proporcionaram outra dinâmica à propulsão, ampliando a velocidade e doando mais estabilidade e segurança (PEQUINI, 2005).

---

<sup>23</sup> Nome dado ao invento de 1817 do Barão alemão Von Drais, primeiro objeto, feito em madeira, que podemos chamar de bicicleta, conforme demonstra Suzi Mariño Pequini. Abordando a ergonomia da bicicleta como produto, a autora desenvolveu trabalhos de mestrado e doutorado focados no desenvolvimento técnico e mecânico da bicicleta. Trabalhos que serviram de base para descrever a evolução do design, das técnicas e a evolução mecânica do artefato. Para a evolução técnica na ergonomia e na produção de modelos de bicicleta cf.: PEQUINI, Suzi Mariño. *Evolução tecnológica da bicicleta e suas implicações ergonômicas para a máquina humana*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 2000; PEQUINI, Suzi Mariño. *Ergonomia aplicada ao design de produtos: um estudo de caso sobre o design de bicicletas*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 2005.

<sup>24</sup> País onde denominou-se o artefato como *Hobby-Horse*, devido à popularização do seu uso como recreação ou hobby. Cf.: PEQUINI, 2000; 2005.

<sup>25</sup> Artefato de origem escocesa também reconhecido como precursor da bicicleta atual. PEQUINI, 2005.

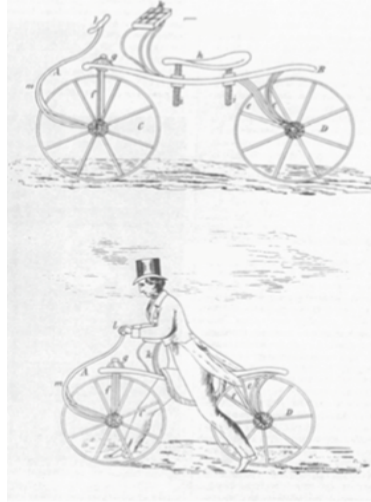


Figura 01- Draisiana do Barão Von Drais, 1817.

Fonte: Pequini, 2005.

Em 1861, os irmãos Michaux inauguraram a primeira fábrica de bicicletas, a *Michaux e Co.*, marcando a entrada do artefato na linha de produção industrial. No mesmo ano, os engenheiros ingleses André Guilmet e Eugène Meyer<sup>26</sup> criaram a tração por corrente, o que transformou de vez os modelos de bicicleta, tanto que ainda hoje inspira as formas atuais. Quando surgiram as bicicletas de transmissão por correntes, o ciclismo era apenas praticado pelas classes abastadas, já que seu alto custo inviabilizava o uso pelas demais camadas sociais. Nos últimos anos do século XIX, a bicicleta começou a ser produzida em escala muito maior, contribuindo com o seu barateamento e facilitando seu acesso. O objeto ganhou as ruas e expandiu seu comércio por todo o mundo.<sup>27</sup>

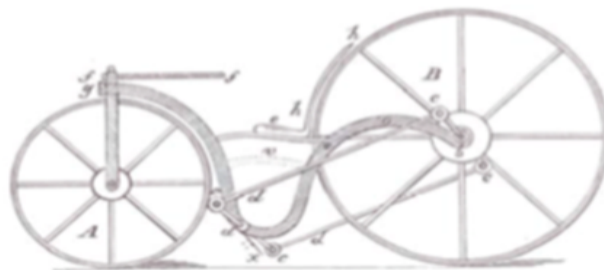


Figura 02 – Projeto da Bicicleta de Kirkpatrick Macmillan, 1860.

Fonte: Pequini, 2005.

<sup>26</sup> PEQUINI, 2000

<sup>27</sup> PEQUINI, 2000; 2005.



Figura 03 – Pierre Michaux e sua *penny farthing*, 1861.

Fonte: Old Bike.<sup>28</sup>



Figura 04 – Bicicleta de Guilmet e Eugène Meyer, 1861.

Fonte: [http://cnum.cnam.fr/expo\\_virtuelle/velo/bicyclette\\_meyer\\_guilmet.html](http://cnum.cnam.fr/expo_virtuelle/velo/bicyclette_meyer_guilmet.html)

---

<sup>28</sup> Disponível em: <<https://oldbike.wordpress.com/18691870-velocipede-boneshaker/>>. Acesso em: 05 jul. 2016.

A *penny farthing*,<sup>29</sup> modelo produzido pela fábrica francesa, continha pedais diretamente ligados ao cubo da grande roda dianteira, possibilitando a cada giro do pedal percorrer grande distância com elevada velocidade. A velocidade que a bicicleta passou a proporcionar contribuiu para mudar a relação das pessoas com o tempo e o espaço:

Um engenho fortemente sedutor, um dos primeiros objectos fabricados em série, um dos primeiros também, a acelerar o tempo dos trajectos familiares: ‘o primeiro esforço conseguido do ser inteligente com vistas a libertar-se das leis da gravidade’ (L’AUTO, 1911 apud VIGARELLO, 2001, p. 246).

Em 1887, o inglês Jonh Dunlop desenvolveu o primeiro pneu a ar, mas somente após a incorporação dos pneumáticos, desenvolvidos por Edouard Michelin,<sup>30</sup> a bicicleta se consolidou como um importante veículo de lazer, transporte e objeto para prática esportiva. Os componentes mecânicos foram largamente aperfeiçoados dando mais fluidez e performance a ela.

A bicicleta, com o alargamento de seu uso e as modificações técnicas que seguidamente foram desenvolvidas, transformou a paisagem das ruas e dos parques das cidades, considerada como um equipamento para proporcionar saúde, esporte e lazer. O uso diário da bicicleta se constituiu como meio de transporte de pessoas e mercadorias, práticas desportivas, lazer, turismo e saúde.

Com o aprimoramento da técnica, a prática cultural do “andar de bicicleta”<sup>31</sup> sofreu adequações, produzindo espaços e estruturas próprias para o exercício desportivo do ciclismo.<sup>32</sup> A realização de disputas e campeonatos com bicicletas atraía um público cada vez maior, o que contribuiu para o aumento do número de praticantes.<sup>33</sup>

<sup>29</sup> Popularmente conhecida como *big wheels*, é um veículo de duas rodas de diâmetros desiguais, tendo a da frente, a maior, as funções de, ao mesmo tempo, dar tração e direção ao artefato (PEQUINI, 2000; 2005).

<sup>30</sup> Segundo Alcorta, “em 1888 que um inglês, John Boyd Dunlop patenteou o pneu com câmara de ar. Primeiro foram testadas em competições com total sucesso, para depois serem colocadas à venda. Pouco depois, em 1891, Edouard Michelin, de origem francesa, aparece nas competições com seus pneus sem câmara de ar”. In: ALCORTA, Arturo. *História da Bicicleta por Arturo Alcorta*. Disponível em: Escola de bicicleta, disponível em: <www.escoladebicicleta.com.br>. Acesso em: 09 out. 2015.

<sup>31</sup> André Schetino construiu os primeiros passos da história da bicicleta no Brasil ao abordar aspectos sobre a introdução da bicicleta e da prática ciclística principalmente na cidade do Rio de Janeiro. (SCHETINO, André Maia. *Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo: uma análise comparada entre Rio de Janeiro e Paris na transição dos séculos XIX e XX*. Dissertação (Mestrado em História Comparada) – Programa de Pós-Graduação em História Comparada, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da UFRJ, Rio de Janeiro, 2007.

<sup>32</sup> VIGARELLO, Georges. O tempo do desporto. In: CORBIN, Alain. *História dos tempos livres*. Lisboa, 2001. p. 231-262; WEBER, Eugen. *França fin de Siècle*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988; BARTHES, 2009; MELO, V. 2005; SCHETINO, 2007.

<sup>33</sup> SOARES, 2011.

Logo de início, a bicicleta tornou-se sinônimo de elegância, urbanidade, modernidade e eficiência<sup>34</sup> fixando-se fortemente como cultura em países europeus – Holanda, Dinamarca, Suécia, Alemanha e França – e asiáticos, Japão e China. Desde sua invenção, a bicicleta influenciou a maneira do uso do espaço das cidades e, até os dias de hoje, faz parte de profundas mudanças econômicas, políticas, sociais, urbanísticas e culturais, carregando consigo as mais variadas representações nas sociedades em que se fixou.<sup>35</sup>

No final do século XIX, em meio à circulação intensa de bicicletas como transporte, surgiram na França as primeiras ciclovias, o que proporcionou, segundo Silva (2014), mais segurança aos ciclistas urbanos.<sup>36</sup> Na França e na Inglaterra do século XIX, a prática do ciclismo esportivo abriu espaço para a construção de velódromos e as disputas ocupavam as páginas dos jornais.<sup>37</sup>

Os primeiros relatos sobre a presença da bicicleta no Brasil apontam que as primeiras unidades chegaram junto com os imigrantes europeus no sul do país.<sup>38</sup> No final do século XIX, a bicicleta desembarcou em São Paulo e no Rio de Janeiro, trazida pela burguesia que frequentemente viajava aos países da Europa e de lá importavam modas e formas de viver.<sup>39</sup>

---

<sup>34</sup> Na relação custo benefício, a bicicleta leva enorme vantagem. Apontamos seus visíveis benefícios à saúde e ao meio ambiente, principalmente por não emitir gases poluentes e manter seus usuários fisicamente ativos.

<sup>35</sup> Em países como França, Inglaterra, Itália e Espanha a bicicleta dispõe de forte representação como objeto da cultura esportiva com ligação direta aos grandes espetáculos esportivos que têm na mídia seus principais difusores desde o final do século XIX. Já em países como Holanda, Dinamarca e China e, em parte, na Alemanha seu uso como meio de transporte chega a sobrepor o uso dos automóveis. Na Holanda, tal fato é possível em parte pela política de transporte que estimulou o uso da bicicleta, atendendo às demandas reivindicadas pela sociedade civil nas décadas de 1960 e 1970. (Esses usos serão abordados ao longo de nosso trabalho).

<sup>36</sup> Ricardo Silva traça um breve histórico dos planejamentos ciclovitários em seu trabalho de mestrado. SILVA, Ricardo C. da S. *A bicicleta no Planejamento Urbano: situação e perspectiva de inserção da bicicleta no planejamento de mobilidade em São Paulo e no Brasil*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo, 2014.

<sup>37</sup> Sobre transformações nas sensibilidades provocadas pela racionalidade aplicada às práticas corporais cf.: VIGARELLO, 2001.

<sup>38</sup> Para uma primeira aproximação de questões relacionadas à chegada da bicicleta no Brasil, especificamente Rio de Janeiro e Porto Alegre, e os novos paradigmas que envolvem o artefato na virada do século XIX, cf.: MELO, 2005a; SCHETINO, A, 2007.

<sup>39</sup> RAGO, 2004.

Nesse período, Antônio Silva Prado e Veridiana Prado encomendaram e colocaram em prática o projeto de um velódromo<sup>40</sup> no interior da chácara da família Prado.<sup>41</sup> A construção, respeitando medidas oficiais<sup>42</sup> e inspirada nos modelos europeus, passou a abrigar as corridas de bicicleta, possibilitando o surgimento dos primeiros clubes ciclísticos na cidade, que tinham os clubes franceses como referência;<sup>43</sup> os primeiros páreos de bicicleta realizados em São Paulo seguiram as regras importadas da França.<sup>44</sup>

Após os primeiros anos da chegada da bicicleta em São Paulo, seu uso rompeu os limites das pistas dos velódromos e se mostrou, mesmo que de maneira tímida, presente no espaço urbano.<sup>45</sup> A bicicleta, o bonde elétrico e o automóvel se fizeram presentes na cidade como os principais responsáveis por um novo modo de transitar nas ruas paulistanas.

## 1.2 ESPORTE, LAZER E OS ESPAÇOS DE SOCIABILIDADE DA BICICLETA NA CAPITAL PAULISTA

A bicicleta esteve envolvida com uma dimensão marcante no *Fin de Siècle*: a valorização do espaço público como lugar de vivências sociais, dentre as quais destacam-se as atividades de uso do tempo livre e do culto moderno ao corpo.<sup>46</sup> Os novos espetáculos esportivos, com a aferição precisa dos records, só foram possíveis com o uso do cronômetro, exemplo de como a tecnologia e a racionalização do tempo tornaram-se percebidas não só no mundo do trabalho, mas também nas práticas do tempo livre.

<sup>40</sup> Situado na Rua da Consolação, o Velódromo possuía uma raia de 380 metros de comprimento por 8 metros de largura e arquibancada para abrigar até 800 pessoas (MELO, 2005a).

<sup>41</sup> Veridiana Valéria da Silva Prado, aristocrata da alta sociedade paulista que marcou a vida cultural da cidade de São Paulo promovendo encontros literários, sociais e políticos em sua residência e também patrocinando eventos artísticos e esportivos (RAGO, 2004).

<sup>42</sup> O primeiro velódromo do mundo foi construído em Paris em 1890, o primeiro no Brasil, em 1895, o Velódromo Paulista.

<sup>43</sup> Os estudos de Margareth Rago (2004) e Nicolau Sevcenko (1994) apontam para um questionamento sobre as dinâmicas dos novos espaços, as sociabilidades e as sensibilidades produzidas na cidade.

<sup>44</sup> O regulamento das corridas surgiu na França por meio da União Velocipédica da França e as regras do *Tour de France*. RODRIGUES, L. H. *Ciclismo*. São Paulo: Odysseus, 2007, p. 109.

<sup>45</sup> O relatório da prefeitura de São Paulo à câmara municipal aponta que apenas 3 bicicletas estavam registradas junto à prefeitura no ano de 1903 (CORREIO PAULISTANO, 28 de abril de 1903). Contudo, entre 1890 e 1910 a palavra bicicleta aparece como objeto de transporte inúmeras vezes nos jornais O Estado de São Paulo e Correio Paulistano, fontes utilizadas neste trabalho.

<sup>46</sup> CORBIN, Alain. *História dos tempos livres*. Lisboa: Teorema, 2001. p. 5-18.

O lazer, por sua vez, abrangia muitas esferas da vida e, com as crescentes estratégias comerciais, marcou o surgimento de uma indústria de cultura urbana que se articulava a partir das ideias de consumo e espetáculo<sup>47</sup> – marca que a bicicleta carregou ao chegar a países sul-americanos como Brasil e Colômbia.<sup>48</sup>

Ao chegar a São Paulo, em meados de 1890, a bicicleta trouxe consigo traços dos usos que a sociedade europeia lhe atribuiu, principalmente no que diz respeito ao uso esportivo. Segundo Rago (2004), São Paulo, no final do século XIX, passava a contemplar a prática desportiva:

Muitos buscavam, na *Belle Époque* paulistana, novas formas de convívio e diversão. Inspirando-se em hábitos europeus, principalmente importados da Paris haussmaniana, os paulistanos passavam a frequentar espaços que espelhavam o requinte da sociabilidade européia, como teatros, cinemas, restaurantes e cafés. Participavam de saraus literários e de audições musicais, no ambiente das elites, ou nos centros de cultura social dos meios operários. Competições esportivas de natação, remo e ciclismo, promovidas pelos clubes recreativos privados passavam a ser valorizadas, como formas de libertação do corpo e como meios através dos quais a sociedade podia identificar-se como moderna (RAGO, 2004, p. 393).

As primeiras bicicletas, trazidas à cidade pelas mãos de jovens como Antônio Prado Junior<sup>49</sup> e outros membros das famílias abastadas de São Paulo, estabeleceram-se em São Paulo como objeto capaz de introduzir novas técnicas corporais e novas formas de sociabilidade através dos clubes de ciclismo.<sup>50</sup>

A elite ampliava seus espaços de lazer, frequentando o Jockey-Club, à rua 15 de Novembro, que tinha anexo a ele *um club de diversões, com bilhares, jogos lícitos e salas de leitura e palestra*, o Hipódromo, na Moóca, e o Velódromo, à rua da Consolação, localizado em meio a um vasto jardim, onde se realizavam as corridas de “bicycletes”. “*Na frente da arquibancada fica um vasto passeio para duas mil pessoas, com corrimãos de ferro sustentados por colunas*” (RAGO, 2004, p. 294).

---

<sup>47</sup> MELO, Victor Andrade de; PERES, Fabio de Faria. Lazer, esporte e cultura urbana na transição dos séculos XIX e XX: conexões entre Paris e Rio de Janeiro. *Logos*, ano 12, n. 22, p. 75-92, 2005

<sup>48</sup> O ciclismo esportivo desde sua chegada à Colômbia representa um dos esportes mais populares no país, tornando-a potência olímpica em diversas provas da modalidade. LUGO, C. A. D.; STAVRO, H. L. V. *El ciclismo colombiano en los últimos 20 años: crisis deportiva y mediática* - Trabajo de grado – organizacional. Pontificia Universidad Javeriana Facultad de Comunicación y Lenguaje, Bogotá, 2010.

<sup>49</sup> NICOLINI, 2001.

<sup>50</sup> RAGO, 2004.

No universo acadêmico, há poucas referências sobre a chegada da bicicleta na cidade de São Paulo, o que torna desafiador o trabalho de pesquisa em busca das práticas que se desenvolveram ao seu redor e durante todo o processo de modernização da cidade. Assim, consideramos a inauguração do Velódromo Paulista e a criação do Veloce Club Olímpico Paulista os marcos da modificação dos paradigmas de sociabilidade em São Paulo, e também da introdução de objetos tecnológicos nos esportes praticados na cidade da época, mais especificamente a bicicleta.

O clube e o velódromo se estabeleceram na capital paulista na década de 1890. Nos semanários, publicados na cidade da época, destaca-se o crescente gosto pelos “*sports*”: esgrima, *football*, remo, tiro ao pombo dentre outras práticas esportivas modernas.<sup>51</sup> Não se pode perder de vista a rápida popularização do futebol, mas, assim como nos demonstra Rago (2004), havia espaço para muitas outras modalidades:

Nesse contexto, os esportes recebiam muitos incentivos e elogios. Futebol, natação, remo, tênis, ciclismo eram promovidos nos clubes privados que cresciam na cidade, como o Clube Atlético Paulistano, à rua Colômbia, fundado em 1900; a Associação Atlética de São Paulo, à avenida Tiradentes, onde se praticavam natação, remo e polo aquático; o Espéria; o Palestra Itália, futura Sociedade Esportiva Palmeiras (RAGO, 2004, p. 402).

Dentre elas, uma das atividades esportivas que merecia destaque na imprensa em diversos campos era o ciclismo. Desafios quilométricos nos velódromos passaram a ser disputados. Em se tratando de ciclismo de pista, a alta burguesia paulistana comparecia aos páreos de bicicleta realizados no Jockey Club, no Parque Antártica, no velódromo de Sant’Anna, mas principalmente nas disputas promovidas pelo Veloce Club Olímpico Paulista e pelo Velódromo Paulista. Este último, construído por iniciativa de Dona Veridiana Prado, filha de Martinico Prado, importante cafeicultor paulista, e seu filho, Antônio Prado, futuro prefeito da cidade.

---

<sup>51</sup> SEMANÁRIO ILUSTRADO Vida Paulista, 1903, p. 8.

Dona Veridiana demonstrava sua refinada educação calcada na cultura europeia, promovendo encontros literários sociais e políticos em sua residência e também patrocinando eventos artísticos e esportivos.<sup>52</sup> Antônio Prado, por sua vez, ficou conhecido por reformar e frequentar parques e praças do centro da cidade durante a gestão da prefeitura de São Paulo. Na chácara de propriedade da família Prado construiu-se, em meados de 1890, um Velódromo, projetado pelo arquiteto italiano Tommaso Gaudêncio Bezzi – responsável pelo desenho do Museu do Ipiranga. Inaugurado em 21 de julho de 1896, o Velódromo é considerado a primeira praça de esporte ao ar livre do país.

A propriedade da família Prado abrangia toda a área hoje ocupada pelos bairros Higienópolis e Santa Cecília, no centro da capital paulistana. No interior da chácara Vila Maria, o parque esportivo dispunha de campo de futebol e uma pista de ciclismo rodeada de duas arquibancadas de madeira, cada uma para mil pessoas. Construído em terra batida na sua inauguração, dois anos depois teve a pista recoberta de pavimento.

A construção do velódromo torna Dona Veridiana Prado importante figura no desenvolvimento do esporte paulistano juntamente com seu neto, Antônio Prado Jr., esportista, dirigente e político. O lugar serviu como sede de diversos clubes esportivos nos quais Antônio Prado Jr. esteve envolvido como atleta e dirigente.<sup>53</sup>

O Velódromo representou o berço do ciclismo competitivo da cidade e importante estádio para o desenvolvimento do futebol.<sup>54</sup> O parque esportivo passou a ser um espaço social da cidade frequentado principalmente pelas famílias da elite paulistana:

Extraordinariamente animada a corrida que o [Veloce Club] realizou domingo último, no Velódromo da Consolação, e pena foi que a chuva viesse transtornar a festa, na ocasião de realizarem-se os pareôs mais importantes do dia. A concorrência, como sempre, foi selecta, vendo se nas archibancadas as principais famílias de nossa sociedade. Durante todo o tempo que durou o temporal, a banda de música do corpo de bombeiros, collocada numa das archibancadas, executou brilhantes peças (A BICYCLETA, 1896, 18).

---

<sup>52</sup> RAGO, 2004.

<sup>53</sup> Durante a vida, Antônio Prado Jr. fundou e dirigiu muitos clubes esportivos. Dentre os clubes fundados no velódromo com participação de Antônio Prado Jr. destacam-se o Veloce Club Olímpico Paulista e o Athletico Clube Paulistano. Em ambos atuou como desportista e dirigente. Em 1904, ajudou a fundar o Automóvel Club Paulista que se tornou espaço de encontro e debate político. Ao longo da vida ainda foi prefeito do Rio de Janeiro e dirigiu entidades federativas esportivas no Brasil, sendo o primeiro presidente do Comitê Olímpico Brasileiro (COB) entre os anos de 1935 e 1946. (NICOLINI, 2001).

<sup>54</sup> NICOLINI, 2001.

Para além do Velódromo Paulista, surgiram na cidade outros espaços para a prática ciclística. O velódromo do Parque Antártica e o Velódromo de Sant'Anna também organizavam provas ciclísticas contribuindo para a popularização do esporte, consistindo em espaços esportivos que propiciavam oportunidade ao surgimento de novos nomes do ciclismo paulistano. A existência de clubes esportivos na cidade marca a elitização desses espaços e as consequentes tensões causadas por essa segregação. Havia diversas práticas esportivas distribuídas na cidade desde o início de sua expansão.

No início do século XX, os *sports* e as praças esportivas de São Paulo se configuravam como espaços onde:

[...] formas de libertação do corpo e como meios através dos quais a sociedade podia identificar-se como moderna. [...] A busca cada vez mais constante das ruas e praças, dos passeios e encontros na esfera pública, da vida em sociedade que se constituía referenciada pelos padrões do mundo dito civilizado (RAGO, 2004, p. 394).

Conforme Sevcenko (1992), as crônicas dos jornais da época que se dedicavam a falar dos *sports* registraram o entusiasmo e a vitalidade das atividades esportivas desenvolvidas em São Paulo já nas últimas décadas do século XIX. Os cronistas enfatizavam em seus textos a enorme e crescente febre esportiva nas múltiplas modalidades praticadas na cidade: corridas de pedestres, provas náuticas, ciclísticas, de motociclistas e automobilísticas ostentavam a nova relação da cidade com a velocidade.

O fenômeno era recente e suas trilhas de difusão pulsavam manifestantes. Considerado um avanço incontestável, uma conquista social, seu advento marcava uma nova etapa na história da humanidade. De par com as últimas descobertas tecnológicas, de fato como um desdobramento delas, se destacou a noção de um corpo humano em particular e a sociedade como um todo são também máquinas, autênticos dínamos geradores de energia (SEVCENKO, 1992, p. 45).

### Consoante Rago:

Desde cedo, a metropolização da cidade de São Paulo envolveu muito mais do que a ordenação e o embelezamento do espaço físico, com a construção dos majestosos palacetes, jardins e parques, como o Anhangabaú, o parque Dom Pedro, ou a Praça Buenos Aires, pelo arquiteto francês Joseph Antoine Bouvard. Constituiu-se um novo regime de verdade a partir do qual foram definidas e ditadas as regras do modo correto de viver, sentir, pensar e agir. Os padrões considerados civilizados de comportamento e de convívio social, progressivamente adotados no universo patriarcal da elite cafeeira e dos industriais emergentes foram exportados para toda a cidade, produzindo tensões, conflitos, tumultos e resistências (RAGO, 2004, p. 390).

No ano de 1896, entra em circulação o “Semanário Cyclístico Ilustrado A Bicicleta”. Responsável por divulgar a cultura ciclista daquele momento e inspirado em jornais franceses especializados em ciclismo, como o *L’auto* e *Lá Bicyclette*, publicado aos domingos, seu principal objetivo consistia em difundir a cultura ciclística paulistana enfatizando a prática esportiva e as sociabilidades da elite que frequentava o Velódromo Paulista e o Veloce Club:

### Velódromo Paulista:

Completamente transformado, com a pista cimentada, elegante archibancada, rink, tiro ao alvo, com serviço de restaurant e botequim de primeira ordem, estará diariamente aberto ao público das 6 1/2 às 10 horas da manhã, do meio dia a 1 hora e das 4 às 6 horas da tarde. PREÇOS: Entrada geral, 1\$000. Entrada no Rink, 1\$000. Nas tardes de terça, quinta-feira e sábado tocará uma banda de música (A BICYCleta, 1896, s/n, s/p.)

Em nossa pesquisa encontramos cinco edições do semanário e outra edição sem numeração, a qual talvez tenha sido um encarte comercial, já que ao longo de suas páginas internas não há publicidade.

A descrição dos páreos e a relação da bicicleta como performance esportiva aparece entre os assuntos mais abordados pelos cronistas de *A Bicicleta*. A capa da edição de número 4, datada de 12 de junho de 1896, estampa a imagem de um ciclista de pista, trajando roupas características: short e camiseta colados ao corpo. Seu nome, Otto Huffenbaecher, nascido em 1874, “*typographo*” e proprietário do semanário – filho de Carlos Huffenbaecher, importante cafeeiro paulista – sua figura representava o verdadeiro *sportman* do ciclismo paulistano.



Figura 05 – Velódromo Paulista, 1896.

Fonte: SERENO (Velódromo Paulista: o primeiro estádio de futebol da cidade de São Paulo).<sup>55</sup>

Segundo as páginas do semanário, Otto iniciou-se no ciclismo em 1894 com a promessa de ser um campeão das pistas paulistanas: “Contando com apenas 23 anos incompletos, pois que Otto Huffenbaeher profetizou ser e é”.<sup>56</sup> O ciclista ficou em último lugar em sua estreia nas pistas já entre os profissionais no Velho Velódromo, o prado da Mooca. Tempos depois, mais experiente, contabilizou vitórias marcantes: “Mais tarde já contava com algumas victórias notáveis, e se as leitoras devem se recordar que foi elle, em companhia de Swift, o vencedor da corrida do prado da Mooca, alli organizado pelo Jokey-Club no dia 4 de Abril deste anno”.<sup>57</sup>

<sup>55</sup> Disponível em: <<http://cacellain.com.br/blog/?p=66842>>.

<sup>56</sup> Semanário Ilustrado A BICYCLETA, 1896, p. 14.

<sup>57</sup> Id.

No semanário, a velocidade e a forma física do *sportman* são exaltados. Otto é caracterizado como musculoso, bom ginasta e estreante no meio dos profissionais mesmo sem ser um deles:

[...] cyclista de primeira plana, é perito na arte que professa Consagrado ao se tornar campeão paulista nas pistas do Velódromo Paulista em 1896, naquele ano venceu 5 e ficou em segundo lugar por 2 vezes nos 7 páreos que disputou. Foi um “Deus nos acuda de victorias (A BICYCLETA, 1896, p. 14).<sup>58</sup>

O semanário publicava também os tempos das provas.<sup>59</sup> O tempo cronometrado mede a velocidade que o ciclista desenvolve durante as corridas. Otto, segundo o semanário, é possuidor dos Records Brasileiros nas provas que disputou:

É possuidor dos seguintes Records Brasileiros, que são melhores que alguns países europeus. Ei-los:  
 380m- 0:26:4/5  
 1000m-1:23:  
 \*1000m- 1:16:2/5  
 \*2000-2:34:  
 \*3000-4:00:2/5  
 \*com *allenador*. (A BICYCLETA, 1896, p. 14; grifos nossos).<sup>60</sup>

Em 1896, o periódico publicou um informe publicitário sobre a fundação do primeiro clube de ciclismo da cidade: O Veloce Club Olímpico Paulista. A partir do inverno de 1896, vários páreos foram disputados no velódromo paulistano. Campos Salles, presidente da província no período, acompanhava os páreos juntamente com sua família, numa reconhecida vontade de apoio a essa modalidade. Também no velódromo, outro ciclista entrava em cena, Bargossi, tido como um dos “maiores”, “um Bravo” ciclista de seu tempo e em especial o mais aplaudido pelos espectadores:

<sup>58</sup> Semanário Ilustrado A BICYCLETA, 1896, p. 14.

<sup>59</sup> O uso das novas tecnologias de medição de tempo da época, o cronômetro, demonstra a nova relação que passou a se estabelecer com o tempo e a possibilidade de medir a velocidade (VIGARELLO, 2001).

<sup>60</sup> Allenador: o mesmo que coelho de prova. Alguém que “puxa” e impõe um certo ritmo à disputa estimulando quebra de recordes.

Como de costume todos os pareôs foram bem disputados, sobressaindo o 5. em que Bargossi, que hoje anda n'um completo entrainement, bateu os seus competidores brilhantemente, sendo muito applaudido. A sua victoria causou tanto mais entusiasmo, quanto Bargossi era até então classificado como Sênior de 2., batendo os seus temíveis adversários que eram todos Sênior de 1 (A BICYCLETA, 1896, p. 13).

Os páreos aconteciam muitas vezes em forma de duelo, desafios diretos entre dois ciclistas. Otto e Odarp (Prado ao contrário):

Desafio entre Odarp e Otto.

Hoje os apreciadores do sport velocipedico e os admiradores de Odarp e Otto, terão occasião de assistir a um interessante desafio entre estes dois valentes scratches. O torneio será corrido na distancia de 3000 m., puchando Bargossi a corrida por parte de Odarp, e Swift por Otto (A BICYCLETA, 1896, n. 4, p. 14).

Mas, apesar de Otto, Odarp e Bargossi serem frequentemente citados, outros ciclistas também aparecem como vencedores dos páreos: Tristan, Mago, Figaro, Ophir, Swift, Spoffort, entre outros.

Anno I N. 11  
 S. PAULO, Domingo, 6 de Setembro de 1896.



**a Bicycleta**

SEMANARIO CYCLISTICO ILLUSTRADO

Proprietarios: OTTO HUFFENBÄCHER & C. INSCRIPÇÃO: Rua Victoria, 78, S. Paulo.	<table border="0" style="width: 100%;"> <tr> <td>ANNO Capital</td> <td style="text-align: right;">12000</td> </tr> <tr> <td>+ Estados</td> <td style="text-align: right;">14000</td> </tr> <tr> <td>+ Estrangeiros</td> <td style="text-align: right;">15000</td> </tr> <tr> <td>Numero symbolo</td> <td style="text-align: right;">800</td> </tr> </table>	ANNO Capital	12000	+ Estados	14000	+ Estrangeiros	15000	Numero symbolo	800
ANNO Capital	12000								
+ Estados	14000								
+ Estrangeiros	15000								
Numero symbolo	800								

## Galeria d' A Bicycleta

**A** Bicycleta nada mais faz que render homenagem áquelles que se esforçam na propaganda do cyclismo em S. Paulo.

Era pois justo o motivo que nos leva hoje a retratar em nossa galeria o Presidente interino do Veloce Club Olympico Paulista.

Batalhador assiduo, é Alípio Berba, um esforçado estor de nosso Club que vê no seu digno Director, um dedicado capaz de todos os sacrificios.

É de facto todos têm visto e approvado a direcção brilhante que Alípio Berba tem dado ao Veloce Club, interessando-se por tudo quanto diz respeito á sua prosperidade e engrandecimento, e fazendo activa propaganda em prol da idéa cyclista, assim bem conseguindo angariar grande numero de adeptos e neo-admiradores de suas bellas qualidades. O Veloce Club todo espera de quem com tanta sympathia e amor inciou a sua presidencia, na certeza de que justiça será feita ao joven anador que tão bem tem dirigido os destinos do Club e que tanto tem trabalhado para a realidade do cyclismo em São Paulo.



Dr. Alípio Berba.

disputadas, merecendo Rochet o favor das horas do dia, obtendo 2 primeiros lugares.

A concorrência foi mais que regular, achando-se como sempre os archibancadas quasi cheias de que ha de mais elegante na nossa alta sociedade e repetas estariam, se não fosse a ameaça constante de chuva que não durou durante todo o tempo das corridas.

Ao realisar-se o ultimo parvo chegou inesperada mente a commissão norte-americana, de cuja visita em outro lugar d'esta folha damos a devida descripção.

— Coma bem previramos, o jequeno Nero, que anda bem, ao contrario do seu homonymo romano, ganhou este parvo seguido de Anadyr, Scylla subentou o 3.º lugar.

Por fallarmos neste pequeno annulo achavamos mais justo que elle se limitasse por enquanto a inscrever-se em juniores de 2.º e não nos de 1.º, para não fazer a má figura que fez domingo ultimo no 2.º parvo, tendo logo depois da 2.º volta accedido. Ainda que leve vantagem não vemos o que n'isso pode ganhar Scylla, não deve esquecer-se de que de engrar se não se fange!

— O 2.º parvo foi brillantemente ganho por Cabrera, nosso favorito, que na ultima volta factou tenazmente com os seus adversarios possuidores, e chegando pre-

### Veloce Club.

Com um programma nos plos ultra realises de-  
 zingos ultimos o Veloce Club mais uma magnifica cere-  
 nia, tendo sido todos os parvos resmo de costume bem

Figura 06 – Capa do Semanário Ilustrado A Bicycleta de 06 de setembro de 1896.

Fonte: Semanário Ilustrado A Bicycleta de 06 de setembro de 1896.<sup>61</sup>

<sup>61</sup> Disponível em: <www.bn.com.br>.

O semanário, além de difundir o esporte realizado com bicicletas, o ciclismo, também comemorou datas importantes para o republicanismo liberal, do qual a burguesia paulistana constituía a maior representante, como os páreos de 14 de julho de 1896, data importante para o liberalismo francês, e de 15 de novembro, data marco da proclamação da República no Brasil. A comemoração de tais datas representava uma forma de atrair expoentes da elite política que passaram a frequentar arquibancadas, camarotes e áreas sociais do Velódromo, como o já citado Campos Salles e Washington Luís, importante político e futuro prefeito de São Paulo, além de toda família Prado.

Em 14 de julho<sup>62</sup> de 1896, o Veloce Club organizou um páreo em comemoração à Revolução Francesa. Segundo o artigo de A Bicicleta, a “gloriosa data” deveria ser comemorada porque não pertencia somente à França, mas a todo o “mundo culto”. O Veloce Club, dirigido de forma “inteligente” pelo Dr. Jaguaribe, promoveu o páreo da data homenageando a colônia francesa da capital paulista, e o Sr. Dr. George Ritt, cônsul francês, foi saudado na ocasião das comemorações do 14 de julho:

Para solemnizar esta data gloriosa que pertence não só à França como a todo o mundo culto, o Veloce Club sob a inteligente direcção do dr. Jaguaribe, dá na terça-feira 14 do corrente, uma função cyclista no Velódromo Paulistano em homenagem á colônia franceza desta capital. Felicitamos a distincta directoria do Veloce Club, por ter posto em pratica uma ideia altamente louvável e ao dr. George Ritt digno cônsul de França as nossas cordiais saudações (A BICYCLETA, 1896, n. 9, p. 26).

A civilidade do ciclismo era exaltada e diversas crônicas e artigos, extraídos e publicados na imprensa de outros países, tornaram-se notícias nos jornais da época. Numa nota extraída de um jornal alemão, o uso do artefato por monarcas europeus parecia bastante comum. A bicicleta é descrita como emblema do nosso século e como meio de diversão da aristocracia inglesa, russa, portuguesa, italiana, dinamarquesa, austríaca e grega. Rainhas e reis, príncipes e princesas, duques e marquesas, dentre outros aristocratas foram adeptos do ciclismo.<sup>63</sup>

---

<sup>62</sup> A comemoração em questão era a queda da Bastilha, importante marco da Revolução Liberal Francesa (A BICYCLETA, 1896, p. 15).

<sup>63</sup> A BICYCLETA, 1896, n. 18, p. 72.

O artigo de destaca a perícia em pedalar demonstrada pela Rainha da Itália, Margarida de Savoia, e os longos passeios da princesa Victória da Inglaterra em companhia da rainha e dos príncipes dinamarqueses em sua estada naquele país.<sup>64</sup> Distinguindo entre o uso que as ciclistas e os *sportmen* faziam da bicicleta, o semanário publicou a seguinte nota:

A cyclista romantica

-Ah! Como deve ser delicioso, deixa-se uma pessoas ir deslizando ne sua bicycleta, contemplando os myaedes de estrellas ao luar ...

O veloceman prátrico:

-E bello, mas uma distração poderá tambem fazer com que se as veja ao meio dia (A BICYCLETA, 1896, p. 16).

Em outro momento, demonstrando apoiar a prática do ciclismo por mulheres, o semanário publicou uma nota de repúdio aos protagonistas de um episódio envolvendo o público e uma ciclista no velódromo no Rio de Janeiro. A nota, intitulada “Sem comentários”, descrevia uma corrida realizada no Derby Clube da cidade onde, segundo narrativa publicada em O Paiz, uma moça, cujo o nome não é citado, trajando roupas apropriadas à pratica do ciclismo, bombachas presas na altura dos joelhos, causou certo alvoroço nas arquibancadas ao adentrar a pista de corrida montada em sua bicicleta.

A quem se espantou com o acontecimento, o jornal nomeou de “povinho”, que “achando uma coisa talvez mais fantástica a presença de uma *bicycletista* n’um campo de sport” começou a vaiar, um “attestado de uma falta de educação inqualificável, um atentado a liberdade individual”.<sup>65</sup>

Mas a febre do momento era mesmo os páreos. Fica clara a exaltação do ciclismo francês, a descrição de páreos e corridas acontecidos por lá demonstra como a ideia europeia do uso das bicicletas foi tão bem recebida por aqui. Os tempos de velocipedistas franceses são comparados aos de ciclistas paulistanos. Podemos observar a enorme popularidade do ciclismo por lá:

Em Paris, Morin e Jolmson dois velocipedistas que têm a sua reputação feita como corredores de primeira água, desafiaram-se para uma corrida de 2000 metros em pista para o dia 17 de Maio último. No dia e hora aprazados os contendores apresentaram-se diante de um público enorme, que anunciava por um tão incerto desenlace (A BICYCLETA, 1896, p. 74).

---

<sup>64</sup> Ibid. p. 72

<sup>65</sup> Ibid. p. 72



Figura 07 – Corrida no velódromo paulista, 1898.

Fonte: História do ciclismo no Brasil.<sup>66</sup>

A edição de 8 de novembro de 1896 dá especial atenção à visita inesperada da comissão norte-americana às dependências do velódromo. A comissão foi recebida por: Dr. Alberto de Oliveira, José Piza, Luiz Ginoyer e João de Sá Rocha, diretores de prova do velódromo. As visitas de personalidades do ciclismo eram frequentes no velódromo. O tesoureiro do Velo Club – clube de ciclismo carioca daquela época – na busca por conhecimentos que auxiliassem na organização de corridas similares na capital da república também visitou as instalações paulistanas:

Tivemos na quinta-feira o grato prazer de recebermos a visita do sn. Victorino José de Cerqueira, vice-thesoureiro do Velo-Club, do Rio de Janeiro. O Velo-Club propõe-se a dar corridas cyclistas n'aquella cidade, idênticas às que são realizadas no Velódromo Paulista e para esse fim está construindo um velódromo em S. Francisco Xavier, pittoresco arrabalde da Capital Federal, cujas obras estão já bastante adiantadas. O snr. Cerqueira visitou o nosso Velódromo, admirando a magnífica construção das archibancadas e a esplendida pista, saindo encantado da visita que fez. Por extrema gentileza da sua parte, propoz-se a ser o correspondente e

<sup>66</sup> Disponível em: <<http://www.travinha.com.br/esportes-radicaais-e-aventura/70-ciclismo/108-ciclismo-no-brasil>>.

representante d'Á Bicydeta, no Rio de Janeiro, o que penhorados agradeçamos, esperando que poucos obstáculos encontre no nobre fim de que se encarregou (A BICYCLETA, 1896, p. 70).

O ciclismo era a moda da vez. Direcionado àqueles que, além de se locomoverem por bicicleta e/ou a utilizarem como “machina” de “gymnastica”, aproveitavam seu tempo livre para se inscrever nas competições de ciclismo nos velódromos. A propósito, um artigo sobre nutrição direcionado a esse público, publicado no semanário, indicava os parâmetros alimentares que ajudavam a melhorar a performance e as funções orgânicas do corpo.<sup>67</sup>

O ciclismo se estende ao cidadão comum e a difícil tarefa de se equilibrar passa a ser vista nas ruas. O cronista relata a experiência de um homem ao tentar aprender a andar de bicicleta:

Um Cyclista, ainda não muito seguro no risco passeando pelas ruas d'esta capital, notou que era constantemente seguido por três moleques. Já montado por tal perseguição, dirigiu-se aos mulecotes perguntando-lhes o que queriam, ao que um d'elles respondeu: - Fazeis tantos zig-zags, que estamos à espera que deis um tombo, para carregar a bicycleta para vossa casa! (A BICYCLETA, 1896, n. 18, p. 72).

O andar de bicicleta se propagava como uma disciplina passível de ser aprendida em aulas oferecidas no velódromo: “Velódromo Paulista: Licções de velocipedia e patinação. Alugueis de velocípedes e patins. Todos os dias das 7 às 10 horas da manhã das 12 às 2 da tarde e das 4 às 6”.<sup>68</sup>

O entusiasmo que se via nas provas era constantemente apontado pelo semanário. Os páreos eram responsáveis por causar grande euforia em seus espectadores e as corridas eram disputadas entre os *velocemen* da Paulicéia. Estes, por sua vez, num ato de irreverência ou pura excentricidade, muitas vezes trocavam seus nomes por abreviações ou apelidos. Assumiam figuras personificadas que diferenciava a vida pública e o espetáculo esportivo.

Antônio Prado Jr., chamado às vezes de “Pradinho” ou “Pradozinho”, era conhecido no Velódromo como Odarp, ou seja, o sobrenome de sua família ao contrário. Alberico às avessas era Ocirebla. Rápido, Mago, Dr. Semana, Rocambole, dentre muitos outros,<sup>69</sup> essa também se constituía prática comum no Rio de Janeiro, como descreve Schetino:

<sup>67</sup> O artigo se estendeu por uma série que não é possível quantificar nem qualificar por não haver números posteriores do semanário (A BICYCLETA, 1896, n. 18, p. 72).

<sup>68</sup> A BICYCLETA, 1896, s/n s/p.

<sup>69</sup> Encontramos essa constatação na matéria “A turma do pedal” escrita por Lia Jordão e publicada na Revista de

Tornou-se hábito comum entre os ciclistas a adoção de pseudônimos para a participação nas competições. Excetuando-se alguns menos criativos, que utilizavam o sobrenome, encontramos atletas com as mais variadas denominações: valores exaltados no esporte ligados a força e velocidade, como Destemido, Cruel, Lê Fleche; nomes de marcas de bicicletas e acessórios, que por vezes patrocinavam os atletas, como Monarck, Dunlop; nomes de cavalos campeões, reforçando as relações estabelecidas entre o ciclismo e o turfe como Huguenotte e Boulanger, respectivamente, animais vencedores que corriam no ano de 1890 (SCHETINO, 2007).

A partir de 1904, as corridas de bicicleta entraram em decadência e desfez-se o Veloce Club. Após reunião e criação do Club Atlético Paulistano em 1900, Antônio Prado Jr, ciclista, futebolista e neto de dona Veridiana, aluga de sua avó o velódromo por uma quantia de 250 mil reis e ali estabelece a primeira sede do clube paulistano. O velódromo se manteve em funcionamento tanto para o ciclismo quanto para o futebol até 1914, quando, desapropriado, deu passagem para a abertura da rua Nestor Pestana.

O clube se transferiu para a região do Jardim América, e Prado Jr. passou a se dedicar a outros esportes, dentre eles o futebol e o automobilismo. Com o passar dos anos, diversos fatores contribuíram para a decadência do ciclismo paulistano:

Problemas de relacionamento e o vedetismo entre os dirigentes fizeram com que o entusiasmo por essa modalidade esportiva fosse, aos poucos, esmorecendo. O número reduzido de competições e de praticantes levou a prática do ciclismo a quase extinção (NICOLINI, 2001, 162).

Aliado a isso, destacamos o crescente entusiasmo por outros esportes que contribuíram para o abandono do ciclismo: o futebol e o automobilismo. Esses dois esportes são responsáveis por constituir a atual identidade esportiva nacional. Com pouco apoio e infraestrutura necessários para sua popularização, pouco a pouco a prática do ciclismo esportivo se reduziu a alguns apaixonados pela modalidade, já nos anos finais da primeira década do século XX.

A estrutura do velódromo, apesar de manter o nome ligado ao ciclismo, passou a ser importante palco do futebol paulista e nacional, sediando, a partir de 1900, o Club Athletico Paulistano. O clube integra entre seus fundadores o ciclista, futebolista e futuro automobilista, Antônio Prado Jr., filho de Antônio Prado. O futebol, trazido a São Paulo pelo inglês Charles Muller, vivia os primeiros anos de popularidade na Inglaterra e desembarcou por aqui com igual entusiasmo.

A primeira de muitas das partidas de futebol do Primeiro Campeonato Paulista em 1900 disputadas no Velódromo Paulista teve Muller e Prado Jr. em campo. O automobilismo, seguindo os caminhos das bicicletas, migrou de prática esportiva para meio de transporte e chegou às ruas propiciando muito mais velocidade nos deslocamentos diários da cidade. Mas, por se tornar um meio de transporte muito mais veloz, diferentemente das bicicletas, recebeu grande atenção por parte do poder público, dos investidores, das elites e das pessoas com interesses políticos e econômicos.

O ciclismo mantinha-se presente no cotidiano, agora sem o entusiasmo do final dos anos 1890. A partir da década de 1900, a bicicleta aparecia na imprensa de outra forma. Em um dos poucos anúncios relacionados ao ciclismo, seu benefício como um dos fatores que ajudavam na manutenção da saúde começava a circular. Arthur F. Klotzer escreveu o livro *Manual do cyclista*, no qual ajudava os novos ciclistas na compreensão do artefato e das técnicas ciclísticas.<sup>70</sup>

O anúncio divulgava o índice do manual composto de “Prefacio – A história da bicicleta – a bicicleta moderna e as suas partes – o cyclista montado e o tratamento da bicycleta – quem poude ser cyclista? – Hygiene e vestido do cyclista - Conclusão”. Seguiu a publicação, com a atenção à saúde e à higiene, um discurso que se tornou cada vez mais presente na sociedade. O ciclismo não ficou isento de observações e estudos da medicina.

O Dr. Pierre Angres publicou uma série de artigos de auto-observação nos quais se refere à cura de uma antiga enxaqueca ao adotar uma alimentação balanceada e passeios de bicicleta, que chegaram a somar 4000km anuais.<sup>71</sup>

---

<sup>70</sup> Encontramos o anúncio promocional do “Manual do cyclista de Athur F. Klotzer” (O Estado de São Paulo 30/04/1899).

<sup>71</sup> Em uma série de artigos publicados no estado de São Paulo, o Doutor em Ciências, Dr. Pierre Chavel de Angres, descreve suas experiências pessoais e os benefícios que o uso rotineiro da bicicleta o proporcionou (O Estado de São Paulo, 14/11/1907, p. 4).

No período de pouca popularidade da bicicleta na capital paulista, o “Semanário de Reclame Arte e Sport” trouxe, em 22 de novembro de 1903, em sua terceira tiragem, o artigo “A *bicycleta* do ponto de vista médico”. O artigo expunha a entrevista com o Dr. H. Grant Sigman que, após “*considerar sobre o assumpto*” fez cuidadosas recomendações. Dentre as “*sugestões*” estão o uso moderado, o cuidado em considerar idade e a condição física do ciclista; a preparação para o exercício a ser realizado, o corpo deveria estar “aprumado”; o uso de trajes adequados; o cuidado com alimentação e o uso de estimulantes; e, por fim, a necessidade de consultar um médico em caso de qualquer “enfermidade” e saber se este recomendava ou não a prática do ciclismo.<sup>72</sup>

Durante as décadas de 1920 e 1930, surgiram em São Paulo clubes ciclísticos e o aumento do apoio de clubes ao esporte. Esporte Clube Sírio, Sociedade Esportiva Paulista e Brasil Esporte Clube desenvolveram atividades ciclísticas nessa época. O Brasil Esporte Clube, fundado em 1926, ajudou a consolidar o nome da Caloi como principal marca nacional de bicicleta. Guido Caloi, presidente da marca, assumiu a presidência do clube do qual era militante desde os anos 1920. A equipe levou esse nome até 1940, quando passou a chamar-se Ciclo Club Caloi.

Segundo Nicolini (2001), Bruno Caloi marcou de vez o nome da marca no Brasil ao ampliar a atuação comercial para a produção de bicicletas e trabalhar como dirigente tanto no clube da Caloi quanto à frente da presidência da Confederação Brasileira de Ciclismo (CBC), fundada em 1925.

Nicolini (2001) aponta que as competições ciclísticas somente voltariam a obter sucesso e atingir certa expressão com a realização de provas ciclísticas por jornais da cidade. Segundo o autor, a Folha da Noite organizou a Ciclo Rústica, prova popular que atingiu bastante sucesso. Outro jornal, Il Piccolo, direcionado à comunidade italiana, organizou a Taça Il Piccolo.

Todavia, nenhuma delas alcançou a popularidade e expressão da Prova ciclística 9 de julho realizada em 1933. Promovida pela Gazeta Esportiva, na época sob a direção do jornalista Cásper Libero, o evento comemorava a Revolução Constitucionalista de 1932, realizando-se nas ruas da cidade até 2011. Em 2012, chamada de GP São Paulo Internacional de Ciclismo, realizou-se no autódromo de Interlagos e por lá se manteve. Recentemente, em 2015, voltou às ruas da capital no mesmo ano em que a denominaram novamente de Prova Nove de Julho, completando a septuagésima edição em 2016.

---

<sup>72</sup> Semanário de Reclame Arte e Sport, 22 de novembro de 1903.

### 1.3 ECONOMIA E O USO DA BICICLETA EM SÃO PAULO NO INÍCIO DO SÉCULO XX

A chegada dos trilhos da São Paulo Railway, no final do século XIX, marcou a entrada de São Paulo na modernidade. A necessidade de expansão dos mercados para escoar a produção em massa dos novos produtos industrializados e a popularidade que a bicicleta alcançou na Europa, fizeram, como vimos, o artefato cruzar o atlântico até chegar ao Brasil. A influência do estilo de vida europeu pode ser apreendida no interior do processo de chegada da bicicleta ao continente sul-americano, juntamente com o crescimento da economia nacional. A elite cafeeira paulista começou a fazer parte desse processo de expansão comercial como produtora de café, produto largamente utilizado na Europa, e também como consumidora de produtos que tinham como origem o velho continente.

Como já referimos linhas atrás, as primeiras bicicletas foram trazidas ao país pelas mãos dos imigrantes que vieram trabalhar no Paraná e em Santa Catarina,<sup>73</sup> o que demonstra a popularidade que o objeto angariou entre a classe trabalhadora europeia do final do século XIX. Por outro lado, a chegada do artefato ao Rio de Janeiro e a São Paulo se deu por meio das elites e como objeto da nova moda.<sup>74</sup> A bicicleta chegou a essas duas cidades no final do século XIX, trazida principalmente pela burguesia local que viajava a países da Europa e de lá importava objetos, modas e formas de viver.

A cidade de São Paulo estava num movimento de crescimento e iniciava a modernização dos seus espaços. Seguindo o exemplo da capital federal, a bicicleta chegou à capital da província paulista primordialmente como símbolo de *status* difundido entre os filhos da elite local, dentre elas, as famílias cafeeiras que passaram a morar na cidade após o êxito econômico que alcançou o café produzido no oeste paulista.

As bicicletas, primeiramente de origem francesa, inglesa e norte-americana, eram importadas em escala comercial para São Paulo, desde pelo menos 1890.<sup>75</sup> Nessa época, o tipo de tração predominante era a animal. O bonde e outros veículos de transporte de pessoas, como carros, charretes, carroças também se utilizavam da tração por cavalos e, juntamente

---

<sup>73</sup> BUSTOS, Valter. *A bicicleta no Brasil*. Museu da Bicicleta de Joinville. Disponível em: <museudabicicleta.com.br/museu\_hist.html>. Acesso em: 12 ago. 2014.

<sup>74</sup> O historiador André Schetino (2007) em seu trabalho de mestrado comparou a cultura ciclística de Paris e a do Rio de Janeiro na transição entre os séculos XIX e XX.

<sup>75</sup> Esta pesquisa buscou fontes no estado de São Paulo desde as edições de 1875. Contudo, a bicicleta passou a aparecer com frequência somente após 1890, data a qual escolhemos como recorte inicial de investigação.

com eles, compunham a paisagem urbana.<sup>76</sup> Nessa conjuntura, a bicicleta era principalmente usada como transporte de pequenas cargas e pessoas, caso as condições do solo fossem favoráveis.

Diversão e locomoção eram alternativas para seu uso nas ruas paulistanas. A prática ciclística se difundiu, ainda que timidamente, entre os paulistanos daquela época. Como vimos, havia a opção de se exercitar e se socializar tanto nos *Rides* na Av. Paulista como nos páreos dos velódromos.

Por se fazer presente em muitas esferas da vida, urbana e rural, surgiu em torno da bicicleta toda uma rede capaz de introduzir novos espaços, negócios, leis, necessidades e costumes ao cotidiano dos paulistanos. Ao menos desde 1896, alfaiatarias costuravam roupas especialmente desenhadas para a prática do ciclismo.<sup>77</sup> Na mesma época, inauguraram-se oficinas mecânicas e bicicletarias, para conserto, venda e aluguel de bicicletas.<sup>78</sup>

A partir de 1890, o jornal O Estado de São Paulo publicou diversos anúncios de venda de bicicleta. Importadores e lojas anunciavam seus produtos, dentre as marcas anunciadas estavam: Clement, Peugeot, Sundream, Zerrenner Bulow & Comp., Withworth, Wolff American, Humber, enfim, marcas europeias e norte-americanas que abasteceram o crescente mercado paulistano de bicicletas no final do século XIX. Importadores anunciavam seus produtos, e a marca inglesa Humber, desde 1896, dispunha de representante localizado na rua 15 de novembro, centro da capital.<sup>79</sup>

No final do século XIX, os modelos de bicicletas já eram variados, e o ciclismo atingia os usuários que queriam fazer uso da máquina para a realização de suas atividades cotidianas. Podiam ser de passeio ou de corrida/competição; eram para meninos e meninas, senhoras e homens. Encontrava-se no mercado modelos novos ou usados; podia-se comprá-las ou tentar ganhá-las participando de clubes de sorteios, além da possibilidade de alugar. Uma série de serviços e pessoas dependia da bicicleta para desempenhar atividades econômicas.

---

<sup>76</sup> Só em 1900 o bonde elétrico percorreria as ruas da cidade, compondo o cotidiano e transformando as relações entre as pessoas, o espaço e o tempo. CAMARGO, Luís Soares de. Entre carros, carroças e carroções: os veículos e seus condutores na São Paulo do século XIX. *Informativo Arquivo Histórico Municipal*, v. 3, n. 13, jul./ago. 2007. Disponível em: <<http://www.arquivohistorico.sp.gov.br>>. Acesso em: 10 dez. 2015.

<sup>77</sup> No *Semanário Ciclystico A Bicycleta* de 1896, diversos anúncios de alfaiatarias que costuravam roupas ciclísticas podem ser contemplados (A BICYCLETEA, 1896, s/n s/p).

<sup>78</sup> Anúncios publicitários de oficinas mecânicas estão presentes nos jornais e semanários do final do século XIX utilizados como fontes neste trabalho (A BICYCLETEA, 1896, s/n s/p).

<sup>79</sup> O anúncio da representante inglesa atestava a qualidade de suas bicicletas: “Estas bicycletas são as melhores do mundo, comparando-se o pezo com o de qualquer outra marca: Resistência, Elegância, enfim o que se pode recomendar a todos os amadores que gostam de reunir o útil ao agradável” (A BICYCLETEA, 1896, s/n s/p).

Nessa mesma época, as lojas comerciais, através de publicidade, vendiam bicicletas também à prestação, ajudando a popularizar o seu acesso. Em 1898, o italiano Luigi Caloi<sup>80</sup> desembarcou no Brasil e iria comercializar bicicletas: fundou a Casa Luiz Caloi, uma das primeiras lojas especializadas no ramo. Luigi importava bicicletas do mercado europeu e revendia na cidade de São Paulo. Nesse mesmo ano, a Casa Luiz Caloi, atual fabricante e líder do mercado nacional, se fixou na Rua Barão de Itapetininga, centro da capital paulista e importante rua de comércio ainda hoje. No centro da cidade, se estabeleceram outras lojas do ramo.

Na mesma rua da Casa Caloi encontravam-se a Auto Geral, a Casa Tagleth, a C.P. Vianna & C. E e a Lion e Comp. Na região do triângulo central havia grande concentração de revendas: na Rua do Comércio, o Empório Universal; na rua Boa Vista, a A. Morelli & Camerini; e na rua 15 de novembro, a Casa Levy, a Casa Edson e o agente importador Jacques Metter.<sup>81</sup>

Aos menos afortunados havia a opção de alugar por algumas horas ou obter a almejada bicicleta própria comprando números de rifas ou investindo nos Clube de bicicleta.<sup>82</sup> Nas páginas dos jornais que circulavam no início do século XX, encontravam-se anúncios desse *Club*, destinado a quem queria comprar uma bicicleta e não possuía todo o valor à vista.

Os grupos se formavam com 150 sócios, cada um deles contribuía com uma quantia semanal de 12\$000 ao longo de 50 semanas. Fazendo isso, podia-se participar de sorteios semanais de uma “*bicycleta*”. Ao final do tempo estipulado, os que se mantinham em dia com suas parcelas também levavam seu artefato. Uma espécie de consócio que ajudava muitos que desejavam adquirir uma bicicleta. Tais negócios de compra e venda, aluguéis, sorteios e as apostas nos páreos marcaram a presença do artefato na economia desde o início do século XX.<sup>83</sup>

---

<sup>80</sup> Caloi. Disponível em: <[www.caloi.com.br/acaloi/](http://www.caloi.com.br/acaloi/)>.

<sup>81</sup> Contudo, havia outras possibilidades de adquirir uma bicicleta. A bicicleta era um artigo de luxo e sua origem, primordialmente europeia. A França era o país que importava as melhores e as mais consumidas marcas presentes no mercado brasileiro. Símbolo de *status*, o artefato possuía um valor comercial elevado, restringindo a compra à elite paulistana. Os preços variavam entre 200\$000 e 1.600\$000 réis. Os preços por nós encontrados são referentes a diversos modelos de bicicleta presentes nos anúncios de lojas e importadoras nas páginas de O Estado de São Paulo, entre 1890 e 1910, e no Semanário A Bicycleta (1896, s/n s/p.). Em 2013, o jornal O Estado de São Paulo lançou uma matéria abordando a história da bicicleta a partir dos anúncios publicados em suas páginas. Cf.: OESP, 11/03/2013.

<sup>82</sup> OESP, 19/11/1909.

<sup>83</sup> Bem valioso, aos que não se contentavam e lhes faltava dinheiro para alugar ou comprar sobrava a criatividade em expropriar. O Estado de São Paulo noticiou roubo de bicicleta alugada no bairro do “Braz”, quando por “esperteza”, o sabido locatário apenas não apareceu para devolver e passou o artefato a um terceiro, o que levou o proprietário a buscar ajuda das autoridades. Em uma outra notícia, o gatuno, sem que ninguém percebesse,

#### 1.4 CONFLITOS NA VIA: A BICICLETA NA DISPUTA PELO ESPAÇO

A modernização de São Paulo, iniciada no final do século XIX, envolveu transformações na cultura e nos espaços da cidade.<sup>84</sup> Nesse período, a província paulista passou a ser um importante centro econômico e político do país, em função da expansão da produção cafeeira, sobretudo no oeste do estado. Junto aos empreendimentos imobiliários, o “ajardinamento” e a reforma de praças, como a da República; as transformações no triângulo central, desde a gestão de Antônio da Silva Prado (1899-1910) e Raimundo Dupart (1911-1914), envolveram ampla remodelação do espaço, cujas referências espelhavam-se no mundo europeu.<sup>85</sup> Motivada pelas transformações ocorridas nesse período, a cidade dividiu-se em zonas determinadas para a circulação de veículos motorizados e pessoas,<sup>86</sup> dando um caráter disciplinar aos deslocamentos diários.

A modernidade se manifestou também através dos novos veículos que transitavam pela cidade, estabelecendo mudanças na cultura e na formação do espaço público.<sup>87</sup> Conforme Sávio (2002; 2010), o automóvel e o bonde são grandes representantes da modernidade técnica que se constituiu em São Paulo e certamente simbolizam o interesse de grupos que atuavam na cidade<sup>88</sup>.

---

entrou no quintal de uma casa do centro da cidade e de lá subtraiu a “valiosa bicicleta”. Há registro de roubos de bicicleta nas páginas policiais de O Estado de São Paulo entre 1890 e 1910 e do Correio Paulistano publicados entre 1890 e 1940.

<sup>84</sup> RAGO, 2004.

<sup>85</sup> Id.

<sup>86</sup> Durante a Administração de Antônio da Silva Prado, cresceu muito o número de leis e decretos estabelecendo contratos de abertura de ruas e avenidas; a construção de vias de “*facil-motus-veiculo*” ou seja, trilhos para bondes, o estabelecimento de calçadas, além do embelezamento de praças e parques.

<sup>87</sup> Para a introdução do bonde e do automóvel e suas redes sociotécnicas em São Paulo, cf.: Sávio (2002; 2010).

<sup>88</sup> Os estudos de Marco Sávio (2002; 2010) destacam como o avanço do idealismo liberal – que liderava o campo político brasileiro por meio do Partido Republicano Paulista (PRP), na figura de Washington Luiz – direcionou a modernização da cidade através de ideias americanistas de urbanização, consumo e na forma pela qual se incorporou o automóvel à sociedade paulista. Nesse contexto, a relação da bicicleta com o espaço da cidade está estreitamente ligada a sua relação com os outros veículos que transitam pelas ruas e avenidas (SÁVIO, M. A. C. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: Educ, 2002; SÁVIO, M. A. C. *A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista (1900-1930)*. São Paulo: Annablume, 2010.

Por causa da chegada desses dois veículos de transporte, no início do século XX, ruas e avenidas sofreram modificações para melhor circulação de tais veículos; os processos de urbanização alteraram a paisagem rapidamente; a chegada do bonde elétrico demonstrou a necessidade de maior velocidade e qualidade no serviço de transporte público da cidade; e o automóvel transitava com maior liberdade pelas novas ruas pavimentadas do centro.

No início do século XX a bicicleta era parte do trânsito urbano e circulava junto aos bondes, calhambeques, carruagens e pedestres, inclusive no Brasil. As cidades brasileiras passam por um rápido crescimento no início do século XX, como explicado no capítulo anterior. Em 1900, São Paulo tem 239.820 habitantes e, em 1930, chega a 1.336.261 (SILVA, 2014, p. 45).

As primeiras linhas de bondes implantadas pela Companhia Viária Paulista eram alvo de críticas e reclamações pela ineficiência dos serviços. O “Quinzenário Ilustrado A Bohemia”, publicado em 1896, traz uma charge na qual apresenta um bonde tracionado por um cavalo montado numa bicicleta. A charge ironizou a ineficiência dos bondes puxados por burros, a falta de eletricidade na cidade, ao mesmo tempo em que exaltava a velocidade que se podia atingir com a máquina de duas rodas.

A ineficiência do bonde de tração animal aos poucos seria substituída pela chegada do bonde elétrico. O bonde trazido pela Light e Power Co. simbolizava a modernização, pioneiro na utilização de tecnologia da eletricidade nos sistemas de transporte da cidade na época, colocando a cidade de São Paulo em um novo tempo,<sup>89</sup> representando um dos primeiros investimentos de capital estrangeiro na cidade de São Paulo (PEREIRA, 2005; SÁVIO, 2002).

---

<sup>89</sup> SÁVIO, 2010.



Figura 08 – Quinzenário Ilustrado A Bohemia, 1896.

Fonte: A Bohemia, 1896.

Durante a administração de Antônio Prado, a Light encontrou as condições ideais para instalação da sua linha de bondes, cujo principal foco abrangia as áreas mais nobres da cidade. A empresa estrangeira ficaria conhecida como “polvo canadense” por expandir seus negócios para a produção e o fornecimento de energia elétrica a residências, indústrias e também para a área de telefonia e distribuição de gás (PEREIRA, 2005).

Mais rápidos que os antigos bondes da Companhia Viária Paulista,<sup>90</sup> os bondes da Light mostravam-se o principal meio de transporte da capital da burguesia e da classe trabalhadora. Contudo, dividir espaço no interior dos bondes com os mais pobres era motivo de queixa da elite paulistana. Tal “desconforto” seria eliminado com a individualização e privatização do transporte impostas pelo automóvel.<sup>91</sup> A incorporação do veículo, novo símbolo da modernidade, trouxe para os mais endinheirados a possibilidade de se transportar de forma individualizada e “higiênica”.<sup>92</sup>

<sup>90</sup> A Companhia Viária Paulista usava bondes puxados por burros (SÁVIO, 2010).

<sup>91</sup> SÁVIO, 2002.

<sup>92</sup> Id.

No princípio de sua chegada à cidade, trazido pelas mãos de representantes da alta classe, como Henrique Santos Dumont e Antônio Prado Jr., o automóvel integrava o cotidiano e alterava a vida do homem e sua relação com o mundo ao seu redor.<sup>93</sup> O *sportman* trocou o guidom e o selim pelo volante e pelo acelerador. Guiando um dos maiores símbolos da revolução técnico-industrial e dos ideais ocidentais, em 1908, Antônio Prado Jr. trocou as corridas do velódromo pela aventura de ir até Santos com seu automóvel. O automobilismo ganhava a preferência de esporte disputado pelas elites. A Avenida Paulista se tornou palco para a realização de competições automobilísticas, atraindo paulistanos que acompanhavam as disputas.

A criação do Automóvel Clube, em 1904, propiciou a organização frequente de eventos, chamados de *raid*, na capital, contribuindo com a incorporação do veículo de quatro rodas à cultura local. O grupo formado por importantes membros da elite e da política paulistana, incluindo Prado Jr., ocupou o Palacete Martinho Prado, localizado no centro da cidade, próximo da Prefeitura Municipal e da Câmara de Vereadores, e reunia os principais nomes da política local, que ali discutiam sobre a cidade e o país. Saber sobre a existência de tal fato mostra-se importante para compreendermos os critérios de distribuição dos recursos destinados à urbanização da cidade e dos novos espaços e disciplinas de circulação que esse processo produziu.

Símbolo de poder e da hegemonia moderna, o automóvel obteve a adesão de Washington Luiz desde sua juventude. O político, adepto dos *raids* e dos esportes automotores, incluiu o automóvel como protagonista de sua plataforma de governo<sup>94</sup>

O urbanismo de São Paulo traduz-se num projeto desenhado e desenvolvido pela elite política paulista, desde a Primeira República.<sup>95</sup> Desde o início, as transformações operadas pelo poder municipal se concentraram no núcleo central da cidade, tendo poucos investimentos direcionados às áreas onde se concentravam os bairros operários.<sup>96</sup> Após os grandes investimentos das administrações anteriores, pareciam tímidos os investimentos em calçamentos e revitalização da cidade feitos por Washington Luiz entre 1914 e 1916.

---

<sup>93</sup> SÁVIO, 2002.

<sup>94</sup> SÁVIO, 2010.

<sup>95</sup> PEREIRA, R. M. Washington Luís e a remodelação urbana da cidade de São Paulo na década de 1910. In: *Anais do XXIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA-ANPUH*. Londrina, 2005. Disponível em: <<http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S23.0885.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2015.

<sup>96</sup> O volume dessas transformações operadas pela administração municipal circunscreveu-se ao miolo central da cidade (vale do Anhangabaú, várzea do Carmo, região da catedral da Sé, etc.), pouco sendo feito pelos bairros operários (Barra Funda, Bom Retiro, Brás, Vila Mariana e outros) que foram surgindo no entorno de áreas alagadas e insalubres próximas às fábricas e cercadas pelas linhas ferroviárias (PEREIRA, 2005).

Ao assumir a prefeitura da capital, no segundo mandato, 1917-1919, Washington Luiz estimulou a implantação de um plano de urbanização da cidade. Embasado em estudos da Escola Politécnica com o objetivo de melhorar a circulação dos automóveis, o plano simplesmente ignorou o transporte público, as bicicletas e os pedestres. Estes últimos, até tentaram lutar contra esse processo privatista de ocupação da cidade criando a “Liga para Defesa dos Transeuntes”.<sup>97</sup>

Segundo Sávio (2010), a Liga possuía como única intenção ser a intermediária entre pedestres e poder público. Na defesa do direito de ir e vir de quem caminhava, a Liga representaria as vítimas de acidentes envolvendo motoristas com o propósito de pressionar os órgãos competentes na adoção de medidas contra os responsáveis pelo incidente. Porém, por não apresentar a mesma força política que o Automóvel Clube e a Associação Paulista de Estradas e Rodagem (AER), a atuação da Liga não se mostrou possível, encerrando sua atuação pouco tempo depois.

Segundo Pereira, Washington Luiz atuou em ações e eventos que promoviam a cultura automobilística,

[...] como a Primeira Exposição Industrial de São Paulo e o Congresso Paulista de Estradas de Rodagem, ambos em 1917, e desfiles cívicos, inauguração da Estrada dos Sentenciados e da Estrada do Vergueiro — esta uma obra de fôlego ligando a capital a Santos (PEREIRA, 2005, p. 6).

Paralelamente, implantou um plano de abertura e melhoramento de ruas para o trânsito exclusivo de automóveis, aumentando a velocidade de circulação e deixando pedestres, ciclistas e transporte público às margens das políticas municipais:

O conjunto de intervenções efetuadas até aquele momento vinculava-se a uma proposta de elitização do espaço público, privilegiando menos os aspectos utilitários e pragmáticos do que a estética, o ambiente e a higiene, voltados à conformação de uma urbe — civilizada materializada na expressão ‘capital do café’ – em tudo (PEREIRA, 2005, p. 8).

---

<sup>97</sup> SÁVIO, 2010, p. 235.

Os planos de Washington Luiz continuaram durante sua gestão como governador de São Paulo, a partir de 1920. Com o lema “governar é abrir estradas”, Washington Luiz deu início à incorporação do automóvel ao cenário político, econômico e social brasileiro, o que o levaria à presidência da República.

Se o automóvel como veículo, desde 1903, ganhou cada vez mais espaço na cidade e consistia em objeto de regulamentação e taxaço, as bicicletas, por sua vez, eram também consideradas como veículo na legislação municipal.<sup>98</sup> Em 18 de abril de 1899, o recém-prefeito de São Paulo, Antônio Prado, decretou, por meio do acto 29 de 18 de abril de 1899, o regulamento para circulação de *velocípedes* na cidade e determinou, dentre outras coisas, que todo “*velocípede*” que transitasse pelo município possuísse registro junto à Inspeção de Veículos, devendo constar nome e endereço do dono do veículo, ser emplacado e em caso de venda a Inspeção deveria ser informada da mudança de proprietário.

Segundo o “Acto 29” regras básicas de circulação deveriam ser respeitadas: a proibição das bicicletas transitarem nas calçadas, salvo se conduzidas à mão; manter velocidade moderada em lugares de grande circulação, cruzamentos e esquinas; manter-se à direita nas ruas e avenidas. Tanto os *velocipedistas* quanto os condutores de carros, charretes e outros veículos deveriam adotar uma distância de um metro e meio e sinalizar quando fossem ultrapassar outro veículo. As bicicletas deveriam ser equipadas com faróis e buzinas. Caso as normas fossem descumpridas o veículo era apreendido e só liberado depois que fossem pagas a multa e as diárias do pátio. A partir desse decreto, visando a arrecadação municipal, taxaram-se algumas categorias de bicicletas. E cobrava-se, pelo menos desde 1903, um valor inicial de 20 mil réis na categoria carga e amostras,<sup>99</sup> prática que se entendeu até 1940.<sup>100</sup>

---

<sup>98</sup> O Acto 29 de 18 de abril de 1899 estabelece o regulamento para circulação de *velocípedes*. Correio Paulistano, 19/04/1899.

<sup>99</sup> Foi divulgado no Correio Paulistano de 06/10/1903 o projeto de lei apresentado pelo prefeito Antônio Prado e aprovado pela Câmara Municipal, que taxava os veículos que circulavam pela cidade. A bicicleta aparece ao lado de carroças, charretes, tilburys e automóveis.

<sup>100</sup> Anualmente o Correio Paulistano, até pelo menos a edição de 1 de janeiro de 1940, publicava edital no qual constava a taxaço prevista “nos termos do Acto 994, de 7 de janeiro de 1936”, que previa que veículos de propulsão humana, animal e motor, fluviais e terrestres deveriam obedecer aos prazos preestabelecidos para registro.

Bondes, carros, automóveis e carroças frequentemente vitimavam ciclistas nas ruas da capital paulista e são inúmeros os casos citados nos jornais pesquisados. De acordo com Silva (2014), até 1930 a velocidade do trânsito em São Paulo “era a do passo”. Não necessitava mais do que uma leve corrida para alcançar o bonde. Nesse contexto, a bicicleta circulava com mais segurança em meio aos outros veículos da cidade. A velocidade dos veículos após a Segunda Guerra Mundial fez com que a bicicleta apenas mantivesse seu uso massivo em países que criaram condições urbanísticas para a sua circulação, como a Holanda, Alemanha e Japão.<sup>101</sup>

Em São Paulo, ao contrário, os planos de estímulo ao uso e circulação do automóvel iniciados por Washington Luiz continuaram na administração de Firmino de Moraes Pinto (1920- 1926). Mas, na administração de José Pires do Rio (1926- 1930), a cidade de São Paulo viu nascer seu maior projeto viário e urbanístico: O Plano de Avenidas da Cidade de São Paulo – projeto elaborado pelo Engenheiro e Secretário de Viação e Obras Públicas da Prefeitura de São Paulo, de 1926 a 1930, Francisco Prestes Maia.<sup>102</sup>

O Plano de Avenidas, iniciado durante os anos em que Prestes Maia esteve à frente do poder municipal (1938-1945), alinhava-se aos projetos republicanos e liberais do Partido Republicano Paulista (PRP). Prestes Maia projetou aquilo que viria a ser a *Chicago* brasileira:

O Plano de Avenidas, apresentado por Prestes Maia, em 1930, serviu e impôs os interesses de um urbanismo rodoviarista, travestido de moderno, mas que oprimiu a geografia, o desenho da cidade. Oprime os habitantes da cidade. Para esse conceito de urbanismo, o pedestre e o ciclista não existem; metrô e a hidrovía são desconsiderados e a ferrovia esquecida.<sup>103</sup>

O plano tornou-se primordial na consolidação de São Paulo como a sociedade do automóvel, atraindo para a região grandes montadoras e transformando a cidade no maior mercado consumidor de carros do país. Além do Plano de Avenidas, a difusão do carro como símbolo de poder econômico e social exerceu forte influência na constituição de uma cultura privatista do espaço. Contudo, mesmo não sendo contemplada com políticas de circulação, a bicicleta continuou, até pelo menos 1940, a ser taxada como veículo, um possível motivo do seu afastamento do centro, já que na periferia sabemos que seu uso é massivo.<sup>104</sup>

---

<sup>101</sup> SILVA, 2014.

<sup>102</sup> DELIJAICOV, 1998.

<sup>103</sup> Ibid., p. 14.

<sup>104</sup> Segundo Pequini (2005), o Código Nacional de trânsito – CNT, instituído pela lei nº 5108 de 21 de setembro de 1966, estabelecia que as bicicletas eram exigidas de licenciamento para circulação. Medida suspensa com a adoção do tratado de Viena quando somente veículos com 50 cilindradas deviam ser licenciados.

## 2 CULTURA E REPRESENTAÇÃO DA BICICLETA EM SÃO PAULO (1950- 2012)

### 2.1 A INDÚSTRIA E O MERCADO DE BICICLETA EM SÃO PAULO

São Paulo, uma cidade tomada por automóveis, constantemente bate recordes de congestionamentos e possui um trânsito extremamente violento. A partir dos anos 1920, a cidade é marcada pelo enraizamento da cultura do carro em todo o processo de formação social, espacial e político.<sup>105</sup> Desde a década de 1950, a indústria automobilística cresceu pautada nos incentivos fiscais, estruturais e políticos que facilitaram a circulação do automóvel devido ao planejamento urbano, à abertura de estradas e ao massivo incentivo à incorporação do uso do automóvel pela sociedade brasileira.<sup>106</sup> O desejo de possuir um automóvel intensificou com o aumento de propagandas que aliavam a posse de um veículo à liberdade e à modernidade.<sup>107</sup>

São Paulo foi construída em torno de grandes obras viárias. Ao ampliar o espaço das ruas e avenidas abriu-se também espaço para a expansão da indústria automobilística. A história do automóvel, traçada por Sávio (2002; 2010), revela a influência do automóvel não só na cidade, mas nos programas e projetos políticos desenvolvidos pelo Partido Republicano Paulista, principalmente as alas do partido que tinham como representantes Washington Luiz e Antônio Prado Jr. A perspectiva e a atuação dos representantes do Partido Republicano Paulista contribuíram para a representação do automóvel como símbolo de poder social e econômico.<sup>108</sup>

---

<sup>105</sup> SÁVIO, 2010.

<sup>106</sup> REGUEIRA, Krongnon W. S. A política Industrial nos anos 90 e a alocação de recursos produtivos: Guerra e Renúncia Fiscal. In: *Revista Paranaense de Desenvolvimento: economia, estado e sociedade*, Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social, Curitiba, 2003. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/193/160>>. Acesso em: 10 jun. 2016.

<sup>107</sup> SÁVIO, 2010; DELIJAICOV, 1998.

<sup>108</sup> SÁVIO, 2002.

Durante a Segunda Guerra Mundial o setor automobilístico no Brasil foi duramente afetado, apesar de possuir duas montadoras, a Ford (desde 1919) e a General Motors (desde 1923), até o fim do conflito mundial as duas empresas norte-americanas apenas montavam veículos com peças vindas de sua matriz.<sup>109</sup> Contudo, a partir da década de 1950, o país vivenciou um vertiginoso processo de industrialização, cujo incentivo à indústria automobilística tornou-se política de Estado durante o segundo governo de Getúlio Vargas (1951-1954), por meio da consolidação de estatais como a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a Petrobrás. E continuou a ser incentivada durante o governo de Juscelino Kubistchek (1956-1961)<sup>110</sup>.

Por meio da política desenvolvimentista, apoiada no incentivo às indústrias previsto no Plano de Metas, o desenvolvimento da indústria automobilística recebeu grande investimento para se instalar no país, principalmente em São Paulo. A produção e a venda de automóveis protagonizaram a política de desenvolvimento econômico do país. A produção e o consumo de carros durante o governo de Juscelino Kubistchek também eram estimulados pela abertura de estradas que interligavam cidades e possibilitavam ao dono de um automóvel dispensar o transporte sobre trilhos. O modelo de desenvolvimento econômico fortemente apoiado durante os anos do governo Kubitschek na presidência da República objetivava o desenvolvimento da indústria automobilística e concentrava fatia importante dos investimentos do governo.<sup>111</sup>

Nesse cenário, o estímulo ao transporte por bicicletas esteve longe de acontecer. O incentivo ao transporte individualizado, privado e motorizado, aliado à perda de representatividade esportiva do ciclismo – quando toda atenção estava voltada ao futebol – fez com que a bicicleta não atingisse, no Brasil, a mesma expressividade cultural que atingiu na França e em outros países da Europa.

---

<sup>109</sup> Segundo Regueira (2003), durante o conflito, houve diminuição da circulação de carros e o sucateamento da frota nacional em decorrência da suspensão das importações de peças.

<sup>110</sup> Para uma análise econômica do Processo de Industrialização do Brasil na década de 1950. Cf.: CAPUTO, Ana C.; MELO, Hildeta P. A indústria brasileira nos anos 1950: uma análise da instrução de SUMOC. *Estudos Econômicos*, v. 39, n. 3 São Paulo, 2009. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-41612009000300003](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612009000300003)>. Acesso em: 08 jun. 2016.

<sup>111</sup> Com o lema “50 anos em 5”, a política desenvolvimentista do governo Kubistchek, que se pautava no acelerado crescimento da economia a partir do desenvolvimento da indústria, trouxe ao país capital estrangeiro possibilitando a implantação do parque industrial em São Paulo e no ABC paulista. A consequência disso foi um forte e rápido adensamento da região metropolitana de São Paulo. ANFAVEA. *A Indústria Automobilística de 1950 a 2006*. In: *Indústria Automobilística Brasileira 50 Anos*. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/50anos/94.pdf>>. Acesso em: 05 out. 2015.

Mesmo assim, o mercado de bicicletas se manteve ativo. Há relatos de diversas pequenas fábricas de peças, montadoras e importadoras na capital paulista desde 1900. Role, Beckstar, Bluebirb, Patavium, Cacique, NB, Scatt, Hélbia, Adaga, Vulcão, Caloi, Mornark, Rivera, Bérghamo, Zeus, Luxor e Apolo são marcas catalogadas por Valter Bustos, historiador e diretor do Museu da Bicicleta de Joiville.<sup>112</sup>

Bustos aponta que, além de marcas nacionais, o mercado continha marcas importadas por lojas e magazines como Mesbla, Mappin e Eletrorádiobras. Lojas que abasteciam o mercado nacional de produtos importados e de bicicletas italianas, inglesas, suecas, alemãs e francesas. Arturo Alcorta, estudioso do assunto, cicloativista e *bike* repórter nos anos 1980, e editor do site “Escola de Bicicletas”, aponta que no início da década de 1960 havia mais de 30 marcas de bicicletas fabricadas no Brasil. Modelos com diversas medidas de rodas eram produzidos:<sup>113</sup>

A grande maioria fabricava modelos em vários tamanhos, geralmente 28, 26, 24, 22 e 20, em polegadas e referente ao tamanho da roda. Com o mercado de bicicletas em crise a necessidade de padronização para diminuir custos é a saída para evitar fechar as portas. A grande maioria das bicicletas adultas, já no final da década de 60, passa a ser produzida com rodas 26 ½ (ALCORTA, 2016, s/p).

O mesmo modelo de bicicleta foi colocado no mercado com diferentes tamanhos de aros em “suas versões masculina, feminina e juvenil”.<sup>114</sup> No decorrer dos anos 1940, em São Paulo, duas fábricas de peças e montadoras de bicicletas começam a se destacar no mercado. Caloi e Monark inauguram suas fábricas na mesma década, em 1948, a primeira no Brooklin e a segunda no Bela Vista, bairros da capital paulista. Com o sucesso de suas marcas e o mercado desfavorável para os pequenos fabricantes, Caloi e Monark compravam e fechavam pequenas fábricas na capital paulista.<sup>115</sup>

<sup>112</sup> BUSTOS, Valter. *História da Bicicleta*. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/historia.html>>. Acesso em: 20 maio 2016.

<sup>113</sup> ALCORTA, Arturo. *História da bicicleta no Brasil*. Disponível em: <[Http://www.escoladebicicleta.com.br/historia.html](http://www.escoladebicicleta.com.br/historia.html)>. Acesso em: 10 jun. 2016.

<sup>114</sup> JUNQUEIRA, 2015.

<sup>115</sup> ALCORTA, 2016.

Como vimos anteriormente, a Caloi, que atua no mercado de importação e vendas desde 1898, a partir de 1948 abriu as portas de sua linha de montagem, produzindo modelos com quadros <sup>116</sup> nacionais e peças e componentes importados. <sup>117</sup> A Caloi cresceu vertiginosamente e desde a década de 1970 exporta bicicletas para o mercado internacional. <sup>118</sup> Em 1951, após acelerado crescimento das vendas, a fabricante Monark transferiu sua linha de produção e o escritório para o bairro paulistano Chácara Santo Antônio, aumentando muito mais sua capacidade de produção. <sup>119</sup> No decorrer das décadas de 60, 70 e 80 as duas companhias repartiram a maior parcela do volume de produção de bicicletas no Brasil, chegando a dominar cerca de 95% das vendas. <sup>120</sup>

Em decorrência do crescimento da indústria e do mercado nacional de bicicletas surgiu, em 1976, a Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Bicicletas e Similares (ABRACICLO), cujo objetivo consistia em desenvolver atividades e o uso da bicicleta em diversos campos como esporte, lazer e transporte. <sup>121</sup>

As bicicletas de esporte e lazer fabricadas pela Caloi e pela Monark se destinavam a crianças, jovens e adultos. A linha de modelos femininos, com *design* delicado, quadro rebaixado, bagageiro e cestinha na frente, relacionava a mulher às compras do dia a dia para o lar e às práticas de lazer; a linha de modelos esportivos se destacava por ser mais leve, com desenho esportivo e câmbio de dez marchas (HEXSEL; SLONGO; LUCE, 1991).

---

<sup>116</sup> Estrutura principal da bicicleta na qual se fixam as peças (PEQUINI, 2000; 2005).

<sup>117</sup> Disponível em: <[www.caloi.com.br/acaloi](http://www.caloi.com.br/acaloi)>.

<sup>118</sup> PEQUINI, 2005.

<sup>119</sup> Disponível em: <[www.monark.com.be/amonark](http://www.monark.com.be/amonark)>.

<sup>120</sup> Segundo HEXSEL; SLONGO; LUCE (1991), entre 1975 e 1989, além das duas gigantes, as marcas Gallo, Tekciclo e Odom também atuavam no mercado. Naqueles anos, as duas maiores fabricantes de bicicleta do Brasil tiveram anos de expressivo crescimento. Grandes varejistas continuavam com a distribuição e o abastecimento do mercado, cuja manutenção era feita principalmente em pequenas oficinas abastecidas pelos atacadistas de peças como Sunei, Izapa, De Angeli e Casa Mercúrio.

<sup>121</sup> Em 1989, o mercado atingiu o valor de US\$360 milhões, produzindo 2.235.800 unidades distribuídas entre transporte, esporte e lazer. Em 2004, o Brasil ocupou o posto de terceiro maior fabricante e quinto maior consumidor de bicicletas no mundo. Segundo HEXSEL; SLONGO; LUCE (1991), até a década de 1990, as duas maiores fabricantes produziam diversos modelos de bicicleta, contudo, a Caloi liderava as vendas de modelos para esporte e lazer nos centros urbanos do Sul e Sudeste do país, enquanto a Monark vendia mais modelos de bicicletas de transporte no Norte e Nordeste.



Figura 09 – Propaganda da Caloi 10, 1976.

Fonte: Revista Quatro Rodas, 1976 apud Junqueira, 2015.

No final dos anos 1960, a Monark iniciou a produção do modelo que se tornou sucesso de vendas, a Barra Circular:

É difícil encontrar referências para entender o que levou a criação do desenho do quadro da Monark Barra Circular. Antes dela havia no mercado uma série de quadros com reforços no triângulo principal do quadro, geralmente barras que ligavam o tubo de selim com a frente da bicicleta. Podia ser um segundo tubo superior, com os dois em paralelo, ou um "J" que nascia no tubo inferior pouco atrás da caixa de direção e terminava no tubo de selim. Havia até a referência das Schwinn com seus dois tubos de reforço em semicírculo saindo da parte baixa da caixa de direção, passando pelo meio do tubo superior e terminando nas forquilhas traseiras. Mas tudo indica que nunca se havia feito um quadro com um reforço circular dentro do triângulo central (ALCORTA, 2016, s/p).

A Barra Circular possuía um desenho que facilitava o uso de um bagageiro maior que o utilizado em outros modelos e o quadro era reforçado por um círculo de metal instalado no centro que ligava o triângulo principal do quadro. “Uma inovação para a época”.<sup>122</sup> O fato é que o modelo Barra Circular se transformou na bicicleta do trabalhador por ser muito resistente, robusta e acessível no preço.

<sup>122</sup> ALCORTA, 2016.

Em vista do sucesso do modelo da sua maior concorrente, a Caloi lançaria, anos mais tarde, a Barra Dupla, inspirada em modelos norte-americanos. Poucos anos depois lançou a Barra Forte para competir com a Barra Circular da Monark, mas o modelo nunca chegou a fazer o mesmo sucesso da concorrente. Esse modelo de bicicleta destinada ao trabalhador só seria superado com o sucesso das *Mountain Bikes*, que atingiu o mercado na década de 1990. Alcorta (2016) destaca que, além das duas grandes fabricantes, a marca Ricco, especializada em bicicletas cargueiras, atuava no centro de São Paulo e tinha um forte mercado. Isso atesta que, além da classe trabalhadora, nesses anos a bicicleta também foi usada no comércio e no transporte de pequenas cargas.

Percebemos, na publicidade de marcas e modelos de bicicletas na imprensa paulistana e em revistas, que as empresas direcionavam a produção para um público específico. Durante toda década de 1950, a Monark destinava suas campanhas publicitárias à promoção da bicicleta como meio de transporte: “Transporte sempre à sua disposição”, dizia a peça publicitária da marca.<sup>123</sup>



Figura 10 – Propaganda da Monark Barra Circular, 1969.

Fonte: Revista Manchete 1969 (apud JUNQUEIRA, 2015).

<sup>123</sup> REVISTA O CRUZEIRO 08/1957 apud JUNQUEIRA, 2015, p. 9.

A historiadora Thaís Junqueira (2015) aponta que por algum tempo os fabricantes de bicicleta apostavam em anúncios publicitários enfatizando as vantagens de as pessoas utilizarem a bicicleta como meio de transporte. Tais anúncios, segundo a autora, veiculavam-se em revistas de grande circulação, inclusive aquelas voltadas aos automóveis, como a *Quatro Rodas*.<sup>124</sup>

No início da década de 1960, São Paulo sofria os efeitos do crescimento populacional desenfreado e a falta de incentivo e investimento em transporte público. Diante dos crescentes problemas de transporte urbano e acompanhando o desenvolvimento da indústria paulista, a Monark publicava anúncios ressaltando a facilidade do trabalhador em se locomover diariamente usando a bicicleta. Segundo Junqueira (2015),

[...] uma propaganda também da Monark, publicada em agosto de 1961 na revista *Seleções*. Nela, um novo tipo de homem trabalhador aparece utilizando a bicicleta como transporte. Não é mais o executivo de terno, bem sucedido, mas o operário da fábrica. As bicicletas da imagem são de vários modelos e os trabalhadores que as seguram, como de praxe, aparecem sorridentes e felizes, se cumprimentando. O cenário parece ser uma fábrica e o slogan é: “Monark vai ao trabalho... e você vai depressa... e a vida corre feliz”. O texto que acompanha a imagem diz: “com Monark você pode acordar com calma, chegar ao trabalho em tempo e voltar para casa mais cedo. Com Monark você corre feliz... terá mais tempo para seus filhos e sua família. Monark vai a todos os lugares! (JUNQUEIRA, 2015, p. 11).

Entretanto, após a década de 1960, o uso de bicicleta seria muito mais dificultado na capital paulista devido às obras viárias dos prefeitos Faria Lima (1965-1969) e Paulo Maluf (1969-1971). O fluxo dos automóveis, mais uma vez, direcionava o traçado de ruas, avenidas, pontes e viadutos deixando pedestres e ciclistas às margens do planejamento urbano. Para além dos projetos de abertura de vias para automóveis, havia também projetos cujo objetivo consistia em dar mais fluidez ao tráfego de veículos motorizados. Segundo Sant’Anna (1994), o projeto *Transyt*, constituído pela coleta de dados de determinadas regiões e por semáforos inteligentes, que agiam de forma sincronizada, possibilitou o aumento do fluxo de automóveis na via.<sup>125</sup>

<sup>124</sup> Segundo a autora (2015, p. 8), nesse sentido, a Monark se preocupava em retratar o condutor de suas bicicletas nas propagandas como alguém bem-sucedido, com um emprego admirável e bastante satisfeito em sua posição, ainda que a marca tentasse convencer outras camadas da população sobre as vantagens do uso da bicicleta como transporte urbano.

<sup>125</sup> O Semco - Sistema de Controle de Tráfego em área de São Paulo por meio de semáforos coordenados desenvolvidos pelo engenheiro Pedro Cury em 1977 prometia dar aos engenheiros de trânsito recursos e facilidades no controle do tráfego de veículos da capital por meio de uso de computadores. A estratégia e o controle do Semco buscavam determinar os principais problemas existentes a fim de estabelecer um rigoroso

Apesar dessa conjuntura, nos anos 1970, a prefeitura de São Paulo em pareceria com a Caloi promovia passeios ciclísticos. Com modelos direcionados ao passeio, a Caloi incentivava o uso da bicicleta para a prática de lazer através da publicidade. O anúncio do modelo Caloi 10 visava atingir usuários de carro, que o utilizavam para seus deslocamentos diários e poderiam encontrar na bicicleta sua válvula de escape da estressante rotina nas grandes cidades: “Este fim de semana prenda seu carro na garagem e solte-se em uma Caloi 10”, dizia o anúncio. A imagem de um casal pedalando em uma área rural demonstra que a marca não apostava na bicicleta como meio de transporte urbano.<sup>126</sup>

A expansão dos negócios da Caloi e a inauguração de uma nova unidade da fábrica no polo industrial de Manaus impulsionaram a empresa a investir em uma das maiores campanhas publicitárias de bicicletas já vistas no Brasil. Aliar o uso da bicicleta ao automóvel também se tornou estratégia das duas fabricantes; Monareta e Belineta, respectivamente fabricadas pela Monark e Caloi, representavam modelos de bicicletas dobráveis cujos anúncios enfatizavam a possibilidade de transportá-las no carro:

‘Monareta Shazan é a única que cabe em qualquer carro’, ou seja, o ideal que se sustentava a respeito da bicicleta desejável era que ela mantivesse uma relação harmoniosa com o automóvel – justamente o objeto para o qual ela havia perdido espaço nas ruas e nas mentes dos consumidores (JUNQUEIRA, 2015, p. 19).

Naquela época, os anúncios já não enfatizavam o uso da bicicleta como meio de transporte, pois os valores atribuídos ao objeto estavam associados ao transporte da classe trabalhadora. Segundo Junqueira (2015), a bicicleta como meio de transporte continuou sendo muito usada por trabalhadores, “esses atores invisíveis da história”, em seu cotidiano de trabalho e transporte:

---

controle de tráfego que tornasse o trânsito seguro e eficiente. O projeto foi inicialmente implantado na Av. Paulista e “os resultados iniciais aprovaram o projeto”. O fluxo de carros já era marca do urbanismo paulistano. (SANT’ANNA, 1994).

<sup>126</sup>JUNQUEIRA, 2015, p. 8.

Entretanto, devemos lembrar que a bicicleta nunca deixou de ser usada para fins de locomoção nas cidades. Muitos operários e operárias, pobres, moradores de periferia, sem possibilidade – ou vontade – de acesso ao automóvel particular ou ao transporte público, nunca abandonaram esse meio de transporte e pedalam todos os dias ao trabalho, aos serviços, às compras e ao lazer. Nas pequenas práticas do cotidiano, esses atores invisíveis da história subvertem, cotidianamente, a lógica dos automóveis imposta à cidade e aos seus moradores (JUNQUEIRA, 2015, p. 8).

As crianças também foram incentivadas a utilizar a bicicleta. A campanha publicitária da marca foi intensamente veiculada nos meios de comunicação no Natal de 1978 com o *slogan* “Não esqueça minha Caloi”. Os modelos infantis da fabricante, aliados ao direcionamento de sua campanha publicitária, devolviam à bicicleta um conceito enfraquecido no decorrer de sua evolução: o *status* de brinquedo. As crianças paulistanas de classe média das décadas seguintes não vivenciariam a infância sem andar de bicicleta.

## 2.2 UM NOVO TEMPO: A PRÁTICA DE CICLISMO NA CONQUISTA PELO ESPAÇO URBANO EM SÃO PAULO (1980-2000)

Durante a década de 1970 e estendendo-se até a década de 1980, “irrompeu, em São Paulo, uma *proliferação discursiva*” que envolvia a imprensa, a política e o empreendedorismo, acentuando as questões relacionadas às práticas do tempo livre.<sup>127</sup> Segundo Sant’Anna (1994), nessa década a prática da ginástica e o uso do tempo livre em atividades esportivas e físicas compunham os padrões de normalidade estabelecidos pela sociedade. Nesse período, desenvolveram-se inúmeros programas de lazer e as práticas do tempo livre recebiam atenção de áreas do conhecimento que revelavam a utilidade prática dessa manifestação cultural.

---

<sup>127</sup> Esses projetos escalonaram o lazer, valorizaram e estabeleceram sentidos ao controlar suas manifestações de acordo com os interesses de seus idealizadores. Sant’Anna (1994) aponta para a riqueza que poderiam alcançar pesquisas que se desenvolvessem em torno de atividades próximas dos limites daquilo que “era permitido legalmente”, como o caso dos esportes radicais, que trazem à tona aquilo que escapa do campo normativo, pois, mesmo que utilizem os equipamentos do Estado, tendem a elaborar novos usos da cidade de acordo com a própria necessidade, criando novas diversões, difíceis de serem distinguidas. Para a autora, “é a partir de toda a crítica e investigação em torno do futebol, do carnaval, dos programas de lazer e das invenções lúdicas da população que se torna possível firmar as diferenças entre eles e a ordenação valorativa dos diversos usos do tempo livre e dos programas de lazer. Nessa ordenação tem-se o lazer passivo em contraposição ao lazer ativo, em que se legitima um lugar mais nobre a determinados conceitos e programas de lazer, em prejuízo de outros, que por sua vez, passam a ser tomados como inferiores e carentes de tratamento (SANT’ANNA, 1994, p. 89).

Sant’Anna salienta que nessa época houve interesse institucional em promover práticas de lazer, lembrando que, a partir daí, a indústria da bicicleta direcionava cada vez mais seus produtos para:

O uso de bicicletas e o recorrente crescimento da Caloi e da Monark, a promoção dos patins, skates, asas voadoras, do surf e windsurfe e o frenesi das discotecas do final da década de 1970 já se tornavam alguns dos símbolos da juventude e, em geral, incluíram a necessidade de ser veloz tanto no uso do tempo quanto no consumo dos espaços (SANT’ANNA, 1994, p. 99).

Conforme Brandão (2011, p. 69), “o período agitado da década de 1970 anunciou novos modos de compreensão do mundo e colocou em cena um novo ator social, o jovem”. O autor ressalta que durante a ditadura militar os esportes praticados “à maneira californiana” integraram-se ao cotidiano dos jovens brasileiros. Segundo o autor, consistiu num tempo marcado pela mudança comportamental devido a flexibilização dos corpos promovida pelo capitalismo: novos usos do corpo, formação de tribos urbanas e de práticas de lazer e ampliação do tempo livre.

O acelerado crescimento urbanístico e populacional em São Paulo propiciou o surgimento do “corporeísmo”, do crescimento da valorização do corpo esportivo e dos esportes por parte da mídia.<sup>128</sup> Numa época marcada pelo autoritarismo da ditadura, a juventude paulistana incorporou práticas que eram uma mistura de lazer e aventura, como alternativas da expressão das excitações no espaço público.<sup>129</sup>

Nesse contexto, o *Bicycle Motocross*, *bicicross* ou, simplesmente BMX, que eram bicicletas aro 20” com quadro preparado para manobras, produzidas por ambas as principais fabricantes no decorrer dos anos 1970, virou febre no Brasil nos anos 1980 tanto após o programa “Geração 80” da Rede Globo quanto após o filme ET – O Extraterrestre, de Steven Spielberg, no qual o cineasta hollywoodiano destacou os jovens americanos de classe média e suas *bike’s* aro 20.

---

<sup>128</sup> BRANDÃO, Leonardo. “O surfe de asfalto”: a década de 1970 e os momentos iniciais da prática do skate no Brasil. In: BRANDÃO, Leonardo; HONORATO, Tony (Orgs). *Skate e Skatistas: questões contemporâneas*. Londrina: UEL, 2012.

<sup>129</sup> BRANDÃO; HONORATO, 2012.

Em 1979, a Monark estimulou fortemente a prática do *bicicross* no Brasil<sup>130</sup> e, nesse mesmo ano, a Monark inaugurou a primeira pista de *bicicross* da América Latina, localizada na Marginal Pinheiros, em São Paulo. A Monark patrocinou a primeira equipe de BMX do Brasil, a Racing América do Sul, e divulgou amplamente a modalidade em escolas, parques e praças por todo estado de São Paulo.<sup>131</sup> Anos mais tarde, a Caloi também inaugurou a sua pista de *bicicross* em São Paulo, no bairro do Ibirapuera.<sup>132</sup> Em 1988, fundou-se a Federação Paulista de *Bicicross* e, em 1989, a Associação Paulista de Estilo Livre, ambas na cidade de São Paulo, institucionalizando a prática esportiva do BMX.

Segundo Pequini (2005), os movimentos verdes, o ambientalismo dos anos 1970, mobilizaram muitos jovens a ter mais contato com a natureza. O *Mountain Bike* (MTB), um seguimento do ciclismo, que teve forte investimento a partir desses anos, representa um modelo de bicicleta, de modalidade esportiva e de passeio surgido a partir da ideia de maior contato com a natureza. Durante essa década, na cidade norte-americana de Los Angeles, Gary Ficher e Tom Ritchey adaptaram bicicletas tipo *Cruiser* e depois produziram modelos especialmente para encarar as trilhas das montanhas.

A partir da ascensão do *Mountain Bike* ocorreu o que muitos chamam de “boom” da bicicleta no Brasil. O MTB, modalidade de ciclismo praticado em estradas de terra e trilhas, nos parques e na cidade, ganhou destaque no Brasil junto com outras práticas corporais da juventude, descritas por Leonardo Brandão (2012) como esportes californianos.

Junto ao movimento iniciado pelo BMX, o consumo de bicicletas adaptadas para terra derivou o fenômeno *Mountain Bike* no mundo todo. Segundo Brandão (2011), as práticas esportivas californianas, ou esporte radicais, surgiram nas décadas finais do século XX junto aos movimentos juvenis e não tinham relação com os esportes tradicionais. No Brasil, segundo o autor, essas práticas se proliferaram em meio à apropriação do espaço urbano, à expressividade dos corpos, ao discurso da mídia, ao desenvolvimento da indústria e aos equipamentos por ela produzidos.

---

<sup>130</sup> Bicicross ou BMX é o esporte sobre bicicletas que se desenvolve em pista fechada de terra ou barro, composto por rampas e obstáculos para salto, mas também pode ser praticado em outros ambientes. BITENCOURT, Valéria; AMORIM, Simone. Bicicross – BMX. In: DA COSTA, Lamartine (Org). *Atlas do esporte no Brasil*. Rio de Janeiro, CONFEF, 2006.

<sup>131</sup> BITENCOURT; AMORIM, 2006.

<sup>132</sup> A Caloi patrocinou em 1984 a participação da sua equipe de pilotos no filme “Os Trapalhões e o Mágico de Oroz”, onde os pilotos da equipe perseguem os quatro Trapalhões, Didi, Dedé Mussum e Zacarias, em uma alucinada e desastrosa aventura pela cidade. Os Trapalhões e o Mágico de Oroz, 94’, dirigido por Victor Lustosa e Dedé Santana, foi lançado em 1984 e estrelado pelo grupo humorístico Os Trapalhões como paródia do clássico conto O Mágico de Oz e tem como marca a narrativa direcionada à juventude brasileira da época.

Os novos esportes – *skate*, asa delta, *bike*, surfe entre outros – constituem expressões e manifestações próprias do uso e aprimoramento de tecnologias dos objetos lúdicos e do aumento do hedonismo na sociedade contemporânea.<sup>133</sup> A bicicleta juntamente com o *skate* e os patins (*roller*) protagonizam os esportes praticados nas ruas dos grandes centros urbanos do Brasil, desde o final da década de 1970.

Em 1985, segundo Alcorta (2016), dois modelos lançados pela Caloi e pela Monark revolucionariam o mercado brasileiro: Monark Ranger e Caloi Cruiser:

O primeiro modelo da Ranger tinha algumas características visuais das primeiras mountain bikes americanas, como pneus balão, freios cantilever que eram ruins, além de guidão preso a um avanço duplo em forma de "V". A primeira Caloi Cruiser tinha o mesmo conjunto de guidão, mas seu quadro e os freios ferradura pareciam mais uma BMX de adulto. Os dois fabricantes erram de maneira grosseira na percepção da realidade e na estratégia, com seus modelos que não eram nem uma bicicleta de praia, nem de montanha (ALCORTA, 2016, s/p).

Alcorta (2016) salienta que o primeiro campeonato de *Mountain Bike* no Brasil foi o 1º *Mountain Bike Cup* Fazenda Hotel Jatahy, em Paraíba do Sul (RJ), organizado em 1988 por Marcos Ripper e dividido em três etapas. Em São Paulo, em meados dos anos 1980, a ciclista Renata Falzoni reunia amigos para pedalar pelas trilhas do interior paulista, e também organizou, em Campos do Jordão, o Cruiser das Montanhas Caloi, patrocinado pela fabricante que disponibilizou 20 bicicletas para o evento. Não eram competições, e sim uma série de passeios guiados aos interessados em experimentar a sensação de pedalar por trilhas e montanhas.

A partir disso surgiriam cada vez mais provas e campeonatos de MTB. Alcorta (2016) aponta que Renata conduziu um trabalho de mídia que contribuiu com o crescimento do MTB em São Paulo. Em 1989, ela participou da organização da Copa Halls-Laminas Schick, evento que, em pouco tempo, se tornou referência no Brasil, estimulando o lançamento do Campeonato Brasileiro da Modalidade pela Federação Brasileira de Ciclismo, que produziu etapas em São Paulo e no Rio de Janeiro.

---

<sup>133</sup> BRANDÃO, 2012.

Nessa mesma época, circulava a primeira revista especializada na difusão do ciclismo no Brasil, a Revista Bici Sport, que circulou de 1985 até o final da década seguinte. A revista publicava mensalmente inúmeras matérias sobre ciclismo, em especial sobre as BMX, *Mountain Bike* e Triátlon, contribuindo com a difusão dessas modalidades. Os anúncios dos fabricantes de bicicleta, nacionais e estrangeiros, e bicicletarias da cidade de São Paulo mostravam que o objeto circulava com mais intensidade na cidade naquela época.

Encontramos poucos números da revista (com edições espaçadas entre 1993 e 1999) na Biblioteca da Escola de Educação Física e Esporte da Universidade de São Paulo (EEFE-USP). Esse fator torna impreciso o período de publicação e circulação dessa revista centrada na prática do ciclismo e responsável por publicar resultados de provas de ciclismo de estrada, BMX, MTB e Triátlon.

A revista realizava avaliação e comparação de bicicletas de marcas nacionais e importadas; promovia discussões e fóruns sobre a bicicleta e sua relação com o mercado, o consumo, a indústria e a mobilidade urbana; seguia a tendência de publicações direcionadas ao público jovem e aos esportes californianos, iniciada pelas revistas dirigidas ao *skate*, conforme apontam os estudos de Brandão (2011; 2012).<sup>134</sup>

Alguns dos incentivadores do uso da bicicleta em São Paulo eram também leitores e expressavam opiniões. Arturo Alcorta e Renata Falzoni, Alfredo Sirkis, dentre outros, participavam também das discussões promovidas pela Revista Bici Sport. Junto a todo o processo da prática, da indústria e do mercado ciclístico vimos surgir, na cidade de São Paulo, grupos ciclísticos que organizavam competições no interior e passeios pelas ruas da capital.

Com o mercado crescendo muito rapidamente aparecem as primeiras mudanças. O mercado editorial tinha até então somente a revista Bici Sport, passa a ter outros títulos, como *Ciclo Notícias*, *Ciclo Magazine* e mais tarde *Revista Bicycle* voltadas para o setor da bicicleta, e uma coluna na revista *Trip* que sempre exerceu forte influência sobre grupos sociais que ditam tendências. Surgem vários grupos organizados por todo o Brasil promovendo todo tipo de evento, de passeios noturnos a cicloturismo (ALCORTA, 2016).

---

<sup>134</sup> Assim como nas publicações voltadas ao skatismo, é possível, a partir de uma leitura sistemática das revistas Bici Sport, discutir questões sobre o desenvolvimento da prática ciclística dos anos 1980 e 1990. No presente estudo, localizamos a revista e realizamos levantamento e análise de conteúdo importante para os objetivos da pesquisa. Esse material ainda será trabalhado, assim como os sites e blogs, na continuidade da pesquisa sobre a bicicleta.

Paulo de Tarso, outro ciclista da época, em texto publicado no site do grupo ciclístico Sampa Bike`s, diz que em 1995 “Revistas especializadas, nacionais e importadas traziam as últimas novidades nas bancas”.<sup>135</sup> Dentre as novidades às quais se refere Tarso, destacam-se as competições internacionais de modalidades de ciclismo esportivo já citadas, como o MTB, BMX, Triátlon e o cicloturismo, e ainda famosas provas de ciclismo de Estrada ou *Speed*.

Segundo Paulo de Tarso, os relatos de competições de todas essas modalidades mundo afora serviam de inspiração para que os ciclistas brasileiros promovessem provas adaptadas às cidades próximas a São Paulo e Rio de Janeiro, como: competições de reconhecimento internacional, como o Campeonato Mundial de MTB, o *Tour de France*, o *Race Across America (RAAM)*, além da famosa prova havaiana *IRONMAN* e *MMonth* - “A mais badalada prova de MTB do planeta”.<sup>136</sup>

Os resultados e as quebras de recordes destacavam-se nas capas da revista, juntamente com imagens de corpos atléticos pedalando suas bicicletas. Os grupos e as equipes se distinguiam por uniformes que estampavam os patrocinadores da modalidade. Os equipamentos e os acessórios de segurança exigidos nas competições eram divulgados na revista: óculos escuros, capacetes e sapatilhas que se acoplam aos pedais –quase unânimes para todas as modalidades. Em casos específicos, como de modalidades de ciclismo BMX, *Dirt Jump*, *Free Style* e *Downhill*, nos quais acontecem manobras e saltos, capacetes fechados, luvas robustas, peitorais, joelheiras e outros equipamentos, utilizados de maneira similar no *Motocross*, integram parte da vestimenta dos ciclistas dessas modalidades.

Durante a década de 1990 no Brasil, houve um aumento expressivo de campeonatos e de participantes das diversas modalidades de ciclismo, motivado pela profissionalização da organização das provas. No caso do MTB, ampliou-se sua aparição na mídia, como no caso do *Open de Verão*, campeonato patrocinado pela Caloi e que, segundo Tarso, dispunha de boa premiação e cobertura da Rede Globo. Campeonatos nacionais davam destaques ao ciclismo brasileiro levando a participações de ciclistas brasileiros em provas internacionais. A Triatleta Fernanda Keller chegou a obter a terceira colocação no *IRONMAN* havaiano de 1994.<sup>137</sup> No ano seguinte, Ivair Teixeira alcançaria a 57ª colocação no Campeonato Mundial realizado na

---

<sup>135</sup> TARSO, Paulo de. *História do Mountain Bike no Brasil*. Os 20 primeiros anos. Relato pessoal. Disponível em: <<http://sompabikers.com.br/dicas-e-curiosidades/historia-do-mountain-bike-no-brasil-os-20-primeiros-anos/>>. Acesso em: 20 maio 2016.

<sup>136</sup> Revista Bici Sport Ano IX nº 63 ago. 1994.

<sup>137</sup> Capa da Revista Bici Sport de agosto de 1994: “Especial Ironman: Fernanda Keller, pódio brasileiro no Havai”.

Alemanha, o que garantiu a vaga brasileira na Primeira Participação do MTB nos Jogos Olímpicos, em Atlanta, EUA.

Algumas provas do calendário nacional integraram o circuito mundial de muitas modalidades, como é o caso da MTB 12 horas de São Paulo, realizada pela primeira vez em Campinas em 1996, pelos ciclistas Edu Ramires e pelo colunista da Bici Sport, Ale Torres. Em 1996, a *Specialized Cactus Cup*, que, segundo Tarso, “era umas das competições mais famosas do mundo na época”,<sup>138</sup> teve a participação de atletas famosos no circuito mundial como o campeão daquele ano, o costarriquenho Andrés Brenes, que representava a equipe Ritchey, e “a lenda do *Mountain Bike*”, o norte-Americano Ned Overend, que “corria pela *Specialized*”.<sup>139</sup>

A revista Bici Sport abriu espaço para ampliação da difusão da cultura ciclística e das técnicas que a envolvem. Publicou inúmeras matérias nas quais mostrava e indicava técnicas de treinamento físico e técnico de pilotagem dos mais variados estilos de MTB; métodos de preparação física e nutricional de atletas aos leitores. Os modelos de competição começaram a ser vendidos e oferecidos pelas grandes fabricantes mundiais, Specialized, Diamont Black, Ritchey, Trek. Cannodale, GT, dentre outras que iniciavam no crescente mercado nacional e patrocinavam provas e atletas como estratégia de marketing.

O oligopólio estabelecido pela Caloi e pela Monark se manteve até o final dos anos 1980. Ambas as fabricantes sofreram forte impacto nas vendas desde o advento da MTB e a reabertura do mercado nacional às marcas importadas quando cresceu a procura por modelos específicos para a prática dessa modalidade. Alcorta (2016) diz que até 1985 não havia no mercado modelos que favorecessem a prática do MTB. Apenas depois do lançamento de dois modelos, Monark Ranger e Caloi Cruiser, a prática do ciclismo de montanha se tornou possível. Desse modo, conforme Alcorta (2016), antes disso ou se importavam bicicletas de outros países, o que era muito caro, ou se modificavam os modelos nacionais, como ocorreu na década de 1970 nos Estados Unidos.

O mercado nacional dominado até o final da década de 1980 por duas grandes fabricantes, começou a dividir o mercado com novas fábricas e produtos importados. Em matéria publicada na Revista Bici Sport de maio de 1993, intitulada “A Indústria Nacional Contra-Ataca”, o colunista George Panara destacou a força da indústria da bicicleta apesar da aparente crise no mercado nacional. O artigo aborda o crescimento da concorrência nacional

---

<sup>138</sup> TARSO, s/d.

<sup>139</sup> TARSO, s/d.

por causa do surgimento de novas fábricas de quadros e de peças de bicicleta. Os motivos apontados pelo depoente são: a abertura do mercado de importações e o crescimento do mercado interno que, segundo ele, era um mercado que já existia, porém era reprimido e só despertou para o consumo de bicicletas quando acompanhou as tendências mundiais.

Essa tendência vinha dentro das maletas dos executivos das fabricantes nacionais que frequentavam feiras internacionais, buscando modernizar o processo de fabricação nacional de bicicletas. As feiras ganharam suas versões brasileiras e atraíram o interesse do mercado internacional. Entre 20 e 28 de novembro de 1993, aconteceu em São Paulo o “II Salão de Motos, Ciclomotores e Bicicletas”, promovido pela ABRACICLO, no qual houve expositores do Brasil e do mundo.<sup>140</sup>

Em outubro de 1993, a segunda edição do salão teve 137% mais expositores do que a primeira, realizada em 1991. Na edição número 5, a Revista Bici Sport informa que o Salão teve 89 estandes, divididos entre fabricantes de bicicletas e acessórios nacionais e internacionais, que trouxeram a São Paulo as novas tendências do mercado de bicicletas no mundo. O Salão foi precedido do 31º Encontro Nacional dos Fabricantes e Comerciantes de Bicicleta e Peças, organizado pela Associação Nacional dos Fabricantes de Componentes de Bicicletas (ANFACICLO) num ano que havia produzido 4 milhões de unidade com a meta de expansão para 6 milhões já no ano seguinte.

Com o propósito de estimular o mercado das nacionais, na edição da Revista Bici Sport número 48 de maio de 1993, publicou-se, na seção de opinião, o artigo “Bikes: ‘Made in Brazil’ x ‘Made by Brazil’” do diretor de marketing da Mornark, Daniel Galindo, que apontava a paridade da tecnologia japonesa utilizada tanto pelas marcas nacionais como pelas importadas. Galindo pretendia lançar a Monark contra o crescente aumento do comércio de bicicletas importadas, justificando que desde os anos 1970 a marca investia em componentes importados da marca japonesa Shimano, a mesma fornecedora das famosas marcas americanas e europeias.

Os anúncios da Caloi demonstravam que a marca exportava suas bicicletas para serem vendidas no mercado norte-americano<sup>141</sup>. Com o bordão “Os gringos também adoram uma *bike* importada” novamente citavam-se os componentes da Shimano como diferencial na qualidade das bicicletas nacionais. Diferentemente da Monark, que usava apenas as peças importadas, a Caloi usava também peças que tinham em abundância no mercado nacional,

---

<sup>140</sup> Revista Bici Sport, n. 53, 1993, p. 62.

<sup>141</sup> Ibid., p. 50/51.

como pneus e rodas. A partir da década de 1990, a Caloi seria representante e distribuidora oficial da famosa e já citada marca japonesa de componentes mecânicos, a Shimano. Nos anos 1980, esse consistia no único espaço de atuação possível de ser explorado e a forma mais fácil de competir com a Caloi e a Monark, apontam HEXSEL; SLONGO; LUCE (1991). Isso demonstra a incapacidade da indústria nacional de produzir componentes de alta qualidade como os que a marca japonesa fabricava e fabrica até hoje.

Durante toda a década de 1990, o mercado nacional dispôs de marcas importadas, visto que a qualidade do produto importado fez com que a indústria nacional estabelecesse acordos e parcerias com empresas estrangeiras. Panara (1993) aponta que em 1993 as visitas às feiras internacionais serviam para estreitar laços entre a Caloi e a marca norte-americana Specialized. De início, a Caloi importava os modelos de MTB e Estrada da Specialized, mas com o passar do tempo a empresa brasileira montava e, logo depois, produzia bicicletas da empresa americana. Isso demonstra a tendência global seguida pelo mercado nacional de bicicletas. A partir de 1993, a Monark e a Caloi atuavam em quase todos os campos do ciclismo e, no caso da Caloi, também no mercado *fitness*, produzindo bicicletas ergométricas e esteiras de corrida.

### 2.3 A EMERGÊNCIA DO CICLOATIVISMO PAULISTANO (1980-2000)

Em decorrência da busca de novas práticas de lazer, a bicicleta integrou o cotidiano da classe média paulistana. Durante toda a década de 1970, como vimos, Caloi e Monark haviam conquistado amplo espaço no mercado na comercialização de bicicletas, o que fez o objeto atingir um público anteriormente conquistado pela indústria automobilística: a classe média. Em meados de 1970, o crescimento nas vendas de bicicleta em São Paulo levou muitos paulistanos a adotarem o ciclismo como prática de lazer.

Durante as décadas de 1980 e 1990 surgiram em São Paulo vários grupos de ciclismo estimulados pela popularização do MTB. Xavier (2007) aponta que nessa época cresceram as iniciativas cicloativistas no Brasil. Em meio ao desenvolvimento da Política Nacional de Mobilidade Urbana cresceu a participação social de várias camadas da sociedade em conferências que pretendiam estabelecer parâmetros para o planejamento urbano desde a década de 1980. Valendo-se de depoimentos de atores do movimento ciclístico dos anos 1980, Xavier (2007) aponta que, no Rio de Janeiro, Alfredo Sirkis e Fernando Gabeira organizaram

as primeiras pedaladas rumo à consolidação do cicloativismo no Brasil. Em depoimento a Xavier (2007), Zé Lobo, Presidente da Associação Transporte Ativo e ciclista desde a década de 1980, relata o que presenciou no início de suas pedaladas no Rio de Janeiro:

Eles traziam uma outra cultura de lá e já queriam implantá-la por aqui. Nessa época, em 1984, houve a primeira *Bicicleata*, pedalada que vinha pela Orla do Flamengo e ia até o Leblon, liderada por ambos. Por alguns anos muito pouco ouvi falar de ciclovias ou cicloativismo até que em 1990 em uma corrida de MTB em Teresópolis, fui dar um depoimento à um repórter da *Bicisport*. Ali pela primeira vez percebi o que era o cicloativismo, o repórter era o Arturo Alcorta. Naquele dia ele me abriu os olhos para a bicicleta na cidade, que eu já utilizava, mas nunca tinha visto como um veículo! (LOBO, 2007 apud Xavier, 2007, p. 133).

Segundo Zuge Jr. (2015, p. 24), é no contexto da expansão das práticas ciclísticas que o uso da bicicleta, disseminado entre as classes populares desde os anos 1960, atinge nos anos 1980 a prática de lazer da classe média: “comprar essas bicicletas, divertir-se nos finais de semana fora de São Paulo e durante a semana nos passeios noturnos em grupos grandes”.

Em 1988, a ciclista Renata Falzoni organizou um passeio noturno de bicicleta pelo centro da cidade de São Paulo. O primeiro passeio *Night Biker's* teve a presença de 30 pessoas. Os passeios começaram a acontecer com certa periodicidade e, em 1989, nascia o clube ciclístico *Night Bike's Club do Brasil*. Os passeios organizados pelo *club* levaram representantes da classe média paulistana a experimentar a sensação de andar de bicicleta em meio ao trânsito.

Com o tempo, Renata, jornalista esportiva especializada em bicicleta e umas das primeiras vozes do MTB na mídia nacional, defendeu o uso da bicicleta como meio de transporte em São Paulo e usou o espaço que tinha na mídia para promover os passeios do *Night Bike's*. Durante os passeios, os ciclistas eram estimulados a manter atitudes de segurança no trânsito e a usar capacete. Com a expansão de grupos similares ao que Falzoni criara com ajuda de outros ciclistas e quando este passou a ser associado a outros grupos que surgiram pela cidade, Renata publicou, em outubro de 1993, na seção de opinião da *Bici Sport*, o artigo “Night Bikers não é caos da madrugada”.

Ela apontava que o nome *Night Biker's* surgira em 1989 no encontro com velhos amigos, como Daniel Aliperti e Chico Macchione. Integravam o grupo “Arturo, Daniel, Yukito Sonohara Oswaldo Pepe, Luiz, e Marcelo Brown. Sob sua liderança surgiram grupos independentes com o objetivo de pedalar em pequenos grupos, pois o barato sempre foi pedalar em pequenas turmas, devido a agilidade e segurança no trânsito” (FALZONI, 1993).

A autora ressaltou que a ideia “pegou por uma necessidade do tempo”, demonstrando como andar de bicicleta na cidade conquistou parte da opinião pública. No seu artigo destaca-se ainda uma das primeiras menções à Massa Crítica de São Francisco.<sup>142</sup>

Seguindo a febre dos passeios noturnos, grupos mais específicos se formaram na cidade. É o caso do primeiro grupo de ciclismo noturno feminino, o Saia na Noite, organizado por Teresa D'Aprile, Élia Gouveia S. Novo, Nilva Imai, Silvia Rosseto e Vera Brilho. Segundo o site mantido pelas participantes, o “Saia na Noite foi criado em 1992, por um pequeno grupo de mulheres que já praticavam o ciclismo e sentiram a necessidade de abrir um espaço direcionado diretamente ao público feminino no mundo das bicicletas”.<sup>143</sup> O grupo se mantém ativo e continua a promover pedaladas regulares à noite pelas zonas nobres da capital paulista, além de organizar pedaladas nos finais de semana, algumas delas beneficentes, como prática de lazer, mas atendendo aos propósitos do cicloativismo.

Outro grupo formado na época tinha no cicloturismo a aposta para conseguir difundir a prática ciclística. Em 1993, surgiu o *Sampa Biker's*, grupo de ciclismo criado pelo arquiteto Paulo de Tarso e pelo executivo de marketing Reinaldo Ópice, conhecido como um dos primeiros a promover passeios noturnos em trilhas e viagens de bicicletas, contribuindo, desse modo, com a difusão do cicloturismo. Citamos tais grupos pois eles se mantêm ativos até a finalização desta pesquisa e porque seus integrantes são considerados os primeiros cicloativistas da cidade de São Paulo. Contudo, não podemos desconsiderar outros tantos ciclistas que se aventuram por conta própria seja na prática desportiva, seja no ciclismo como transporte.

Durante os anos 1990, cresceram as iniciativas cicloativistas, o que encorajou a participação dos grupos ciclísticos noturnos no ativismo. Em 1998, a campanha “Bicicleta Brasil: pedalar é um Direito” organizada por Renata Falzoni e outros cicloativistas, como Milton Gouveia Franco, Antônio Olinto, Adyr de Lima, Marcos Cezário, Leandro Simões e Bill Presada, levou integrantes de grupos ciclísticos de São Paulo e do Rio de Janeiro a pedalarem de Paraty à Brasília em uma manifestação que reivindicava o cumprimento das leis para bicicletas estabelecidas pelo “Novo Código de Trânsito Brasileiro”- CTB de 1997.

---

<sup>142</sup> Massa crítica é uma “coincidência organizada de ciclistas que pedalam pelas cidades em busca de tirar o ciclista urbano da invisibilidade”. Trabalharemos a questão das massas críticas no terceiro capítulo desta pesquisa.

<sup>143</sup> Saia na Noite, 2016.

Segundo Fernando Barcellos (2015), em seu artigo “Cicloativismo, Planejamento Urbano e Direito a Cidade”, em diferentes momentos da história nacional o uso da bicicleta tem sido terreno para as discussões sobre o planejamento das cidades. Segundo o autor, o assunto ganha espaço na internet, na mídia impressa e televisiva e estudos sobre a implantação de ciclovias têm feito parte da agenda de alguns governantes. E completa dizendo que: “Diversos grupos e partidos políticos apresentam críticas e soluções aos problemas. O papel das universidades na capacitação em transportes não motorizados já foi objeto de análise do Ministério das Cidades, do BID e da ONU”<sup>144</sup>.

Durante a década de 1980 e 1990 em meio à hegemonia do automóvel na sociedade, os estudos do Grupo Executivos para a Integração da Política de Transporte-GEIPOT trouxeram à tona discussões que seriam apropriadas pelo cicloativistas da década de 1990. Segundo Fernando Barcellos (2015)<sup>145</sup>:

O direito a cidade, seu uso para esporte, lazer e a luta contra violência e os atropelamentos, no trânsito, foram as bandeiras que unificavam os ciclistas nesse período. É difícil fazer separações e categorizações, pois o ciclismo esportivo e os cicloturistas (fazem passeios e viagens) começaram a se organizar para pedalar em São Paulo a noite, como forma de lazer” (BARCELLOS, 2015, p. 5)

Desde a década de 1970, já havia a participação de ciclistas nos órgãos de planejamento urbano e também na Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte (GEIPOT). Esses ciclistas e engenheiros, Antônio Carlos de Mattos Miranda e José Carlos Aziz Ary, participaram da Primeira Reunião sobre o Meio Ambiente em Estocolmo, na Suécia em 1972.<sup>146</sup> Segundo Barcellos (2015), ao retornarem ao Brasil “com a sensação que deveriam fazer a coisas semelhantes no Brasil” publicaram, em 1975, por meio do GEIPOT, o Primeiro Manual de Planejamento Cicloviário no Brasil. O autor completa que o manual possui relação direta com o debate levantado pelo cicloativismo nas décadas seguintes, como a crítica ao excessivo investimento no carro como modelo de transporte e a bicicleta como alternativa.

---

<sup>144</sup> BARCELLOS, 2015, p. 1.

<sup>145</sup> BARCELLOS, Fernando H. G. Cicloativismo, Planejamento Urbano e direito a cidade. In: *Anais XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*, Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <[http://xviananpur.com.br/anais/?wpfb\\_dl=459](http://xviananpur.com.br/anais/?wpfb_dl=459)>. Acesso em: 10 fev 2016.

<sup>146</sup> BARCELLOS, 2015.

Nas décadas de 1980 e 90, mesmo que de modo incipiente, essa bandeira ganhou força entre os Cicloativistas, em especial, os que tiveram de contato com o Movimento pela Reforma Urbana na Assembleia Nacional Constituinte, em 1988. Já o ciclismo esportivo aderiu e atuou com vigor na luta contracultura dominante do carro, embora esta pauta não tenha sido generalizada e forte entre ciclismo esportivo (BARCELLOS, 2015, p. 9).

Nessa conjuntura, em abril de 1994, a Revista Bici Sport número 59 iniciou a publicação de matérias que discutiam a bicicleta como meio de transporte. O fórum promovido pela revista já era anunciado no meio editorial como espaço democrático para discutir questões ligadas ao ciclismo urbano. Naquela edição, o “Fórum Bici” apresentou a matéria Ciclovias em Discussão, assinada por Cristiana Felipe e Silva. A revista promoveu uma reunião com “arquitetos, engenheiros e representantes de órgãos e associações ligados no assunto”<sup>147</sup> no Brasil, mas principalmente na cidade de São Paulo.

Na opinião de Walter Feldman, ex-vereador da cidade de São Paulo, responsável por criar o projeto de lei 10.907/90, de 18 de dezembro de 1990 – sobre a obrigatoriedade de implantação de ciclovias no canteiro central de novas avenidas –, o incentivo ao transporte por bicicletas era um interesse da população e das empresas, pois, com condições de transporte favoráveis, os trabalhadores não chegariam atrasados ao trabalho. Feldman afirmava: “Precisamos de amplas campanhas educativas e para preservar o meio ambiente para garantir melhores condições para as gerações futuras”.<sup>148</sup>

Podemos notar o interesse da indústria da bicicleta em apoiar as iniciativas que buscavam o reconhecimento do objeto como transporte. Jorge Ubirajara, representante da Abraciclo, aponta a importância da bicicleta como veículo não poluente: “A bicicleta quer e tem direito a um espaço em nossa cidade”, comentou referindo-se à Classe “A” que há pouco tempo havia descoberto a bicicleta como meio de transporte. Em outra matéria, janeiro de 1994, assinada por Cristiana Felipe e Silva na Bici Sport, a autora relatou os resultados do seminário sobre a “Bicicleta e suas funções no transporte, no esporte e lazer” que já havia sido realizado no dia 9 de dezembro de 1993 em parceria da Abraciclo e do Instituto de Engenharia de São Paulo. O evento teve a participação de técnicos da CET, da Secretaria do Meio Ambiente de São Paulo, representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTP) e responsáveis por apresentar o panorama da bicicleta no país naquele momento.

---

<sup>147</sup> Bici Sport, n. 59, abril 1994, p. 70.

<sup>148</sup> Ibid., p. 72.

As ciclovias passaram a ser reivindicadas por ciclistas do Brasil todo, mas principalmente do Rio de Janeiro e de São Paulo, por cidadãos e entidades da sociedade civil.<sup>149</sup> O ciclismo esportivo aderiu em parte à luta por melhores condições em pedalar na cidade. Não há de se negar que os primeiros cicloativistas de São Paulo vieram tanto do MTB quanto dos passeios noturnos que se organizaram pela cidade no final dos anos 1980. Figuras como Arturo Alcorta, Renata Falzoni, Sergio Bianco e Alfredo Sirkis estão entre os mais citados nos textos que consultamos para realização desta pesquisa.

Em outra matéria da Revista Bici Sport, de setembro de 1995, a preocupação com o meio ambiente apontou a bicicleta como solução para o problema da poluição e dos engarrafamentos de São Paulo. A matéria, intitulada “Solução Antiga”, assinada por Ricardo Fonseca, apontou o crescente número de problemas respiratórios ocasionado pela poluição de carros, além do crescimento da frota em circulação na cidade. Um problema que teve como uma alternativa o sistema de rodízio de veículos realizado em São Paulo, Cidade do México, Santiago e Atenas.

Citando a Lei número 10.907/91 do vereador Walter Feldman, Fonseca (1995) apontou que São Paulo caminhava na contramão das iniciativas de outras cidades no controle do trânsito caótico. Segundo o artigo, o não cumprimento da lei afetava diretamente quem escolhia se transportar por bicicletas na cidade. Uma pequena nota ressaltava:

Lugar de Bike é na Rua.

A proposta de se fazer o ‘1º dia Nacional de Motor desligado’ Vem ganhando corpo e sendo discutida por diversos grupos ambientalistas, políticos, veículos de comunicação e associações representativas dos fabricantes e importadores de bicicletas. A data ainda não está definida, mas o projeto prevê que algumas centenas de milhares de pessoas ocupem as ruas de pelo menos cinco das principais capitais brasileiras: Belo Horizonte, Curitiba, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo. A ideia defendida pelas pessoas e grupos que estão coordenando esse movimento não é a de uma ocupação casual das ruas, mas sim de uma ocupação conceitual, com todos os ciclistas trafegando pelo lado direito das vias. Através de uma ciclofaixa imaginária, e devidamente equipados. A Bici Sport apoia integralmente esta ação e estamos dando todas as informações sobre ela em nossas próximas edições (FONCECA, BICI SPORT, n. 76, ano XII, set. 1995, p. 60; 61).

---

<sup>149</sup> Bici Sport, n. 58, abril 1994, p. 70.

Segundo Barcellos (2015), os cicloativistas se valem da bandeira contra a violência no trânsito como pauta principal das ações e críticas que organizam, usando como argumento o fato de que com o aumento do número de ciclistas tornam-se mais constantes os atropelamentos.

Outro grupo importante foi a Associação dos Ciclousoários da Grande Florianópolis – Viaciclo, que surgiu em 2001. Seus organizadores já participavam, desde os anos 70, de debates e atos sobre problemas de trânsito envolvendo a bicicleta. O 1º Encontro Nacional de Cicloativistas, foi uma iniciativa da Viaciclo –em parceria com o grupo CicloBrasil, programa de Extensão Universitária do Centro de Ciências da Saúde e do Esporte – CEFID da Universidade do Estado de Santa Catarina UDESC (criado em 1997 como projeto Pedala Floripa), no âmbito do programa internacional Low Cost Mobility Initiatives (LOCOMOTIVES), coordenado pela ONG holandesa Interface for Cycling Expertise (BARECELLOS, 2015, p. 4; 5).

A partir daí o cicloativismo cresceu no Brasil. Em 22 de junho de 2006, a Escola de Bicicletas, coordenada por Arturo Alcorta, promoveu em São Paulo o 2º Encontro Nacional de Cicloativistas no qual decidiu-se criar a União dos Ciclistas do Brasil (UCB), que somente iniciaria seus trabalhos no ano seguinte durante a realização do 3º Encontro Nacional de Cicloativistas, realizado no Rio de Janeiro.

Para Xavier (2007), os cicloativistas, juntamente com os professores dedicados a pesquisar alternativas para o transporte por bicicletas na cidade, possuem importante papel na construção e execução da política nacional de mobilidade urbana, ao colocar técnicos e planejadores em contato com o que há de mais moderno a nível internacional sobre a promoção do uso da bicicleta como meio de transporte. Contudo, a autora conclui que apenas o conjunto formado pelo estado, pelas leis e por todo corpo social torna-se capaz de implementar mudanças na política de mobilidade nas cidades brasileiras.

A sociedade civil continuou (e continua) exercendo seu papel ao longo dos anos 1990. Segundo Pequini (2005), em 2001 uma pesquisa realizada pelo GEIPOT registrou a existência de 18 associações espalhadas pelo Brasil cujo objetivo assentava-se na conscientização da bicicleta como veículo de transporte. Em recente publicação, o livro “A Bicicleta no Brasil 2015” – organizado por entidades que defendem o uso da bicicleta no Brasil como meio de transporte, dentre elas o Bike Anjo, Aliança Bike, o Programa Bicicletas para Todos e pela própria UCB – mapeou iniciativas de promoção do uso da Bicicleta em 10 capitais brasileiras, incluindo São Paulo.

## 2.4 MOBILIDADE URBANA E POLÍTICA DE TRANSPORTE EM SÃO PAULO (1980-2012)

O automóvel está entre os maiores causadores dos problemas enfrentados nas grandes cidades do mundo: congestionamentos, acidentes mortais, guerras travadas em torno da escassez de combustíveis fósseis, aquecimento global e doenças causadas pela poluição são os principais problemas causados pelo excessivo número de automóveis circulando nas cidades. Durante todo século XX, a massiva motorização das cidades fez com que houvesse inúmeros investimentos estruturais para acomodar o tráfego, primordialmente o de automóveis. O crescimento desordenado dos espaços e do número de veículos em certas cidades, aliado ao não investimento em transporte público e alternativo, e sim no modelo motorizado individual, refletiu na mobilidade um dos grandes problemas das metrópoles.

Segundo Janice Providelo (2014), a mobilidade mostra-se essencial para o desenvolvimento de atividades urbanas e influencia diretamente os indivíduos e as atividades econômicas da cidade.<sup>150</sup>

Para Cláudia Zanina (2012), a mobilidade está associada às pessoas e aos bens e

[...] corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, considerando-se as dimensões do espaço urbano e a complexidade de atividades nele desenvolvidas; capacidade de as pessoas se deslocarem no meio urbano para realizar suas atividades (ZANINA, 2012, p. 17).

Zanina completa dizendo que tarefas do dia a dia, como estudar, trabalhar e se divertir, tornam-se dificultadas por causa da mobilidade, consumindo recursos financeiros, humanos e naturais, além de refletir no convívio e nas interatividades nas cidades.<sup>151</sup>

---

<sup>150</sup> PROVIDELO, Janice Kirner. O transporte por bicicletas como forma de mobilidade urbana sustentável no Brasil. In: SIDTecS - Simpósio de Desenvolvimento, Tecnologia e Sociedade, 2014, Itajubá-MG. Anais do SIDTecS - Simpósio de Desenvolvimento, Tecnologia e Sociedade, 2014.

<sup>151</sup> ZANINA, Cláudia A. S. *A utilização da bicicleta para uma mobilidade mais sustentável no trânsito*. Monografia (*Lato Sensu* em Psicologia do trânsito). Universidade Paulista, Maceió, 2012.

No site da Associação Transporte Ativo, o texto escrito por João Lacerda<sup>152</sup> intitulado “Bicicleta como política pública” diz que a “A mobilidade é um fenômeno coletivo de percepção individual. [...] Cada papel exercido pelos cidadãos, muda a sua percepção da realidade urbana.”

Segundo Providelo (2014), em decorrência de fatores como o crescimento econômico, o controle da inflação e, primordialmente, dos incentivos do Governo Federal à indústria automobilística, a partir de 1950 cresceu consideravelmente o número de automóveis nas cidades brasileiras. Os incentivos foram realizados em forma de renúncia fiscal e pela manutenção do preço do petróleo abaixo do praticado no mercado mundial. Usando números fornecidos pelo departamento nacional de trânsito, Providelo (2014) aponta que entre esses anos o número de automóveis subiu de 5,8 para 11,7 carros para cada 100 habitantes, chegando ao número de 22,2 na década seguinte. Contudo, não se constata considerável crescimento do uso de bicicletas.

O Brasil possui a maior frota de bicicletas da América Latina, mas, segundo autores citados nesta pesquisa, a maioria não circula por falta de condições favoráveis no compartilhamento das vias ou de infraestrutura própria. Apesar de haver muitos estudos e planos que buscam incentivar a bicicleta como meio de transporte alternativo ao transporte urbano, pouco se fez no Brasil para incentivar seu uso.<sup>153</sup>

Os planos de transporte começaram a ser estruturados e implementados no país ainda na década de 1960, quando foram criados o já citado GEIPOT e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU). Junto a isso os primeiros passos em direção ao incentivo da bicicleta como meio de transporte alternativo no Brasil ocorreram na década de 1970.<sup>154</sup>

---

<sup>152</sup> LACERDA, 2013, s/p.

<sup>153</sup> PROVIDELO, 2014; ZANINA, 2012.

<sup>154</sup> Para dar corpo à discussão sobre o assunto na pesquisa dentre os trabalhos aqui apontados, destacamos a relevância dos estudos da professora doutora em Política Social pela Universidade Federal de Santa Catarina, Giselle Xavier. Seus trabalhos desenvolveram-se no campo dos estudos sobre a política de mobilidade urbana, por possuir uma grande quantidade de artigos publicados nessa área, destacando-se a participação da pesquisadora em diversos grupos e organizações cicloativistas nacionais e internacionais. A tese de doutorado de Giselle Xavier intitulada “O Desenvolvimento e a inserção da Bicicleta na Política de Mobilidade Urbana Brasileira”, publicada em 2011, busca “situar o desenvolvimento como processo e utilizar este conhecimento para contextualizar a inserção da bicicleta na política nacional de mobilidade urbana” considerando os agentes e atores da sociedade civil engajados na sua construção de tais planos (XAVIER, 2011, p. 17).

Segundo a doutora em Política Social, Giselle Xavier (2007),<sup>155</sup> o GEIPOT, criado em 1965, durante a ditadura militar, objetivava o desenvolvimento de estudo na área de transportes. Era um órgão interministerial submetido ao Ministério da Viação e Obras Públicas, que foi responsável por desenvolver e executar trabalhos especializados no planejamento de transporte durante quase quatro décadas no Brasil.

Em 1976, pensando em uma alternativa ao transporte motorizado, o GEIPOT contratou dois especialistas técnicos para elaborar planos de mobilidade por bicicletas. Os engenheiros urbanos, Antônio Carlos de Mattos Miranda e José Carlos Aziz Ary, foram responsáveis por elaborar o “Manual de Planejamento Cicloviário: Uma política Nacional para o Uso da Bicicleta”, que seria reeditado em 1984, já no contexto da reabertura política do final da ditadura militar.

Xavier (2007) aponta que de 1965 até 1975 as ideias gestadas no GEIPOT difundiram-se entre os planejadores municipais por meio de cursos que o órgão e a EBTU promoveram pelo país. Segundo o arquiteto Sérgio Bianco, técnico em planejamento cicloviário e de transporte e cicloativista,<sup>156</sup> a partir da década de 1970, em meio à crise do petróleo e ao crescimento do cuidado do corpo, surgiram as primeiras iniciativas governamentais de apoio ao uso da bicicleta como meio de transporte e promoção de atividades para a saúde.

---

<sup>155</sup> Reproduzimos aqui na íntegra o mini currículo citado em nota de rodapé no doutorado de Giselle Xavier: “A autora tem graduação em Medicina (UFSC), especialização em Ciências do Esporte (UFRGS) e Mestrado em Engenharia de Produção (UFSC). É professora efetiva da Universidade do Estado de Santa Catarina (UDESC) desde 1990, estando lotada no Centro de Ciências da Saúde e do Esporte (CEFID), onde coordena o grupo CicloBrasil – programa de extensão e pesquisa em mobilidade ativa (andar a pé e em bicicleta), com ênfase no uso da bicicleta como transporte ([www.udesc.br/ciclo](http://www.udesc.br/ciclo)). Atuou como médica em consultório particular – orientação de atividades físicas e hábitos alimentares (1987-2000). Vem atuando na orientação de políticas públicas de transporte sustentável em interação com governos municipal, estadual e nacional – ressaltando-se a participação na criação do programa Bicicleta Brasil, do Ministério das Cidades. Tem sua maior atuação no cicloativismo, sendo uma das responsáveis pela criação da Viaciclo, Associação dos Ciclousuários da Grande Florianópolis ([www.viaciclo.org.br](http://www.viaciclo.org.br)); da União de Ciclistas do Brasil ([www.uniaodeciclistas.org.br](http://www.uniaodeciclistas.org.br)) e da Sustran LAC, Rede de Transporte Sustentável para a América Latina e o Caribe ([www.sustranlac.org](http://www.sustranlac.org)). Participa de vários programas em nível internacional, ressaltando-se a atuação nos programas Low Cost Mobility Initiatives e Bicycle Partnership Program, coordenados pela ONG holandesa Interface for Cycling Expertise ([www.cycling.nl](http://www.cycling.nl)). Atualmente é Diretora da Viaciclo (sendo ex-presidente da mesma); e Conselheira da União de Ciclistas do Brasil ([www.uniaodeciclistas.org.br](http://www.uniaodeciclistas.org.br)) e do Instituto Pedala Brasil ([www.pedalabrasil.com](http://www.pedalabrasil.com))”. XAVIER, Giselle N. A. *O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira*. Tese (Doutorado) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011, p. 17.

<sup>156</sup> XAVIER, 2007.

As prefeituras de grandes cidades promoviam passeios ciclísticos em parcerias com fabricantes de bicicletas incentivados pelas ideias e pelos métodos de saúde e condicionamento físico defendidas e divulgadas pelo Dr. Cooper, que visitou o país no início daquela década. Chegavam a mobilizar cerca de 30 mil pessoas em um único encontro, como ocorrido no Passeio da Primavera em São Paulo, em 1974.<sup>157</sup>

A professora doutora em Planejamento Urbano Regional, Maria Ermelina Brosch Malatesta, desenvolveu dois trabalhos que abordavam questões relativas aos complexos processos que envolvem o transporte por bicicletas em São Paulo. Um deles, encomendado e publicado na coletânea de cadernos técnicos da CET, intitulado “A história dos estudos de bicicleta da CET”, reúne uma série de fatos que envolveram o planejamento ciclovitário bem como os avanços e retrocessos na sua implantação.

Também na sua tese de Doutorado defendida na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, intitulada “A bicicleta nas viagens cotidianas do município de São Paulo”, Malatesta aborda questões “sobre a significância” do transporte por bicicletas na metrópole paulista. A pesquisa aponta fatos históricos das políticas e formação da opinião pública sobre o assunto até 2013.

Segundo a autora, nas décadas de 1970 e 1980, a crise do petróleo, que causou problemas aos proprietários de automóveis, repercutiu mundialmente os planos ciclovitários da Holanda e da Dinamarca. Em 1975, a Secretaria de Planejamento do Estado de São Paulo apresentou a Operação Bicicleta, um concurso sobre como difundir a bicicleta como transporte nas cidades. O resultado foram os planos ciclovitários de duas cidades do interior paulista: Indaiatuba e Araçatuba. Desde então, pode-se afirmar que cresceu sistematicamente a preocupação e os projetos dos planejadores urbanos e de transporte.

Em 1977, surgiu a primeira iniciativa de um planejamento sistemático no país voltado exclusivamente às bicicletas – o Plano Ciclovitário de Maceió –. Em 1978, na cidade de Belém, elaborou-se o primeiro projeto executivo de engenharia brasileiro para implantação de uma ciclovia ao longo de uma rodovia – a PA-400. Ainda, no mesmo ano, Curitiba realizou três levantamentos de dados: junto às vendedoras de bicicletas na cidade; junto aos usuários do transporte coletivo e com 1.037 famílias. A prefeitura pretendia conhecer o número de usuários de bicicleta no município (MALATESTA, 2012, p. 15).

---

<sup>157</sup> MALATESTA, Maria E. B. A história dos estudos de Bicicleta na CET. *Boletim Técnico da Cia. de Engenharia e Tráfego* n. 50, São Paulo, 2012; MALATESTA, Maria E. B. *A bicicleta nas viagens cotidianas do município de São Paulo*. Tese (Doutorado Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo – FAU/USP, São Paulo, 2014.

As pesquisas de levantamentos de dados realizadas pelo GEIPOT, em 1999, revelam que, na década de 1980, muitas cidades aprovaram planos diretores, estudos e projetos que favoreciam o uso e transporte por bicicletas. Segundo Pequini (2005), os estudos do GEIPOT apontam que o desenvolvimento ciclovitário no Brasil foi efetivo apenas em cidades de médio porte. Rio de Janeiro e São Paulo só desenvolveriam seus projetos na década seguinte.<sup>158</sup>

Antes dos planos do GEIPOT, Curitiba (PR) e Joinville (SC) eram umas das poucas cidades que possuíam alguma infraestrutura ciclovitária. No caso de Curitiba, na década de 1970, essa estrutura foi implantada dentro de parques e nas ruas que faziam a ligação entre eles. Segundo o documento produzido pelo GEIPOT em 2001, “Planejamento Ciclovitário: Diagnóstico Nacional”, foi em Joinville que se construiu o primeiro bicicletário do país. Segundo o estudo, na Fundação Tupy, maior empresa da cidade, havia

[...] um estacionamento coberto para bicicletas, com 2.400 vagas, bomba de ar comprimido, espaço numerado para cada um dos veículos, controlador de ciclistas na entrada e na saída, além de outras facilidades de acesso. Foi a primeira vez que se tomou conhecimento da palavra bicicletário. Curioso observar que, próximo, havia um estacionamento para automóveis, com cerca de 50 vagas, sem cobertura. Esse fato, somado à consideração de que a Fundação Tupy possuía mais de cinco mil funcionários ciclistas, forneceu aos técnicos a certeza de que a cidade tinha atitude diversa de outros locais do país quanto ao provimento de infra-estrutura para a bicicleta (GEIPOT, 2001, p. 15).

Tais exemplos serviram de inspiração aos técnicos do GEIPOT responsáveis por elaborar o Manual de Planejamento Ciclovitário. Nos anos subsequentes cresceu a demanda de técnicos interessados nos estudos, o que motivou o Ministério a reeditar o manual em 1984. Segundo o GEIPOT (2001), durante toda as décadas de 1980 e 1990 muitas cidades brasileiras passaram a planejar e aplicar seus planos diretores. Contudo, nesses anos o planejamento de transportes e o próprio planejamento urbano direcionaram-se massivamente ao uso do automóvel em boa parte do Brasil.<sup>159</sup>

---

<sup>158</sup> PEQUINI, 2005.

<sup>159</sup> XAVIER, 2007.

Na ocasião do “Seminário Bicicleta, uma contribuição ao seu uso no Brasil” houve a reedição do manual desenvolvido pelo GEIPOT com o nome “Manual de Planejamento Ciclovitário: uma política nacional para o uso da bicicleta”, juntamente com a divulgação do documento “Planejamento ciclovitário: diagnóstico Nacional”. Para Xavier (2007), o manual de 1974 já demonstrava as preocupações de técnicos de transporte com questões ambientais e com a saúde das pessoas no meio urbano. A partir daí, a bicicleta passou a ser considerada meio de transporte urbano na maioria dos estudos sobre transportes. Segundo Bianco (2016), o manual “passou a ser o grande texto sobre o tema no Brasil, gerando estudos específicos sobre interseções, trechos lineares, estacionamentos e processos de planejamento”.<sup>160</sup>

Nesses anos, a paisagem urbana se transformou radicalmente. Segundo Xavier (2007) mesmo com planos, projetos, estudos e planejamentos urbanos suas aplicações levaram as cidades a crescerem irregularmente; surgiram e se adensaram os bairros periféricos; muitos prédios e edifícios foram construídos, destinados principalmente à moradia da classe média, absorvendo a maior fatia dos subsídios do Fundo de Garantia por tempo de Trabalho (FGTS). Xavier aponta o BNH e o SERFHAU como maiores movimentos de construção civil que o país já havia visto, mas que construíram a maior parte dos prédios em áreas “fora da cidade”.

Em São Paulo, nos anos 1980, o primeiro projeto de ciclovia elaborado pela Companhia de Engenharia e Tráfego (CET) fez valer as diretrizes definidas pelo Ministério dos Transportes e elaboradas pelo GEIPOT. O órgão federal apontava a bicicleta como alternativa à crise do petróleo, a exemplo das bem-sucedidas experiências europeias. O primeiro planejamento ciclovitário da cidade estabeleceu a “ligação entre dois maiores polos de interesse ciclístico de transporte e lazer, em um traçado de pouco mais de 7 km, que na ocasião partia do Parque do Ibirapuera e ia até a Cidade Universitária”.<sup>161</sup>

A proposta tinha como base as diretrizes publicadas nos manuais de projetos do GEIPOT e contava com locais de instalação de paraciclos ao longo do percurso da ciclovia. A ideia era estimular o transporte de baixo custo e de fácil manutenção no cotidiano da população.

---

<sup>160</sup> BIANCO, 2016, s/p.

<sup>161</sup> MALATESTA, 2012.

Segundo Malatesta, o incentivo à bicicleta se deu

[...] uma vez que em várias cidades brasileiras já se registrava a deterioração do transporte coletivo e se intensificavam os congestionamentos, enquanto em outras os sistemas de transporte coletivo não atendiam à demanda. Também era apontada como justificativa para estes programas a crise do petróleo, enquanto que a melhoria do meio ambiente ainda era uma justificativa secundária (MALATESTA, 2012, p. 14).

O traçado desse projeto contemplava o trajeto entre parques da capital e a Cidade Universitária, conhecida por abrigar ciclistas esportivos desde a década de 1980. Era também uma alternativa para desafogar o trânsito de bicicletas do Parque do Ibirapuera nos finais de semana. Em 1994, o projeto foi reformulado para acompanhar as modificações dos traçados das vias, mas, mesmo assim, nunca foi implantado.<sup>162</sup> Malatesta (2012) aponta que o trecho foi contemplado pelo plano de “ciclofaixa operacional de lazer que estabelece sua ligação com dois outros pontos de interesse ciclístico que são o Parque das Bicicletas e o Parque do Povo”.<sup>163</sup>

Durante as décadas seguintes à publicação do Manual de Planejamento Cicloviário, inúmeros projetos de ciclovias foram propostos pela CET, incluindo os Sistemas Cicloviários Setoriais, em 1981, que previam uma infraestrutura com extensão de 174km e criariam setores locais para o trânsito de bicicletas em São Paulo. Malatesta (2012), diz que o plano previa viagens de bicicleta de até 8 quilômetros, dividindo a cidade em 14 setores onde cada um teria a sua estrutura cicloviária local, mas articuladas entre si: “Tratava-se de plano ambicioso tanto pela sua extensão (quase 200 km) como pela proposta de articulação entre as várias regiões da cidade”.<sup>164</sup>

---

<sup>162</sup> Ibid.

<sup>163</sup> Ibid., p. 17.

<sup>164</sup> MALATESTA, 2012, p. 24.

Nos anos 1980, chegou-se a fazer um grande estudo de viabilidade orçamentária e estrutural usando as avenidas que foram construídas sobre o leito dos rios da cidade por manterem um curso propício para o transporte de bicicletas.<sup>165</sup> Desde então, surgiram outros projetos da CET relacionados ao planejamento cicloviário em São Paulo. Chegou-se a implantar 32 quilômetros de ciclovias,<sup>166</sup> a maioria delas em parques, pontos isolados ou apenas interligando áreas de interesse em lazer.<sup>167</sup>

A bicicleta reapareceria novamente em meio às políticas nacionais de transporte com a publicação do Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei nº 9.503 de 23 de setembro de 1997. O Código apontou a bicicleta como veículo a ser protegido em meio ao tráfego urbano. Ao entrar em vigor, o Código transferiu a responsabilidade do planejamento e da circulação de veículos na cidade para as prefeituras, limitando o controle federal e estadual às estradas e às rodovias. As prefeituras passaram a gerir o trânsito local por meio de políticas administrativas próprias. Segundo o CTB, a bicicleta é um veículo de propulsão humana o qual possui prioridade sobre outros veículos na utilização segura das vias da cidade. A partir daí, a bicicleta ganhava mais destaque perante a lei. Assim aparece no CTB:

Art. 58. Nas vias urbanas e nas rurais de pista dupla, a circulação de bicicletas deverá ocorrer, quando não houver ciclovia, ciclofaixa, ou acostamento, ou quando não for possível a utilização destes, nos bordos da pista de rolamento, no mesmo sentido de circulação regulamentado para a via, com preferência sobre os veículos automotores (BRASIL, 1997).

Na opinião da pesquisadora Malatesta (2012), São Paulo não se mostra favorável ao uso de bicicleta devido a sua topografia, clima e condições viárias, por possuir trânsito violento e congestionado, enfim, todas as precariedades e problemas da mobilidade paulistana. Algumas delas, como a má qualidade do transporte público e o excesso de veículos nas ruas foram, na verdade, incentivadoras para o aumento do número de ciclistas na cidade, principalmente em horários de pico.

---

<sup>165</sup> Lei municipal nº 10.907/90 de construção de ciclovias em novas avenidas proposta pelo vereador Walter Feldmann e assinada pelo presidente da Câmara Municipal de São Paulo, Eduardo Matarazzo Suplicy, em 18 de dezembro de 1990 e regulamentada pelo decreto nº 34.854 em 3 de fevereiro de 1995. Idem p. 25, 26.

<sup>166</sup> Em artigo publicado na sessão de opinião da Revista Bici Sport de outubro de 1993, “Ciclovia no reino do Automóvel”, assinado por Alfredo Sirkis, então Secretário Extraordinário de Meio Ambiente da cidade do Rio de Janeiro, o autor dava indícios da crescente demanda de ciclovias para o trânsito seguro de bicicletas e do estímulo ao mercado para que expandisse o seu uso como meio de transporte.

<sup>167</sup> MALATESTA, 2012.

Esta situação, resultado de sistemáticas políticas públicas elitizadas com enfoque ao deslocamento motorizado individual, minimizou a importância do transporte coletivo na estruturação da mobilidade cotidiana paulistana e postergou, sucessivamente, a construção de uma rede de transportes públicos compatível ao processo de metropolização do município. Colaborou assim para criação de um cenário que prima pela perda de qualidade de vida da população que se vê presa, 27 dias por ano, em congestionamentos de trânsito: ‘Em 2009, o recorde de índice de congestionamento em São Paulo - 294 km de lentidão - foi quebrado duas vezes no mesmo dia. Ao longo da última década, 118 km de vias congestionadas têm sido a média diária da cidade nos horários de pico. Entre os anos 2000 e 2008, a velocidade média do trânsito nos horários de pico da manhã e da tarde na cidade de São Paulo foi de 19,30 km/h’ Complementando estas informações, dados do IPEA apontaram que o tempo médio de deslocamento casa-trabalho no município de São Paulo foi de 42 minutos em 2009 (MALATESTA, 2012, P. XX).

A bicicleta passou a ser adotada por aqueles que buscavam fugir dos congestionamentos e do transporte público lotado. Após a promulgação do CTB em 1997, houve crescimento considerável do uso da bicicleta como meio de transporte em São Paulo. A pesquisa de Origem e Destino realizada decenalmente desde 1967 pelo Metrô de São Paulo, aponta que entre 1997 e 2007 houve um crescimento de cerca de 200% no número de viagens diárias de bicicleta no município de São Paulo.

Ainda segundo Malatesta (2012), a bicicleta mostra-se capaz de oferecer uma outra lógica aos deslocamentos diários, por reduzir tempo de viagem, custos e ser liberada das obrigações legais para circulação aplicadas aos veículos motorizados, como necessidade de habilitação e licenciamento/emplacamento. Segundo a autora, por causa dessas peculiaridades da bicicleta, uma política de mobilidade por bicicleta deve envolver, além da implantação de infraestrutura, campanhas de educação no trânsito de caráter educacional e formativas.

A infraestrutura de ciclovias implantou-se em São Paulo ainda nos anos 1990, porém de forma tímida e inexpressiva. A partir do estabelecimento do plano diretor da cidade, em 2002,<sup>168</sup> as ciclovias integraram os planos regionais estratégicos que as incluíram na maioria das subprefeituras da cidade.<sup>169</sup> Em um período de grande crescimento do uso de bicicleta na cidade, instalaram-se paraciclos em terminais de ônibus e foram indicadas as vias para implantação de ciclovias.

---

<sup>172</sup> MALATESTA, 2012.

<sup>169</sup> MALATESTA, 2014.

Malatesta (2012) afirma que outro passo em direção à construção da política municipal de uso da bicicleta se deu por meio da criação do programa Pró-ciclista em maio de 2006, ainda sob comando da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente. A partir de 2005, as ações de promoção do uso da bicicleta passaram a ser responsabilidade da Secretaria Municipal do Verde e do Meio Ambiente, apoiada pela Secretaria de Transportes. Ano que também foi criado no interior da secretaria o Grupo de Trabalho Bicicleta (GT), formado por poder público estadual e municipal e representantes da sociedade civil.

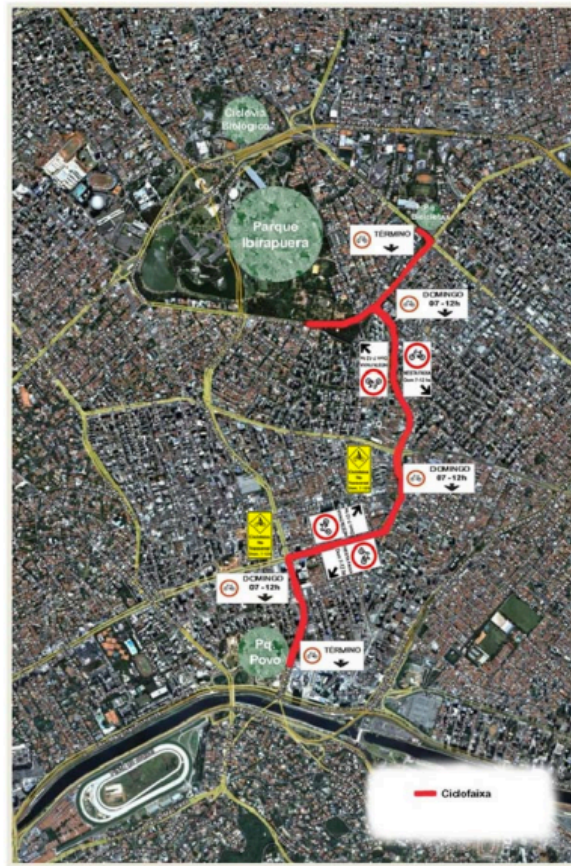
Dentre os participantes da sociedade civil destacasse a participação do cicloativista Arturo Alcorta por meio da Escola de Bicicleta. O GT foi responsável por produzir e publicar um documento onde expunha o plano infraestrutural de ciclovias com 104,8 quilômetros que deveria ser espalhado pela cidade. Mesmo assim, poucas ciclovias foram implantadas e algumas delas tiveram de passar por readequações (MALATESTA, 2012; 2014).

Em 2009, houve nova mudança dos rumos das políticas de mobilidade por bicicletas em São Paulo. A coordenação dos programas ficou sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Transportes. Segundo Malatesta (2012) houve

[...] cobrança de setores da sociedade civil, principalmente ONG's Cicloativistas para que a coordenação do programa de bicicletas da Prefeitura do Município de São Paulo ficasse sob o comando da Secretaria Municipal de Transportes, partindo do princípio da bicicleta ser definida como veículo pelo CTB – Código de Trânsito Brasileiro, e as ações em curso constituírem-se de intervenções de caráter de trânsito e sistema viário (MALATESTA, 2012, p. 42).

Com isso, coube à CET desenvolver projetos de infraestrutura na cidade aprovados pela Lei nº 14.226, de 6 de fevereiro de 2007. Em 2009, criou-se o departamento de Planejamento Ciclovitário. Desenvolveram-se novas propostas e planos e mesmo assim poucas ciclovias foram implantadas. Em 2008, a Secretaria Municipal de Esportes, Lazer e Recreação em parceria com a CET operava as ciclofaixas de lazer, reservando um espaço em meio à via urbana para uso de bicicleta em determinada hora do domingo, interligando parques da cidade. Foi este um dos planos de incentivo ao uso da bicicleta mais relevantes até 2012, mas restringindo-se às práticas de lazer.

**Ciclofaixa Operacional Fase I:  
Ligação do Parque das Bicicletas,  
Parque do Ibirapuera e  
Parque do Povo**  
  
**Inauguração: 30/09/2009**



48

Figura 11 – Ciclofaixa de Lazer.

Fonte: Malatesta (2012, p. 48).

Outra iniciativa, o Plano de Ciclo Rotas, assinado em outubro de 2011, mapeou as rotas mais favoráveis para a bicicleta compartilhar o trânsito com veículos motorizados no chamado centro expandido da cidade.<sup>170</sup> A pesquisa de mapeamento foi realizada pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP) com apoio da empresa especializada em urbanismo e mobilidade, TC Urbes, em parceria com a Secretaria Municipal de Esporte, Lazer e Recreação. O projeto contou com instalação de placas e pinturas de solo e a sinalização específica de trânsito de bicicletas em algumas ruas da cidade.

<sup>170</sup> O Centro Expandido é a região da cidade delimitada pelas avenidas marginais Tietê e Pinheiros, Av. dos Bandeirantes, Av. Afonso D'Escagnole Taunay, Complexo Viário Maria Maluf, Av. Pres. Tancredo Neves, Av. das Juntas Provisórias, Viaduto Grande São Paulo, Av. Prof. Luís Inácio de Anhaia Melo e Av. Salim Farah Maluf.

Apesar dos muitos projetos desenvolvidos que objetivam o incentivo ao uso da bicicleta na cidade de São Paulo, ao menos entre os anos estudados nesta pesquisa, 1980-2012, muito pouco se consolidou efetivamente para que transitar na cidade se constitua de fato um direito de quem escolheu a bicicleta como meio de transporte.

### 3 BICICLETA E CONTRACULTURA NA SOCIEDADE DE CONSUMO

As inovações mecânicas e tecnológicas sempre foram recebidas com alguma resistência na sociedade ocidental. Citando Lewis Mumford e seu livro *Technics and Civilization*, publicado em 1963, Liberato (2003) aponta que essas resistências se manifestaram de forma romântica e nostálgica pelos intelectuais e na ação direta dos movimentos sociais. Na busca por indicar o ponto de partida das resistências a determinadas técnicas e tecnologias, Liberato evoca a figura dos “Luddistas” como um dos movimentos sociais mais paradigmáticos e antagonistas a essa forma de produção de vida.

O movimento surgiu na Inglaterra, por volta de 1813, no auge da primeira Revolução Industrial. Um movimento de trabalhadores que ficou conhecido por quebrar as máquinas e atear fogo nas fábricas em que trabalhavam. Foram taxados de inimigos da Revolução Industrial, inimigos da tecnologia e lembrados muitas vezes como representantes da fase imatura do movimento operário, por aqueles que consideravam que os trabalhadores apenas destruíam as máquinas e fábricas com o propósito de manter seus empregos.

Contudo, o movimento buscou algo além disso: representava um movimento contra o processo de destruição da autonomia, da liberdade e do estilo de vida que acompanhava a evolução das máquinas e das técnicas de produção. Crítica que hoje podemos encontrar de forma análoga nos movimentos zapatistas que lutam contra a destruição do processo de globalização através de suas culturas tradicionais, comunidades, estilo de vida e autonomia (LIBERATO, 2003).

Dessa forma, a luta Luddista ia na direção da emancipação e da afirmação cultural, pautada nos princípios da liberdade e da autonomia:

Acima de tudo, a batalha luddista era uma batalha por uma afirmação cultural, isto é, de um modo de vida, de um conjunto de relações – e técnicas – que eram ameaçadas e eliminadas por processos e forças, nos quais as máquinas e tecnologias que eles destruíam não eram certamente entes exógenos, neutros e separáveis (LIBERATO, 2003, p. 3).

Para Liberato, a partir de meados do século XX percebeu-se a necessidade de crítica à técnica e às relações sociais, visto que a concepção da neutralidade da tecnologia estava em xeque e as máquinas produzidas pelo sistema capitalista eram analisadas como coisas capitalistas.

Desta forma, às ‘relações entre pessoas mediadas por coisas’ de Marx, ao se referir este às relações de produção capitalistas, seria preciso corrigir e acrescentar, segundo Castoriadis (1982), que só podem se tratar de relações capitalistas se são mediadas por ‘coisas’ específicas, isto é, por ‘coisas capitalistas’. As técnicas e tecnologias expressam significações imaginárias sociais, figuram valores. Elas, no entanto, não determinam o social: ‘relações’, ‘pessoas’ e ‘coisas’ são indissociáveis uns dos outros, sem que haja relação causal de um sobre o outro (LIBERATO, 2003, p. 3).

Logo, para que uma nova sociedade possa ser criada, deve-se recriar as relações entre homens, técnicas e sociedade simultaneamente. Segundo Liberato (2003), nos anos 1960 e 1970, décadas em que surgiram os conceitos de ecologia social, as tecnologias voltaram a ser alvo de questionamentos públicos.

A ecologia social se fundamenta na afirmação de que todos os problemas ecológicos são também problemas sociais gestados no interior das sociedades capitalistas. Nessa linha, as tecnologias podem ser vistas como fatores que ampliam problemas existentes na sociedade conforme suas raízes estão nos profundos campos de divisão do domínio social. O mercado capitalista e sua ilimitada acumulação de capital é, em última análise, o responsável por destruir a vida na biosfera. Por isso, a técnica e a tecnologia não devem ser abordadas isoladamente, mas sim em conjunto com as formas sociais que surgem.

Segundo Liberato (2003), “os problemas ecológicos, do ponto de vista da ecologia social, remetem ao domínio do homem sobre o homem; longe de serem problemas criados pela razão humana, pela ciência e pela tecnologia em si:

[...] as técnicas, de todo modo, permanecem ligadas a fins que não resultam de suas próprias determinações intrínsecas. Elas determinam e são determinadas (circularmente) por *necessidades* sociais. Sendo assim, uma técnica ou uma instituição – seja a energia nuclear, o dinheiro, caças supersônicos, o automóvel etc. [...] se ligam a necessidades, que por sua vez são socialmente determinadas. E uma vez que esses fins e funções desempenhadas por uma tecnologia ou por uma instituição são postos em causa, abre-se o caminho para se questionar a necessidade de tal tecnologia ou instituição (LIBERATO, 2003, p. 5).

Muitos dos movimentos que veem na bicicleta uma alternativa ao automóvel questionam também a lógica social na qual ele está submerso. Dentre eles, vale destacar um dos pioneiros: o *Provos*. Para além de ser pioneiro na contestação do automóvel, o movimento representou, segundo Guarnaccia (2015), um dos primeiros movimentos de questionamento da cultura e dos ordenamentos capitalistas estabelecidos no ocidente.

Segundo Liberato (2003), ao contestar o automóvel o grupo buscou contestar os problemas ecológicos que a fumaça dos motores e sua produção causam; a privatização do espaço público e a ocupação excessiva de espaço; e o risco à vida, decorrentes dos atropelamentos e acidentes de trânsito provocados por seus condutores.

### 3.1 CONTRACULTURA NA SOCIEDADE DO AUTOMÓVEL: ORGANIZAÇÕES E MOVIMENTOS INTERNACIONAIS

Entender os problemas urbanos relacionados à circulação humana envolve olhar diretamente as consequências do uso indiscriminado do automóvel no interior da sociedade, entender o que o mantém e a que fins ele se direciona. Encontramos essa ideia de maneira muito forte numa obra organizada por Ned Ludd, chamada “Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído”, publicada em 2004.

Ned Ludd é o pseudônimo do Doutor em Sociologia Política e participante da Bicletada de Florianópolis Leo Vinicius Maia Liberato. O livro apresenta uma “discussão radical a respeito do automóvel”, a respeito da indústria automobilística, seus impactos no ecossistema, no urbano como promotor de guerras, violência e desigualdade social em uma discussão que aponta para a urgência em se pensar a relação da sociedade brasileira com o automóvel.

Traduzidos por Leo Vinicius Liberato, o livro apresenta textos dos sociólogos austríacos André Gorz e Ivan Illich, precursores dos estudos da ecologia social e política, nos quais elaboram intensa crítica à “Sociedade do Automóvel”, e também textos de Ned Ludd, com os quais debateremos a seguir. O livro possui outros textos de grupos e artistas performáticos radicais de ação direta; uma importante tradução: “Como criar uma Massa Crítica: lições e ideias da experiência de São Francisco”,<sup>171</sup> que consiste num folheto redigido pelos pioneiros da Massa Crítica de São Francisco. O livro reúne ideias que motivaram e motivam movimentos ciclísticos de todo mundo, incluindo alguns ciclistas da Massa Crítica de São Paulo.

---

<sup>171</sup> Para mais detalhes sobre a experiência de São Francisco e a Massa Crítica cf.: AD HOC. Como criar uma massa crítica: lições e ideias da experiência de San Francisco. In: LUDD, 2004. p. 141-154.

Inspirados nessa obra, os então estudantes de jornalismo Branca Nunes e Thiago Benicchio gravaram em 2004, como Trabalho de Conclusão de Curso na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo (PUC-SP), um documentário chamado Sociedade do Automóvel, que retrata o cotidiano de paulistanos que se transportam de diferentes formas: transporte público, carro e bicicleta. Nessa época, Benicchio começa a frequentar e registrar a Massa Crítica de São Paulo. Seu blog<sup>172</sup> esteve ativo por seis anos, gerando cerca de 1515 postagens que abordavam pensamentos, desabafos, inspirações, vídeos, fotos e relatos sobre a vida na cidade. O nome do blog, Apocalipse Motorizado, remete ao livro organizado por Ned Ludd (2004). O blog retém um importante acervo sobre a Massa Crítica paulistana realizada entre 2005 e 2011, e é usado como fonte neste trabalho.

Em meio às inúmeras representações e ao uso da bicicleta, chegamos ao que motiva esta pesquisa: o uso político. Buscamos analisá-la como objeto de contestação e resistência ao modelo de sociedade que escolhemos chamar de “Sociedade do Automóvel”<sup>173</sup>.

O surgimento do automóvel associa-se à concepção de um bem de luxo, símbolo de poder, *status* e liberdade, cuja velocidade consiste em fator de diferenciação social.<sup>174</sup> Segundo Liberato (2003), a velocidade gera dependência nos indivíduos e exclui quem não possui acesso a veículos motorizados, fazendo do automóvel uma representação da individualidade burguesa. A busca pela velocidade, num uso racionalizado do tempo, gera o custo social do tempo de todos e conseqüentemente acentua a oposição e a segregação entre os indivíduos da sociedade.

---

<sup>172</sup> Disponível em: <[www.apocalipsemotorizado.net](http://www.apocalipsemotorizado.net)>.

<sup>173</sup> Para entender os determinantes da sociedade de consumo com forte apreço pelo automóvel de forma mais detalhada cf.: GORZ, André. [1974] Ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (Org). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004. p. 73-82; ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned (Org). 2004. p.33-72. Os sociólogos André Gorz e Ivan Illich, foram precursores dos estudos sobre a ecologia social e política. Contudo, o termo “Sociedade do automóvel” foi literalmente citado por Leo Vinicius Maia Liberato em 2003. Cf.: LIBERATO, Leo V. *Bicicleta e tempo de contestação*, 2003. 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: 14 maio 2016.

<sup>174</sup> GORZ, 1974. In: LUDD, 2004.

O automóvel foi inicialmente concebido como objeto a ser desfrutado por uma minoria de burgueses que podiam pagar por ele. O carro respondeu à necessidade da burguesia de se diferenciar da classe trabalhadora e tornou-o o mais cobiçado meio de transporte, por permitir liberdade dos trilhos, dos horários e da velocidade de deslocamento individual, visto que antes dele os trens levavam pessoas a uma mesma velocidade e as carruagens dos ricos não eram tão mais velozes que as carroças e charretes dos mais simples.<sup>175</sup>

Se a máquina efetivou o aumento da velocidade de produção carregando a ideologia capitalista para dentro do sistema de produção, o automóvel expandiu essa ideologia para as ruas da cidade ao associar o ritmo da vida ao tempo da máquina. O automóvel corresponde a uma tecnologia que carrega em si significações próprias da ideologia capitalista em relação ao tempo e espaço, pois em uma sociedade que alia o tempo à produção de riqueza e ao consumo, quem consegue percorrer mais espaço em menos tempo passa na frente dos demais na incansável corrida do lucro:<sup>176</sup>

O automóvel responde, simultaneamente, a significação de *tempo é dinheiro* da sociedade capitalista e ao individualismo da sociedade burguesa. Prometendo ‘poupar tempo’, ou seja, ‘dinheiro’, o automóvel é o protótipo onipresente na vida cotidiana da concorrência própria da economia capitalista (LIBERATO, 2003, p. 4).

Nessa sociedade – a sociedade do automóvel –, seu uso vai além do seu fim como meio de transporte, ultrapassando seu “uso prático”.<sup>177</sup> Isso ocorre porque no interior da sociedade, sob a influência da publicidade, seu uso prático é estendido ao mesmo tempo a valores e significações de poder sobre espaço e tempo. A publicidade vende o automóvel mais como *status* pessoal do que como meio de transporte. Segundo Emília Maricato,<sup>178</sup> ao vender o automóvel, a publicidade atrela a ele valores típicos do capitalismo que busca, no fetichismo de mercadoria, a expansão do lucro, levando seu comprador a adquirir um meio de locomoção

---

<sup>175</sup> GORZ, 1974. In: LUDD, 2004.

<sup>176</sup> LIBERATO, 2003.

<sup>177</sup> Ibid., p. 5.

<sup>178</sup> A professora Doutora Emília Maricato é importante pesquisadora da Faculdade de Arquitetura da USP e tem a cidade e os movimentos urbanos como tema central de suas pesquisas. Aqui utilizamos o texto: MARICATO, Emília. O automóvel e a cidade. In: *Ciência e Ambiente: A Cultura do Automóvel*, n. 37, São Paulo, 2008. Disponível em: <<https://erminiamaricato.files.wordpress.com/2012/09/revista-ciencia-e-ambiente.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2016.

que ao mesmo tempo lhe oferece “masculinidade, potência, aventura, poder, segurança, velocidade, charme, entre outros atributos”.<sup>179</sup>

Para André Gorz, o grande problema gerado pelo automóvel se dá pelo fato de serem “bens de luxo inventados para o prazer exclusivo de uma minoria muito rica, os quais em concepção e natureza nunca foram destinados ao povo”.<sup>180</sup> Ou seja, o automóvel apenas representa um meio de transporte que proporciona liberdade individual quando se torna privilégio de alguns.

Maricato (2008) diz que a democratização desse luxo se mostra apenas uma utopia prometida aos trabalhadores como componente dos acordos entre capital e trabalho. Sua massificação transformou as ruas da cidade em aglomerados de veículos imóveis. Quando da sua democratização, a circulação é travada pelo excesso de iguais nas vias, que por sua vez se transformam em cenário de enormes congestionamentos. Assim, quando o acesso ao automóvel se popularizou, também ocorreu o esgotamento da sua capacidade de deslocamento rápido causada pelos congestionamentos.

A racionalização da produção pensada e posta em prática por Henry Ford propiciou a expansão da produção e fabricação em série. O automóvel tornou-se um objeto de consumo em massa, derivado de uma dependência cega do automóvel. Além disso, o sistema de produção proposto por Ford, o fordismo, caracterizou a revolução da produção, do transporte, da economia, da ideia de trabalho e de consumo.<sup>181</sup> A introdução da produção em série, tanto do automóvel como de outros bens de consumo, criou novas formas de produzir e de consumir; os próprios trabalhadores, em seu tempo livre racionalizado, se transformaram em consumidores de produtos produzidos por eles próprios em escalas cada vez maiores.

O carro ocupa a centralidade nas relações de poder entre as nações. Isso, segundo Maricato (2008), envolve um forte e significativo poder econômico e político, denso e disputado, além de uma rede de negócios que engloba a política energética, base dos poderes nacionalistas, neocoloniais e imperialistas. A disputa pela exploração e comércio do petróleo envolve uma acirrada disputa de poder no mundo, motivando, além das disputas mercadológicas, inúmeras guerras. O automóvel movimenta uma incalculável quantidade de capital na sua produção, difusão, infraestrutura e em toda rede que envolve sua circulação.

---

<sup>179</sup> MARICATO, 2008, p. 8.

<sup>180</sup> GORZ, 1974, p. 73.

<sup>181</sup> MARICATO, 2008.

O desenho de certas cidades fez com que simples tarefas do dia a dia dependessem do automóvel para serem desenvolvidas.<sup>182</sup> Sem o automóvel, não há como se deslocar com “eficiência” (mesmo com os congestionamentos) numa cidade urbanizada, tendo como modelo a baixa densidade de ocupação onde predominantemente o uso do solo se destina a moradia e circulação de carros.<sup>183</sup>

Contudo, nas últimas décadas do século XX, urbanistas consideraram as críticas dos ambientalistas e começaram a criticar o projeto modernista, com características privatistas, de urbanização.

A impermeabilização do solo causada pela urbanização dispersa que avança horizontalmente sobre todo tipo de território ou de uso, a área ocupada e impermeabilizada pelo automóvel nesse modelo de urbanização (estacionamentos, avenidas, amplas rodovias, viadutos, pontes, garagens, túneis) fragmentando e dividindo bairros inteiros, a custosa e predatória poluição do ar somam-se ao incrível número de acidentes com mortes ou invalidez, às horas paradas em monumentais engarrafamentos causadores de stress; enfim, o ‘apocalipse motorizado’ é por demais visível e predatório para ser ignorado (MARICATO, 2008, p. 7).

A autora completa dizendo que esse modelo envolve aspectos de forte impacto na sociedade. Problemas ecológicos como o aquecimento global, a poluição do ar e do meio ambiente, e também problemas de ordem subjetiva como a “solidão da abundância” quando o automóvel é o principal item de consumo do sistema capitalista. Isso ocorre porque a indústria automobilística envolve muito mais que a produção e venda de automóveis: envolve toda uma rede produtiva que vai da mineração às obras de infraestrutura para sua circulação.

Com a expansão do uso do carro, as cidades foram projetadas para recebê-lo. É reconhecida sua influência na expansão e formação das cidades. Objeto que, durante todo o século XX, influenciou de forma direta o planejamento urbano e a construção das cidades e, conseqüentemente, o trânsito de pessoas no seu interior, sendo um fator determinante nas experiências da vida urbana. Consoante Duarte e Santos (2012), a experiência de viver em grandes cidades possui ligação direta com os problemas gerados pela circulação de automóveis.

---

<sup>182</sup> Segundo Maricato (2008, p. 6): “Não há como comprar pão a pé nos subúrbios americanos desenhados em total dependência do automóvel”.

<sup>183</sup> MARICATO, 2008.

O automóvel pode ser apontado como um objeto que de certa forma privatiza a via pública e causa a falsa impressão de distinção social e de afirmação de superioridade narcísica. No Brasil, ter um carro passou a ser sinônimo de bom cidadão, de gente de bem e quem não o possui fica relegado a ser um cidadão “de segunda categoria”. “Não é de se estranhar, portanto, que a violência histórica e estrutural da sociedade brasileira encontre no trânsito um meio de privilegiado para sua expressão”.<sup>184</sup>

O modelo de desenvolvimento econômico vigente no Brasil desde a década de 1950 e levado a cabo pelos governos militares como um dos símbolos do “milagre econômico” durante a ditadura civil-militar, iniciada nos anos 1960 e que perdurou até meados de 1980, direcionou-se pelo ideal americano de consumo e individualismo. Com isso, e como prega tal modelo, o carro se tornou objeto “indispensável, pois confere a seu proprietário não apenas status, mas também a aparência de segurança, rapidez, e conforto”.<sup>185</sup>

A publicidade vende o automóvel como se fosse a materialização do sonho da mobilidade rápida e sem barreiras. Aliado a isso, o sucateamento do transporte público privatizado e do escoamento da produção via rodovias reforça o modelo econômico com base na indústria automobilística. Duarte e Santos (2012) salientam que a cidade, nos últimos 50 anos, foi projetada para dar vazão aos produtos dessa indústria:

Ruas, avenidas e viadutos traçam as rotas e as velocidades do capitalismo neoliberal onde tempo é dinheiro e estamos sempre atrasados. No dia a dia da cidade não há tempo a perder, é preciso que os fluxos de dinheiro, de bens, serviços, mercadorias, e trabalhadores circulem sem interrupção, para que tudo se repita amanhã e depois (DUARTE; SANTOS, 2012, p. 37).

Os veículos motorizados “encarnam a significação de tempo na sociedade capitalista” (Liberato, 2003).

---

<sup>184</sup> DUARTE; SANTOS, 2012, p. 37.

<sup>185</sup> Ibid.

Os imperativos econômicos do neoliberalismo, associado à violência e desprezo historicamente estruturais do brasileiro pelo espaço público, marcam indelevelmente nossa experiência do trânsito e, portanto, nossa maneira de viver nos grandes centros urbanos. Cada vez mais a aceleração do ritmo das atividades diárias reduz o espaço da cidade a pouco mais que um amontoado de vias públicas onde nada acontece nem deve acontecer, sob pena de truncar o já abarrotado fluxo de veículos. A cidade deixa de ser um espaço compartilhado, observado, experimentado, fruído, para se tornar um vasto campo anódino, indiferenciado, de deslocamento feérico e anônimo (DUARTE; SANTOS, 2012, p. 38).

Duarte e Santos (2012) ressaltam que a deficiência do transporte e a ausência de características favoráveis à circulação de ciclistas e pedestres tornam a circulação destes pelo espaço urbano uma prática a ser evitada, restringindo o pleno direito à cidade apenas aos que podem comprar veículos motorizados. Mas vale lembrar que “o que experimentamos no trajeto urbano é condicionado pelo meio de transporte que utilizamos”, de modo que uma cidade vista e vivida de dentro de um automóvel é distinta de uma cidade vista, vivida e percorrida por outros meios de transporte como o ônibus, a bicicleta ou a pé.<sup>186</sup>

Segundo Cruz (2009), os contestadores da Sociedade do Automóvel veem na bicicleta um objeto ideologicamente contrário a essa sociedade, sendo instrumento capaz de alterar o modo de vida em um mundo de cidades sem espaço. Ela constitui uma tecnologia que desafia a hegemonia do automóvel nas cidades sem que a propaganda e a inovação tecnológica sejam determinantes para isso, apenas tendo como pano de fundo os movimentos e pessoas que divulgam seus benefícios na propagação de uma sociedade mais sustentável e solidária. A bicicleta é vista como um invento contrário ao automóvel devido ao seu baixo custo, consumo de tempo, espaço e energia e por não poluir, propiciando saúde e qualidade de vida.<sup>187</sup>

Illich<sup>188</sup> destaca que a eficiência de deslocamento se relaciona à quantidade de energia utilizada proporcionalmente em relação à quantidade de espaço que se ocupa. Segundo o autor, caminhando, o ser humano usa sua energia metabólica para se deslocar no espaço. Se comparado a uma máquina termodinâmica, ou seja, um motor movido a combustível, o gasto calórico utilizado para percorrer a mesma distância é cerca de cinco vezes menos quando se anda a pé. Assim, com o uso da própria força ou da força animal, o ser humano organizou um sistema de circulação que possibilitou explorar o mundo, criar culturas e estabelecer relações comerciais.

---

<sup>186</sup> FIGUEIREDO apud DUARTE; SANTOS, p. 39.

<sup>187</sup> CRUZ, 2009.

<sup>188</sup> ILLICH, 1974. In: LUDD, 2004.

Em meados do século XIX, um invento possibilitou a potencialização da força metabólica no que se refere à capacidade de deslocamento humano: a bicicleta. Segundo Illich,<sup>189</sup> “o uso da bicicleta tornou possível que o movimento do corpo humano ultrapassasse uma barreira. Ela lhe permite aproveitar a energia metabólica disponível e acelerar a locomoção até seu limite teórico”.

Para o autor, com a bicicleta é possível deslocar-se pelo espaço utilizando apenas  $\frac{1}{3}$  da energia e movendo-se a uma velocidade quatro vezes maior do que a pé. Illich afirma que a bicicleta é um veículo que ocupa pouco espaço, se comparada a outros meios de transporte, tanto se considerarmos o tempo utilizado para percorrer determinado espaço, visto que o percorre com uma eficiência maior que qualquer outra máquina ocupando menos espaço, quanto o espaço físico que ocupa. “Onde se estaciona um carro cabem dezoito bicicletas”.<sup>190</sup> Diferentemente do automóvel, caro e que necessita de certa infraestrutura para se deslocar, como as estradas, por exemplo, a bicicleta é um objeto barato e acessível a todos, um bem que dura a vida toda e percorre caminhos com diferentes tipos de solo.

Leo Vinicius Maia Liberato (2003) aponta, em seu artigo intitulado “Bicicleta e tempo de contestação”, que “a bicicleta surge, potencialmente como um elemento partícipe na construção de uma sociedade ecológica e na contestação da atual ordem social na qual automóvel é hegemônico”.<sup>191</sup> Entendendo que as tecnologias não são neutras e que os problemas ecológicos têm em sua base razões oriundas das relações sociais, Liberato relaciona bicicleta e automóvel – apontadas por Illich (1974) como tecnologias da mesma geração, mas símbolos de avanços em direções opostas – demonstrando que ao redor dos dois se estabelecem separações conflituosas ao imaginário social: “Uma vez que tanto o automóvel quanto a bicicleta são tecnologias de locomoção (ponto em comum entre as duas), parece lógico que esse foco recaia sobre as significações sociais de tempo, espaço, velocidade e/ou movimento” (LIBERATO, 2003, p. 5).

---

<sup>189</sup> ILLICH, 1974. In: LUDD, 2004, p. 63.

<sup>190</sup> ILLICH, 1974, p. 64.

<sup>191</sup> LIBERATO, 2003, p. 1.

Assim, Liberato questiona:

[...] questões aparecem. Primeiro: pode a bicicleta substituir o automóvel no cumprimento desses fins e funções que se erigem como necessidade social? Segundo: é desejável que a bicicleta se ligue a esses fins e funções de modo a substituir o automóvel? Terceiro: são desejáveis esses fins e funções? Quarto: a bicicleta, como ser-técnico que conhecemos, pode substituir o automóvel e potencialmente determinar e possibilitar uma transformação social e uma transformação da vida cotidiana mais profundas, isto é, para além de uma atmosfera bem mais limpa e da sensível diminuição de mortes no trânsito? Se sim, sob quais circunstâncias e condições e até que ponto? (LIBERATO, 2003, p. 5).

Nesse contexto, a bicicleta representa uma oposição a esse modo de apropriação do tempo, pois mostra-se um veículo que “não retira a autonomia individual, relativamente, não consome espaço, não gera estratificação e permite a cada um controlar o gasto da sua própria energia”.<sup>192</sup> Com isso, a bicicleta no seu uso prático é apontada pelo autor como um objeto que tende a responder a uma racionalidade socialista enquanto o automóvel representa a individualidade racionalista e então burguesa.

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 (LIBERATO, 2003, p. 8).

A bicicleta não recebe os valores imputados ao automóvel (poder, *status*, virilidade, velocidade, riqueza, entre outros) ficando às margens, e com certa distância, da racionalidade da produção capitalista e suas técnicas presentes no modo de vida produzido no seu interior. Assim, a bicicleta assume-se como uma tecnologia que apresenta características na edificação de uma “sociedade alternativa”.<sup>193</sup> A bicicleta torna-se um objeto capaz de ajudar na criação de “outra significação de tempo, de espaço e de deslocamento entre os dois”.

---

<sup>192</sup> LIBERATO, 2003, p. 8.

<sup>193</sup> Ibid., p. 9.

Na presente pesquisa, nosso objetivo consistiu em estudar a bicicleta como objeto de contestação a esse modelo, já que é consenso entre os pesquisadores estudados que ela pode ser um meio de transporte ecológico, emancipador e contestador. Claro que não a concebemos como agente principal desta ação, mas sim seus usuários que, como nos aponta Michel de Certeau (1994), dão real sentido e uso ao objeto em uma ordem criativa que contesta a atual ordem social.

Ao construírem “lugares teóricos capazes de elaborar um conjunto de lugares físicos”<sup>194</sup>, os ciclistas aqui estudados escapam dos direcionamentos da indústria e da publicidade no uso do objeto e na busca pela superação dos ditames do planejamento urbano. Valem-se de táticas e estratégias na elaboração de alternativas ao modelo de cidade baseado na acumulação de capital e na circulação massiva de automóveis. Para isso, antes de estudarmos os movimentos sociais que se utilizaram da bicicleta em São Paulo, ou que se formaram ao seu redor, buscamos entender o motivo que gerou a aparição de tais movimentos, para então analisarmos como surgiram, como se comportam e para qual direção apontam suas ações.

### 3.1.1 *Provos*: contracultura e bicicleta na Holanda (1965-1967)

O *Provos*<sup>195</sup> foi o precursor dos movimentos de contracultura e teve sua origem na cidade de Amsterdã. Agindo de forma original e criativa, foi o primeiro grupo social independente formado por jovens que tentou influenciar diretamente a política urbana com intervenções artísticas, contracondutas e encontros públicos. O grupo se manteve ativo entre junho de 1965 e maio de 1967, tempo suficiente para que suas ações ecoassem na sociedade holandesa e ao redor do mundo.

---

<sup>194</sup> CERTEAU, 1994, p. 102.

<sup>195</sup> *Provos* é a abreviatura da palavra holandesa *provokatie*, que, em sua tradução livre para o português, significa provocação (LIBERATO 2003; GUARNACCIA 2015).

O livro “*Provos*, Amsterdã e o nascimento da contracultura” de Matteu Guarnaccia constitui a única publicação em português que encontramos a descrever diretamente o movimento. Segundo Guarnaccia, o *Provos* inspirou muitos movimentos de contestação e contracultura tanto na Europa quanto nos Estados Unidos. Os jovens do *Provos*, de orientação anarquista, objetivavam provocar a sociedade de consumo e o modo de vida capitalista, contestar a indústria, seus objetos e suas propagandas. O autor diz que sem o *Provos* a cidade de Amsterdã não seria como é hoje, uma cidade conhecida por ser a “Meca” da contracultura, laboratório de experiências libertárias e revolucionárias; formada principalmente por artistas, suas manifestações eram espontâneas e performáticas.<sup>196</sup>

O *Provos* surgiu quando Robert Jasper Grootvelt, conhecido como mago, iniciou em meados de 1965 o que denominava como *happening*, ao redor da estátua de Het Lieverdje na praça Spui,<sup>197</sup> evento que acontecia sempre no mesmo local e hora: aos sábados com início à meia-noite. Nos *happenings* “comandados” pelo mago, podia-se assistir a performances de dança, teatro, participar de jogos e ouvir discursos ao redor de uma grande fogueira. A originalidade e a criatividade de suas ações apontavam para um estilo de vida antiautoritário, na busca por uma sociedade mais ecológica, contra o poder destrutivo instituído. Suas ações estavam envolvidas por “absurdos”<sup>198</sup>. O “*Provo* nunca foi nem partido nem movimento”, e sim grupo “instável de indivíduos” formado por “artistas de vanguarda, magos, vândalos, ex-situacionistas, estudantes desocupados, anarquistas, gente à toa e piromaníacos”.<sup>199</sup>

Essa revolta pode ser considerada como um dos primeiros exemplos em que a juventude atuou no campo da política, sem que houvesse algum motivo aparente, além é claro, da própria ordem constituída, fazendo-a de forma inédita, propondo um modo de vida anti-autoritário e ecológico, insistindo em permanecer dentro da sociedade para provocar nela um ‘curto-circuito’ (MAIOLI, s/p).<sup>200</sup>

---

<sup>196</sup> GUARNACCIA, 2015.

<sup>197</sup> Localizada no centro da capital holandesa, Amsterdã, a praça Spui foi palco das “cerimônias” do *Provos*. A estátua é a figura de um pequeno homem, talvez um mendigo, que tem as mãos na cintura e um sorriso no rosto.

<sup>198</sup> GUARNACCIA, 2015.

<sup>199</sup> *Ibid.*, p. 14.

<sup>200</sup> MAIOLI, Andréa C. R. *Pedaladas da contracultura: os Provos de Amsterdan, 1965-1967*. Artigo, História UEL. Disponível em: <<http://www.uel.br/eventos/sepech/sepech08/arqtxt/resumos-anais/AndreaCRMaioli.pdf>>.

O *Provos* nada mais fez que contestar. Uma rebelião sem motivo aparente, já que nos anos 1960 a Holanda era considerada “uma ilha de bem-estar e tranquilidade”.<sup>201</sup> Segundo Guarnaccia:

De acordo com um estudo elaborado em 1967 (no final do meteoro Provo) por um docente universitário, Aad Nuis, ‘não existe nenhum motivo concreto para protestar contra a ordem constituída’. Decerto não existia nenhum motivo, ‘a não ser, naturalmente, a própria existência da ordem constituída’, como apontou brilhantemente Richard Neville, em seu saboroso guia *Play Power* (GUARNACCIA, 2015, p. 14-15).

Suas ações eram divulgadas por meio de uma publicação independente, um jornal mensal editado pelos próprios fundadores do movimento. A única vontade era contestar por dentro a sociedade do espetáculo e do consumo e designar que cada cidadão deve ser espectador e não protagonista, independente de conquistas objetivas, visto que

De suas palavras, transparece claramente a falta de ilusões quanto à conquista de resultados (‘Provo tem consciência de que no final perderá’), nenhum ‘sol do porvir’ em vista. São visionários, mas com os pés bem fincados no chão, conscientes do fato de que nenhuma verdadeira revolução poderá se dar sem evolução e alegria (GUARNACCIA, 2015, p. 15).

Os encontros do grupo serviram de estímulo para ativismos e ativistas, ecologistas e contestadores. A campanha antiautomóvel obteve sucesso extraordinário. Entre os *Provos* foram organizados times de “vingadores” que, por meio de “denúncias” telefônicas, identificavam e atingiam os carros mais poluidores e os motoristas mais indisciplinados de Amsterdã, arrancando o escapamento e os limpadores de para-brisa. Como forma de protesto, alguns *Provos* passaram a andar em grupo por cima dos carros que impediam a passagem de pessoas e isso tornou-se um hábito consolidado, sem vandalismo, mas de modo muito teatral.<sup>202</sup>

---

<sup>201</sup> MAIOLI, s/d.

<sup>202</sup> GUARNACCIA, 2015. p. 85.

Outra e não menos radical iniciativa do *Provos* consistiu na ação desenvolvida por Luud Schimmelpenninck: o Plano de Bicicletas Brancas. O plano consistia em pintar bicicletas de branco e espalhá-las pela cidade para que qualquer um pudesse usá-las como alternativa aos modos motorizados de transporte. Segundo Guarnaccia, a bicicleta representa um “modelo nunca ultrapassado do deslocamento socialmente responsável, sem desperdício de recursos, não estressante e, como se não bastasse, divertido”.<sup>203</sup> Assim, para o autor, o nível de civilidade de uma certa sociedade está ligado ao respeito que se possui pelo ciclista.

Para ele, a bicicleta é um “veículo igualitário, proporcionador de intimidade [...] é a síntese esplêndida das utilizações possíveis da roda: jogo, transporte e oração”. No interior da sociedade de consumo, o *Provos* contestou a cultura automobilística com a bicicleta:

#### Plano das Bicicletas Brancas (*Provokatie* nº 5)

Cidadão de Amsterdam!

Basta com o asfáltico terror da classe média motorizada! Todo dia, as massas oferecem novas vítimas em sacrifício ao último patrão a quem se dobraram: a “auto-ridade”. O sufocante monóxido de carbono é seu incenso. A visão de milhares de automóveis infecta ruas e canais. O plano Provo das bicicletas nos libertará desse monstro. Provo lança a bicicleta branca de propriedade comum. A primeira bicicleta branca será apresentada ao público quarta-feira, 28 de julho, às três da tarde no Lieverdje, o monumento ao consumismo que nos torna escravos. A bicicleta branca estará sempre aberta. A bicicleta branca é o primeiro meio de transporte coletivo gratuito. A bicicleta branca é uma provocação contra a propriedade privada capitalista, porque a bicicleta branca é anarquista! A bicicleta branca está à disposição de quem quer que dela necessite. Uma vez utilizada, nós a deixamos para o usuário seguinte. As bicicletas brancas aumentarão em número até que haja bicicletas suficientes para todos, e o transporte branco fará desaparecer a ameaça automobilística. A bicicleta branca simboliza simplicidade e higiene diante da cafonice e da sujeira do automóvel. Uma bicicleta não é nada, mas já é alguma coisa (Provos apud GUARNACCIA, 2015, p. 50).

O primeiro choque do grupo com a polícia se deu por causa do plano das bicicletas brancas, idealizado e colocado em prática em Amsterdã: assim que o plano foi lançado a polícia confiscou cerca de 50 bicicletas alegando que soltas elas representavam um estímulo ao roubo. Tais fatos ajudaram no crescimento do grupo e na explanação de suas ações, estimulando mais pessoas a levarem suas bicicletas para serem pintadas de branco. Segundo Liberato (2003), o plano de bicicletas brancas deu início a uma série de planos brancos

---

<sup>203</sup> GUARNACCIA, 2015, p. 76.

idealizados pelo *Provos*: “A contestação do *Provos* em relação ao automóvel ia desde os problemas ambientais causados por ele, passando pelos problemas urbanos (o roubo do espaço público), até a agressividade e o risco à vida consequente dele”.<sup>204</sup>

O plano representou o fio condutor dos primeiros conflitos do grupo com a polícia. Com ele, pretendia-se retirar os automóveis de circulação do centro da cidade, pois, para o *Provos*, eles emitiam gases poluentes, ocupavam de maneira desproporcional as ruas, atrapalhavam o fluxo e tornavam milhares de pessoas vítimas de graves acidentes envolvendo motoristas, pedestres e ciclistas.

O objetivo residia em deixar a cidade mais agradável para encontros e convivência dos seus habitantes, e não ter as ruas apenas como espaço de passagem. Meses depois de apresentar o plano em uma reunião do *Provos*, Schimmelpenninck mostrou uma versão mais detalhada do plano à prefeitura de Amsterdã: “Um projeto que hoje se denominaria ecológico e que, naquela época, era apenas esquisitice”.<sup>205</sup> O plano era o seguinte:

#### Plano das Bicicletas Brancas

Apesar de termos o burgomestre que Deus nos deu, milhares de funcionários científicos, mais capital, mais ‘Bem Comum’ e mais ‘Democracia’ do que nunca, temos que constatar que:

-Toneladas de gases venenosas são produzidas e difundidas no espaço vital de quase um milhão de habitantes.

-Ruas e calçadas desaparecem sob as “caixas de ostentação de *status*”.

-Centenas de mortos e milhares de feridos são sacrificados ao desleixo de uma minoria de motoristas.

-A cidade teve e continua tendo prejuízos irreparáveis.

É, portanto, absolutamente necessário que o centro de Amsterdã seja fechado ao tráfego de veículos.

A eliminação do trânsito melhorará automaticamente o fluxo do transporte público em 40%. Mantendo o mesmo número de bondes e funcionários da companhia de transportes, será possível poupar 2 milhões de florins por ano.

Propomos que a prefeitura adquira 20 mil bicicletas brancas ao ano (custo: 1 milhão de florins), como integração do transporte público.

Tais bicicletas brancas pertencerão a todos e a ninguém.

Desse modo, o problema do trânsito no centro da cidade poderá ser resolvido ao cabo de poucos anos. Como primeiro passo para alcançar a cota de 20 mil bicicletas brancas ao ano, Provo oferece aos voluntários a oportunidade de terem as próprias bicicletas pintadas de branco, apresentando-se à meia noite em ponto diante da estátua do Moleque na *Spui*.

<sup>204</sup> LIBERATO, 2003, p. 9.

<sup>205</sup> GUARNACCIA, 2015, p. 76.

Os táxis e os meios de transporte de utilidade pública terão que funcionar com motores elétricos e alcançaram uma velocidade máxima de 40 quilômetros por hora.

Os motoristas deveram deixar o próprio carro em casa e ir à cidade de trem, ou estacionar em espaços especialmente construídos nos limites da cidade, tomando em seguida um meio de transporte público. [...]

O AUTOMÓVEL é um meio de transporte que só se pode admitir em zonas escassamente habitadas. Os automóveis são meios de transporte perigosos e totalmente inapropriados para a cidade. Existem meios de transporte melhores e tecnicamente mais sofisticados para os deslocamentos de uma cidade para outra. O automóvel representa uma solução ultrapassada para esse tipo de utilização. [...] Não há mais tempo para políticas titubeantes e velhos expedientes. Aquilo de que necessitamos NESSE MOMENTO é uma solução radical: NÃO AO TRÂNSITO MOTORIZADO SIM ÀS BICICLETAS BRANCAS.  
(PROVOS apud GUARNACCIA, 2015, p. 77).

A cor branca das bicicletas simboliza não somente igualdade, pureza e paz, mas também é usada pelo grupo como estratégia de identificação, visto que à noite essa cor fica mais visível. As bicicletas brancas se tornaram símbolos em todo o mundo.

### 3.1.2 Outro movimento holandês: *Stop de Kindermoord*

Anos mais tarde, já na década de 1970, Amsterdã foi palco de mais um levante contra a violência promovida pelo automóvel e em prol de uma política para espaços públicos mais seguros e de transporte que contemplasse a bicicleta,<sup>206</sup> pois constatava-se que antes da Segunda Guerra Mundial havia mais bicicletas do que carros no país.<sup>207</sup> Contudo, após a guerra, nos anos 1950 e 1960, estimulada pelo crescimento econômico holandês e pela expansão dos mercados do automóvel, uma nova plataforma de planejamento urbano passou a ser implantada.

---

<sup>206</sup> Do ponto de vista acadêmico, encontramos poucas informações sobre o movimento *Stop de Kindermoord*, assim como usamos como fontes sites, blogs, documentários e páginas da internet que apontam a formação, atuação e conquistas do movimento estudado. Como proposto por Almeida (2001).

<sup>207</sup> LORDELLO, 2012.

Tal plataforma fez com que prédios históricos fossem demolidos para a ampliação de ruas e avenidas e as praças tornaram-se espaço para estacionamento: ampliou-se o espaço para o automóvel e restringiu-se o espaço de convívio e trânsito de pessoas, denotando a negligência do governo holandês para com ciclistas e pedestres e o trânsito seguro destes nas ruas. Lordello (2012) salienta que houve um declínio no uso de bicicletas devido à disputa com o carro. Ano a ano crescia o número de carros na rua e, em decorrência disso, o trânsito se tornava mais violento.

Em 1972, mais de 3.300 pessoas foram mortas vítimas do trânsito, sendo que 500 eram crianças,<sup>208</sup> fato que causou indignação pública. Segundo Lordello (2012), em 1973 surgiu um grande movimento chamado de “*Stop de Kindermoord*” (pare o assassinato de crianças), que “pedia ruas mais seguras para crianças, pedestres e ciclistas”.<sup>209</sup> Após ter o filho morto atropelado por automóvel, Vic Langenhoff redigiu uma série de artigos, os primeiros deles com o mesmo título que deu nome ao movimento, demonstrando sua indignação com um sistema de transporte tão letal, dando início a um levante popular contra a violência do tráfego. O movimento, além de protestar, propunha soluções técnicas que buscavam o bem-estar das pessoas como prioridade; e a sensibilização governamental em relação à segurança nas ruas. E eles conseguiram!

O vídeo publicado pelo blog Bicycle Dutch, chamado “*How the Dutch got the cycling infrastructure*”, em tradução livre “Como os holandeses conseguiram sua infraestrutura de ciclismo”, aponta que ocorreram muitas manifestações, ciclistas organizaram pequenos protestos que se espalharam por toda Holanda. O movimento atraiu a atenção do então Primeiro-ministro, e pouco a pouco foram criadas novas políticas de transporte, o que alterou a consciência coletiva. Junto a isso, a Holanda foi afetada pela crise do petróleo de 1973, quando o governo alertava sobre a necessidade de economizar energia e ser menos dependente de combustíveis e, por se encaixar nessa proposta, o uso da bicicleta passou a ser estimulado.

---

<sup>208</sup> Números mencionados no vídeo-documentário intitulado “*How the Dutch got the cycling infrastructure*”, em tradução livre “Como os holandeses conseguiram sua infraestrutura de ciclismo”, publicado no YouTube pelo blog Bicycle Dutch, e que também constam em grande quantidade de outros domínios da rede de computadores. Disponíveis em Bicycle Dutch, blog de Mark Wagenbuur, ciclista holandês há mais de 40 anos e que publica vídeos sobre ciclismo no YouTube desde 2009. Disponível em: <<https://bicycledutch.wordpress.com/2011/10/20/how-the-dutch-got-their-cycling-infrastructure/>> e <<https://www.youtube.com/watch?v=XuBdf9jYj7o>>. Replicado no blog Amsterdam Home. Disponível em: <<http://amsterdamhome.blogspot.com.br/2013/11/as-utopias-ciclovias-holandesas.html>> e no site brasileiro Vá de Bike, em 11 de fevereiro de 2015: <<http://vadebike.org/2011/11/como-surgiram-as-ciclovias-holandesas/>>, que mostra que o vídeo conta com versão traduzida e narrada em português por Jon Hoppen, da Holland Alumini Net Work: <<https://www.youtube.com/watch?v=RATz0q2uYlc&feature=youtu.be>>. Acesso em: 13 maio 2016.

<sup>209</sup> Ibid.

Uma das medidas consistiu em extinguir o uso do carro aos domingos para economizar petróleo, o que ajudou a população a relembrar como eram as ruas antes do automóvel. Mais tarde, proibiu-se o uso permanente do automóvel no centro da cidade.<sup>210</sup> A partir daí, os índices de ciclistas voltaram a aumentar devido às políticas de incentivo ao ciclismo. A partir de 1975, muitas cidades passaram a experimentar uma outra forma de planejamento urbano, no qual a cidade protegia mais as pessoas e favorecia a locomoção através da bicicleta. Hoje em dia a Holanda é considerada o país mais seguro para pedalar. O *post* do blog *Bicycle Dutch* aponta semelhanças entre as ações dos movimentos holandeses da década de 1970 com as atuais massas críticas ao redor do mundo.<sup>211</sup>

---

<sup>210</sup> Cf. Nota 208.

<sup>211</sup> Cf.: Nota 217.



Cycle protest posters Amsterdam 1980



Critical Mass posters 2007-2011 various places

Figura 12 – Pôsteres dos Movimentos Holandeses da década de 1980 e de edições da Massa Crítica pelo mundo de 2007-2011.

Fonte: <https://bicycledutch.wordpress.com/2011/10/20/how-the-dutch-got-their-cycling-infrastructure/>



Painting cycle lanes, Amsterdam 1980



Painting cycle lanes, Moscow 2011

Figura 13 – Pintura de sinalização de trânsito inexistente em Amsterdã, 1980; e pela Massa Crítica de Moscou, 2011.

Fonte: <https://bicycledutch.wordpress.com/2011/10/20/how-the-dutch-got-their-cycling-infrastructure/>

### 3.1.3 Primeiros passos da resistência global: O *Reclaim The Streets*

Sustentando a bandeira da contracultura e da contestação da ordem imposta, e na tentativa de superar a Sociedade do Automóvel, surgiu na Inglaterra o *Reclaim The Street* (RTS).<sup>212</sup> O RTS é um movimento libertário e ecológico surgido nos anos 1990, cuja base eram os movimentos antiestradas ingleses surgidos nesses anos. O RTS buscou reconquistar as ruas em uma luta contra estradas e a favor das festas *raves*, realizadas ilegalmente. Surgiu em meio aos protestos contra as rodovias em Londres e logo se espalhou por todo o Reino Unido, por isso é frequentemente minimizado e apenas taxado de um movimento anticarro.<sup>213</sup>

O RTS luta pelo resgate do espaço urbano privatizado pelo carro e questiona também toda uma ampla ordem de processos sociais, ou seja, além de se opor ao domínio do espaço pelo automóvel, se configura como contestador dos efeitos negativos da globalização sobre a vida na cidade. O RTS faz da festa a sua maneira de fazer política e ocupa a rua coletivamente de forma criativa.

[...] é importante destacar o caráter lúdico do RST e a implosão da separação entre festa e política, entre lúdico e o sério nas suas práticas. Assim como o Provos, o RTS carrega uma influência situacionista, que passa pela preocupação com as questões urbanísticas e pela ideia da revolução como festa e como revolução da vida cotidiana (LIBERATO, 2003, p. 10).

Liberato aponta que o RTS se mostra como um grupo de ação direta, de “faça você mesmo” e de empoderamento. O movimento ajudou a estimular mais pessoas a participarem da ação direta, apontando para a ideia de controle sobre a própria vida por meio da criação de alternativas e da participação ativa no poder instaurado. A ocupação da rua sugere confraternização entre as pessoas, elevando o espírito de comunidade.

---

<sup>212</sup> *Reclaim The Streets* é um termo em inglês que significa “reconquistar as ruas” e se refere a um movimento ecológico e anarquista contrário aos efeitos da globalização sobre a vida social urbana. Para entender o grupo de forma mais sistemática. Cf.: LUDD, 2002.

<sup>213</sup> LIBERATO, 2003.

Um movimento, uma tática de reconquista do espaço público privatizado, entre outras coisas, pelo carro. Mas sua luta torna-se mais ampla e ele é reconhecido como uns dos movimentos que tiveram papel importante na formação de redes anticapitalistas e antiglobalização do final dos anos 1990. As primeiras ações buscavam evidenciar o alto custo social que o modelo baseado no automóvel gera. Ao longo de sua existência, e por ser um grupo autocrítico, assim como nos aponta Ludd (2002), redirecionaram suas críticas e foram um dos grandes expoentes na organização dos dias de Ação Global, que culminaram na formação de um movimento mundial: Ação Global dos Povos (AGP). A tática do RTS espalhou-se pelo mundo e está presente em diversos países com grupos organizados e como tática de ação.

#### 3.1.4 A Bicicleta, política e contemporaneidade: *Critical Mass*

Analisando as tecnologias e sua influência sobre a vida cotidiana e partindo do pressuposto que os problemas ecológicos são fundados em causas sociais, Liberato (2003, p. 1) analisa “o tempo como significação imaginária social e a perceber no automóvel uma tecnologia que encarna e figura a significação social de tempo da sociedade capitalista”. Tal entendimento está no interior de movimentos sociais que contestam o uso indiscriminado de tecnologias específicas, vinculando a elas uma crítica da ordem social estabelecida no lugar onde surgem.

[...] é em parte através de alguns desses movimentos que a bicicleta tem surgido como elemento ao mesmo tempo de uma contestação e de uma alternativa a problemas ecológicos, sociais e existenciais, além de potencialmente portadora de uma distinta significação de tempo (LIBERATO, 2003, p. 1).

Liberato sublinha que as ligações da bicicleta com o ecologismo podem ser variadas. Em geral, se compararmos com o automóvel, a bicicleta reside num meio de transporte ecologicamente correto, pois são visíveis as diferenças dos níveis de poluição desde a fabricação até o uso. Além disso, Illich (1974) completa dizendo que na bicicleta o ser humano torna-se o dono do próprio movimento, da própria vida.

Consoante Liberato (2003, p. 2), em “torno da bicicleta e do automóvel se desenvolveram conflitos que vão muito além de questões meramente ambientais” e fatores como a asfaltificação do solo e os acidentes de trânsito são indicativos de que, ao contrário do automóvel, há sustentabilidade exercida pela bicicleta.

Na contemporaneidade muitas pessoas passaram a utilizar a bicicleta de forma criativa e autônoma, superando as formas tradicionais de uso, extrapolando seu uso como objeto de lazer, equipamento esportivo e resgatando seu potencial como meio de transporte. Contudo, o simples fato de pedalar não serve, por si só, como questionamento da lógica capitalista. Segundo Carlsson,

Só a bicicleta não é suficiente. A bicicleta, por si só, não é interessante. Ela é um meio de transporte e um produto industrial. A história dela também é a história da escravidão na Amazônia e no Congo, em busca de borracha para fazer bicicletas para o hemisfério norte. Já a história contemporânea da bicicleta no século XX é a da resposta a automobilização das cidades, e isso pode ser uma resposta para fazer algo diferente na cidade (CARLSSON apud LOCATELLI, 2008).<sup>214</sup>

Em 1992, Chris Carlsson levou a uma reunião da *San Francisco Bicycle Coalition*<sup>215</sup> uma ideia que havia sido elaborada por um grupo de pessoas do qual ele fazia parte: questionar as péssimas condições para o trânsito de bicicletas na cidade, porque muitas pessoas a utilizavam em seus deslocamentos diários, e mostrar que outras pessoas poderiam aderir ao uso, caso houvesse condições favoráveis. A ideia era que a presença das bicicletas fosse sentida na cidade e isso deveria ser feito de forma criativa pelos ciclistas em uma reunião espontânea na qual eles pedalariam juntos pelas ruas da cidade (LUDD, 2004).

Carlsson distribuía panfletos no centro da cidade e, em 22 de setembro de 1992, o grupo deu início a *Commut Clot*, que teve a participação de cerca de 60 pessoas. Carlsson conta que o grupo simplesmente subiu a principal rua da cidade, a Market Street, virou à esquerda e entrou num bar e, desde então, uma vez por mês a massa se encontra toda última sexta-feira do mês para reclamar ruas para ciclistas e pessoas, numa forma de se contrapor à

<sup>214</sup> Em entrevista concedida à Revista Carta Capital, publicada na versão on-line em 13/02/2014, Chris Carlsson, principal idealizador da Massa Crítica de São Francisco, CA, fala sobre a importância do ativismo, mais especificamente do cicloativismo no questionamento da ordem capitalista. LOCATELLI, Pierro. Andar de bicicleta é uma decisão política. *Revista Carta Capital*, 2008. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/sociedade/escolher-a-bicicleta-como-transporte-e-uma-decisao-politica-8265.html>>. Acesso em: 20 maio 2016.

<sup>215</sup> O grupo foi fundado na cidade de São Francisco na Califórnia há mais de 40 anos e tenta a efetivação do direito de pedalar em segurança na cidade. Disponível em: <<https://www.sfbike.org/about>>.

cultura do automóvel.<sup>216</sup> Ali teve início um movimento de retomada do espaço público pelas pessoas que, meses depois, se chamaria *Critical Mass*.

O nome Massa Crítica<sup>217</sup> referencia-se no documentário sobre bicicletas de 1992, também dirigido por Ted White, o *Return of Scorcher*. O documentário descreve uma cena cotidiana dos grandes centros urbanos da China quando, na falta de espaços e sinalização específicos, ciclistas se acumulam nas margens das ruas e rodovias para romper o fluxo de automóveis e concluir seu objetivo: transitar. Uma tática desenvolvida pelos numerosos ciclistas chineses que apostam na união espontânea de ciclistas para romper o fluxo de carros e passar.

A Massa Crítica de São Francisco cresceu rapidamente e alcançou, já no ano seguinte, um número próximo de 1.000 pessoas por encontro. Criou-se um espaço de sociabilidade onde o único objetivo definido era pedalar em grupo, o que possibilitou encontros e reuniu pessoas com interesses em comum. Durante os passeios da Massa Crítica as pessoas são estimuladas a agir de forma pacífica e bem-humorada em seus encontros com motoristas. A ideia é celebrar a bicicleta na cidade e mostrar que qualquer um pode ser um ciclista urbano.

A Massa Crítica não se restringiu à cidade americana, se espalhou de uma maneira que Carlsson e seus amigos jamais poderiam prever. O movimento acontece em outros lugares do mundo e hoje mais de 200 países e mais de 300 cidades possuem sua Massa Crítica local.

*Critical Mass* ou Massa Crítica tornou-se um encontro mensal de ciclistas por todo o mundo. *We are traffic*<sup>218</sup> é o lema que motiva massas de ciclistas ao redor do mundo desde então. “Nós somos o trânsito!”, busca tirar a bicicleta do anonimato e colocá-la como um dos meios de transporte presentes no cotidiano. Durante as manifestações mensais, as pessoas saem às ruas em transportes primordialmente ativos: a pé, de *skate*, patinete e principalmente bicicletas, já que o questionamento transpassa a relação direta com a cidade. Segundo Carlson:

---

<sup>216</sup> LOCATELLI, 2008.

<sup>217</sup> Massa crítica configura um termo sociológico usado para determinar a coesão da mentalidade de um grupo com determinado interesse ou assunto com qualidade e quantidade suficiente para estabelecer e sustentar uma determinada ação ou comportamento. Cf.: ROGER, Everett M. *Diffusion of Innovation*. New York, NY: Simon e Schuster, 2003.

<sup>218</sup> O principal lema da Massa Crítica também é o nome do documentário de Ted White que retrata o grupo, filmado em 1994, “*We are traffic*”. Disponível em: <<https://vimeo.com/85439215>>.

A experiência da Massa Crítica dá a seus participantes algo tangível, mais do que uma mera volta de bicicleta. Na vida cotidiana, a maioria de nós se sente separado e isolado das pessoas em nossa volta. Quantos de nós conhecem seus vizinhos? Quantos de nós viveram no mesmo lugar mais do que por poucos anos? A vida moderna no centro do mercado mundial é perversamente abundante quando se trata de bens e serviços, mas na profunda destruição das culturas e comunidades tradicionais que tem sido um pré-requisito da expansão do mercado, temos perdido uma grande parte de nossa humanidade, a parte de nós que encontra seu desenvolvimento na comunidade. [...] Quantos de nós têm a experiência diária ou semanal de encontrar os vizinhos e amigos em um ambiente social que não o do supermercado, do shopping ou da loja? Por que passamos tanto tempo das nossas vidas fazendo coisas sozinhos no meio de uma multidão? [...] A Massa Crítica se oferece como um antídoto da eliminação do espaço público que infesta nossas vidas. Não sabemos mais (se é que um dia soubemos) por quê precisamos de espaço público, e certamente não sabemos o que fazer com ele quando o temos. [...] No passado, a oposição política cresceu principalmente nos locais de trabalho e nas comunidades étnicas. Essas antigas formações foram em grande parte derrotadas, e a força relativa alcançada nos momentos históricos iniciais via sindicatos e vários programas governamentais foi desmantelada, e as comunidades enquanto tais apagadas. A Massa Crítica representa um florescente movimento de trânsito alternativo que traz consigo uma consciência ecológica (CARLSSON, 1994 apud LUDD, 2004).

Ludd ressalta que a ideia surgida em São Francisco se tornou uma forma de manifestação difundida em todo mundo quando o assunto são relações mais ecológicas e justas em contraposição às ideias de instituições capitalistas como o G8, FMI e o Banco Mundial. A Massa Crítica tem uma forma aberta e se transforma à medida que se adapta a contextos históricos, sociais, econômicos, culturais e políticos distintos em cada cidade e a cada pessoa que passa a promovê-la: “ela pode significar desde a reivindicação de espaço e respeito aos ciclistas até uma completa transformação da vida cotidiana. É o próprio trânsito criando na hora do *rush* uma zona livre de motores, de barulho, de fumaça, de individualismo do cada um por si”.<sup>219</sup>

No livro *Nowtopia: Iniciativas que estão construindo o futuro hoje*, publicado no Brasil em 2014, Carlsson aponta que os movimentos ciclísticos surgidos no início dos anos 2000 são responsáveis por juntar pessoas de diferentes extratos sociais: “para muitos de seus adeptos, usar a bicicleta é uma rejeição simbólica e prática de uma das mais onerosas relações que a sociedade capitalista impõe: a posse do carro”.<sup>220</sup>

---

<sup>219</sup> LUDD, 2004, p. 124.

<sup>220</sup> CARLSSON, 2014, p. 144.

Os movimentos ciclísticos mundiais surgidos no início dos anos 2000 foram responsáveis por juntar pessoas de diferentes extratos sociais. Esses grupos representam localismos, formas mais humanas de vida na cidade, identidades que se modificam no contato direto entre pessoas a partir de uma outra lógica de interação e deslocamento. A Massa Crítica abre espaço para a imaginação e conectou pessoas que procuravam formas seguras de pedalar na cidade antes de experimentar isso sozinhas.

Para a maioria desses novos usuários, da bicicleta como meio de transporte, a escolha reforça a si próprio. Uma vez experimentado, andar de bicicleta é muito mais agradável do que se sentar em um carro no tráfego. Além disso, é muito mais barato e os ritmos do ciclismo regular podem melhorar a saúde mental e física (CARLSSON, 2014, p. 146).

O surgimento desses grupos evidencia formas práticas e políticas de oposição a valores fundamentais da sociedade capitalista. Assim, a bicicleta torna-se um dispositivo antinormativo de autoemancipação e, por meio da ludicidade de seu uso e das ações criativas e críticas da massa ciclística, cria uma nova forma de se relacionar com o outro e com a cidade. São espaços de recomposição das condições e imperativos de classe. Durante as Bicletadas, nome da Massa Crítica no Brasil, não são evidenciadas diferenças de classe, pois as relações se evidenciam pelas ações, e não pelo consumo.

As edições da Massa Crítica foram arenas importantes para delimitar essas contra normas na cena da bicicleta. Fundamentalmente, essa atitude de desafio tem atraído legiões de jovens e está corroendo a imagem nerd que ajudou a reforçar a reputação da bicicleta como antiquada (CARLSSON, 2014, p. 144/145).

Duarte (2012), parte da hipótese de que os “coletivos políticos do presente”, especificamente os que ele denomina “coletivos de eco-estético-políticos”, que se caracterizam por sua independência política e representativa e atuam na questão da mobilidade urbana, podem ser estudados a partir da noção arendtiana de singularização e a foucaultiana, de subjetivação ético-política, pois, como ferramentas conceituais, fornecem subsídios para a análise sobre quem são e como atuam os membros de tais coletivos. Nos ativemos à noção foucaultiana mencionada anteriormente, porque contribui no entendimento das práticas desenvolvidas nos coletivos, numa ação política que leva os integrantes à autotransformação crítica e reflexiva.

Os coletivos se organizam de forma criativa, horizontal e despendem ações ousadas em uma estratégia que busca a visibilidade e a explanação de suas demandas, provocando efeitos de modificação das estruturas políticas e das sensibilidades. Ampliam o campo político para além dos espaços institucionais, manifestando as singularidades de cada um em uma ação que repensa as relações consigo e com o outro.<sup>221</sup>

Os *happenings* são a materialização estratégica do grupo em ações provocativas e bem-humoradas e de como sua realização é ferramenta para atrair a atenção da mídia, do poder público e da população. Dentre os movimentos citados por Duarte (2012) estão a Bicicletada e a Pedalada Pelada, que usam o próprio corpo como propagador de mensagens políticas. Tais mensagens veiculam a ideia de uma vida mais plural, coletiva, alegre, desvinculada da normatividade autoritária.

Manifestações com características anarquistas e antinormativas, desprovidas de líderes, regras e hierarquias praticam a política do “corpo a corpo no espaço público”, divulgada em blogs e em menor incidência pela grande mídia. É o corpo em contato direto com outras relações entre vida e política. Assim, o mesmo lugar que recebe injúrias, sujeições e violências, o corpo também deve ser o espaço de propagação de novas formas de existência menos distintivas e não violentas. Tal politização busca causar transformações.

Bicicletada [sinaliza] a politização de uma vida que busca promover curto-circuitos nos sistemas biopolíticos hegemônicos de regramento e normalização da vida urbana, revertendo a fragilidade do mero corpo, exposto a toda sorte de riscos e violências, em nova força político-simbólica (DUARTE 2012, p. 31).

Sobre a Pedalada Pelada, o autor completa:

Contra a redução da vida ao estatuto de vida nua e desprotegida, a reversão simbólica operada pela aparição inusitada da nudez ali onde não esperávamos encontrá-la. A intervenção do corpo (nu ou vestido, pouco importa) na *polis* ajuda a iluminar uma outra relação entre política e vida, pois revela-se assim uma forma de ação que é uma forma de vida e que, portanto, não se restringe a ser um cálculo sobre a boa administração da vida e da cidade (DUARTE 2012, p. 31).

---

<sup>221</sup> DUARTE, 2012.

O corpo visível representa a própria propagação de uma nova forma de fazer política. Um novo corpo, uma nova política e uma nova forma de viver na desconstrução das formas hegemônicas de circulação e de vida na cidade. Duarte sublinha que cada participante da Bicletada se empenha no movimento de autotransformação que se externaliza pelo modo de se colocar e de mover em público o próprio corpo, na divulgação de novas formas de transitar e de ocupar os espaços da cidade.

A violência do trânsito, que mutila e mata todos os dias, é combatida por meio da vulnerabilidade do corpo despido e encorajado pelo fato de pedalarem juntos, repaginando a cidade e expondo a vontade de compartilhamento dos espaços da cidade, “estabelecendo uma unidade indissociável entre manifestação pública de agentes singulares e invenção de novas formas de relação, de amizades, de afetividades”.<sup>222</sup>

Tais coletivos questionam não apenas o isolamento atomizado do indivíduo contemporâneo, mas também as velhas formas hegemônicas do viver em comum, baseadas em comportamentos violentos, excludentes ou de inclusão domesticadora da diferença. Segundo tal perspectiva política, tão importante quanto obter vitórias políticas concretas é engajar-se, manifestar-se e experimentar novas formas de viver coletivamente na cidade, novas formas de vida que se singularizam no plural. [...] do ponto de vista dos agentes dos novos coletivos, o engajamento político tomado como fim em si mesmo, para além das considerações instrumentais a respeito das possíveis derrotas ou vitórias originadas dos cursos de ação coletiva, torna-se paradoxalmente compatível com o caráter estratégico das práticas de resistência que se enfrentam com os dispositivos biopolíticos hegemônicos de normalização de condutas (DUARTE, 2012, p. 32).

A seguir, analisaremos como se articulam e atuam, na capital paulista, a Bicletada de São Paulo e as edições do *World Naked Bike Ride* (WNBR), conhecida também por Pedalada Pelada.

---

<sup>222</sup> Duarte, 2012, p. 32.

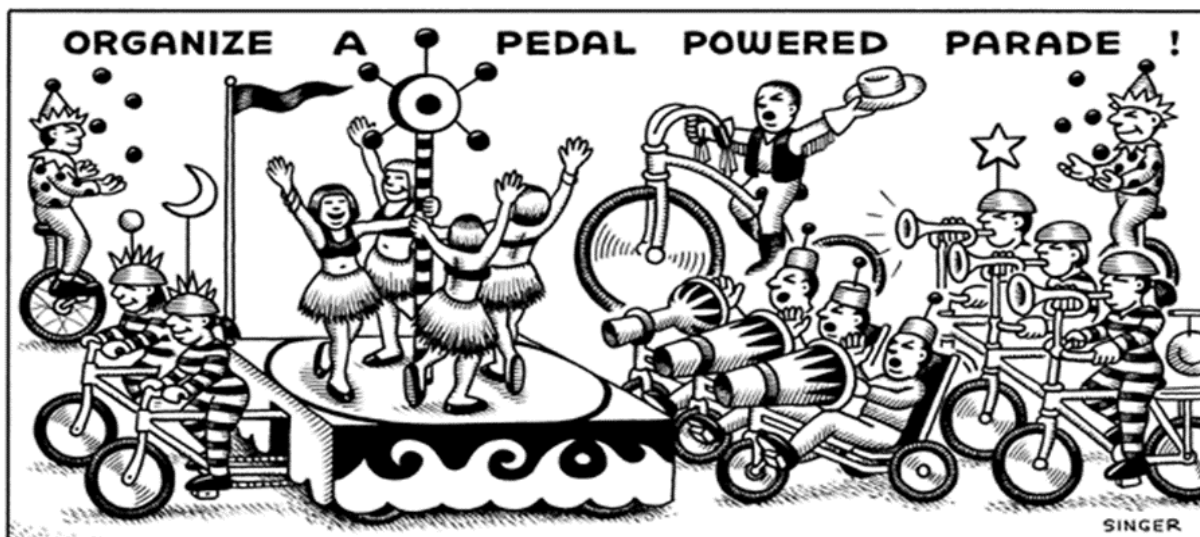


Figura 14 – “Organize a pedal powered parade!” ou, em português, “Promova um desfile movido a pedais!”

Fonte: Andy Singer.<sup>223</sup>

### 3.2 A BICICLETADA DE SÃO PAULO

No Brasil, Bicletada é o nome para a Massa Crítica, evento cujo objetivo consiste em pedalar, estimular, promover e festejar a cultura da bicicleta na cidade como meio de transporte, além de servir como instrumento de protesto para que o ciclista urbano lute em favor da criação de condições favoráveis para que mais pessoas pedalem com segurança pelas ruas. A Bicletada quer unir e valorizar o ciclista, além de conscientizar e valorizar a bicicleta como alternativa para desafogar os congestionamentos. Também representa uma forma de resgate das ruas para o convívio social, pois promove encontros e troca de experiências entre ciclistas urbanos.

As Massas Críticas, ou Bicletadas, são caracterizadas por serem uma “coincidência organizada” sem roteiros pré-definidos ou líderes, que misturam festa ambulante com manifestação, onde são entoadas palavras de ordem como: “mais amor menos motor”, “menos carros mais bicicletas”. Os encontros são marcados pela criatividade de seus participantes que, entre outras manifestações, produzem cartazes, enfeitam as bicicletas e distribuem panfletos.

<sup>223</sup> Disponível em: <<http://www.andysinger.com/bikesample15.html>>.

Segundo o site da Bicicletada no Brasil,<sup>224</sup> mantido pelos próprios participantes locais, a Bicicletada não possui um único objetivo central, mas diversos e múltiplos objetivos, sempre decididos pelos próprios participantes. Duarte e Santos (2012, p. 39) apontam que a Bicicletada configura uma tática que se constitui num grupo de ativistas que se reúne, discute e atua coletivamente, definindo a cada novo evento novas táticas a serem empregadas; a Bicicletada só existe “sobretudo, no momento em que criam espaços de discussão e de atuação coletiva”, ou seja, no tempo e no espaço que acontecem.

A Bicicletada não dispõe de líderes ou estatutos, tema ou demanda previamente estabelecida. Ausente de hierarquias, a Massa Crítica se estabelece como movimento horizontal, sem organização prévia e sem líder. Ela apenas acontece. E o que acontece dentro da Bicicletada é completamente livre de qualquer tipo de controle. Simplesmente pede o respeito dos motoristas ao ciclista, já que este representa um carro a menos no já saturado trânsito da cidade. Os participantes se preparam para a Bicicletada e não preparam a Bicicletada, o que faz com que cada Bicicletada seja única no dia e no lugar que acontece.

Durante a Bicicletada são despendidas várias ações que buscam a conscientização e a mudança de atitude dos motoristas, além de encorajar que mais pessoas usem bicicleta como meio de transporte. Há distribuição de panfletos produzidos pelos próprios ciclistas aos motoristas, além de diversos tipos de ação direta, como a pintura não autorizada de placas de sinalização e faixas de pedestres.

As primeiras edições da Massa Crítica no Brasil aconteceram em São Paulo e tiveram o apoio e a participação de membros do Centro de Mídia Independente (CMI) e do Instituto de Cultura e Ação Libertária (ICAL).<sup>225</sup> Para os autores, a Bicicletada brasileira nasce junto aos movimentos antiglobalização que surgem por todo o mundo no início dos anos 2000. No final dos anos 1990 e início dos 2000, muitas manifestações antiglobalização eclodiram pelo mundo e uma de suas marcas era a criatividade dos manifestantes para driblar o alto nível de violência policial.<sup>226</sup>

---

<sup>224</sup> O site da Bicicletada brasileira, fonte deste trabalho é mantido por seus participantes desde 2003. Disponível em: <bicicletada.org>.

<sup>225</sup> ZUGE JR., 2015; DUARTE; SANTOS, 2012.

<sup>226</sup> ZUGE JR., 2015.

Em São Paulo, na manifestação do dia 20 de julho de 2001, durante a série de protestos mundiais contra a globalização marcada para a mesma data da reunião do G8, quando os líderes dos oito países mais poderosos do mundo se reuniram em Gênova, na Itália, para discutir plataformas neoliberais em todo o mundo, aconteceu o primeiro evento com o nome Bicicletada. O cartaz que convocava para a “Bicicletada contra o G8” dizia que a democracia não estava na reunião do G8, mas sim nas ruas. Um chamado para homens e mulheres comparecerem para a contestação da ordem instituída e que contou com o uso político da bicicleta em São Paulo. “A rua é do povo! Não estamos atrapalhando o trânsito, nós somos o trânsito”.

Era a “Bicicletada contra o capital”. Além de bicicletas, o protesto teve patinetes, patins, *skates*, pessoas a pé e até jogos de futebol na rua. O grupo ocupou a rua com atividades que configurassem perturbação criativa dos fluxos urbanos capitalistas, questionando práticas e discursos hegemônicos quanto ao que deve e o que pode ser a vida na cidade. Simbolicamente, representava a retomada da rua pelas pessoas: “um outro mundo é possível, um mundo sem líderes”.

Diversos textos em sites e blogs relatam que nos meses seguintes, durante as rodas de conversas em que se organizavam protestos e ações do ICAL, localizado nas imediações do metrô Vila Madalena em São Paulo, o sociólogo Pablo Ortelano fez uma explanação sobre a Massa Crítica de São Francisco. Ciclistas que frequentavam o ICAL se interessaram pelo assunto e ali começou a se conjecturar a primeira Bicicletada de São Paulo. Dentre esses ciclistas estava Odir Zuge Jr., que já era ciclista e participava tanto das reuniões do ICAL quanto das listas de e-mail presentes na internet ligadas ao ciclismo.

Segundo Zuge Jr. (2012), se de um lado estava toda a organização anticapitalista, do outro os ciclistas que apenas pedalavam na cidade se articulavam em uma lista de e-mail chamada *Bikeonelist*, hospedada no provedor de e-mails *Yahoo* e que no início dos anos 2000 reuniu muitas pessoas que tinham acesso à internet e pedalavam. “Da bikeonelist saiu também a Bicicletada, mas também o Clube de Cicloturismo, os clubes de Audax, e mais um monte de coisas. Todos os nomes hoje consagrados no ciclismo nacional andavam por lá. Todos!” (ZUGE JR., 2012, BLOG).



Figura 15 – Panfleto produzido no interior do ICAL em 2001 convocando a “Bicicletada contra o G8”.

Fonte: Apocalipse motorizado.<sup>227</sup>

No início de 2002, a primeira lista de e-mails sobre a Massa Crítica deu início a uma ampla discussão. Um grupo formado por ciclistas que frequentavam as reuniões do ICAL e que se auto intitulavam ciclistas radicais, publicou no site do CMI o chamado para a “Bicicletada de São Paulo (passeio de Massa Crítica)” em 25 de junho de 2002, convidando e estimulando os interessados a chamar mais gente. O chamado já indicava ações que buscavam a autonomia na publicidade do grupo. “Venha pedalar conosco! Traga a vizinha, o vizinho, os amigos, etc... Imprima e cole no seu bairro, na bicicletaria mais próxima de sua casa, piche nos tapumes por aí, distribua para os ciclistas que encontrar na rua” (RELATO dos Ciclistas Radicais, CMI, 2002).

<sup>227</sup> Disponível em: <http://www.apocalipsemotorizado.net/2007/07/29/bicicletada-festa-de-cinco-anos/>.

Segundo Zuge Jr., (2012), no dia 27 de junho de 2002, ele mesmo enviou um e-mail para a lista da *Bikeonelist* convocando a primeira Bicletada para dois dias depois. A Bicletada de São Paulo deu suas primeiras pedaladas no dia 29 de junho de 2002, quando ativistas ligados ao movimento antiglobalização se juntaram aos ciclistas das listas de e-mail para iniciar o movimento da Massa Crítica na capital paulista. Uma ação na qual se colocavam em prática as reflexões e ações gestadas no interior das discussões do ICAL.

O movimento paulistano de bicicletas saiu às ruas quase dez anos depois da Massa Crítica de São Francisco. O primeiro passeio foi marcado para um sábado às 10 horas da manhã, na esquina da Av. Paulista com a Rua da Consolação, região central da capital paulista, e contou com a participação de treze pessoas, doze de bicicleta e uma de patinete. (CMI, 2002). Segundo Zuge Jr., as listas de e-mail que divulgaram a Bicletada eram monitoradas pela polícia e, enquanto o grupo se reunia para a pedalada, agentes da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e policiais militares abordaram seus participantes:

Logo chegou um caminhão da CET, depois mais outro, e um carro de polícia, depois um furgão da Globo... Depois de conversar um pouco com o policial, o funcionário da CET veio até nós fazer algumas perguntas. Ele queria saber para onde íamos. Dissemos que iríamos percorrer a (avenida) Paulista e depois ir para o (parque) Ibirapuera. Ele perguntou também se haveria muita gente, e respondemos que provavelmente não. Pouco depois disso, o pessoal do furgão da Globo foi embora, provavelmente pra descobrir que não haveria muito barulho (Relato dos Ciclistas Radicais, CMI, 2002, s/p).

Os participantes da primeira Bicletada relatam que a experiência de pedalar nas ruas da cidade em grupo representou algo novo e ao mesmo tempo revelador. Sentiram diferença do nível de respeito dos motoristas, pois em massa podiam ocupar toda a faixa de rolamento. “Foi impressionante perceber pela primeira vez que a maior dificuldade em pedalar nas ruas é simplesmente devido à atitude da maioria dos motoristas, e que a solução é uma mudança cultural. Exatamente o que o passeio de Massa Crítica almeja” (CMI, 2002).

Zuge Jr. (2015) destaca que em São Paulo muitos dos ativistas tinham formação universitária em arquitetura e urbanismo, jornalismo, engenharia, direito, dentre outras, o que ajudou na articulação das ações e elaboração das críticas aos modelos de circulação da cidade. Ainda consoante o autor, as características da Bicicletada mostram-se na inexistência de hierarquias, o que propicia a afirmação de individualidades, o uso da rede de comunicação de maneira independente de tal forma que se estabeleçam debates e que se concretizem ações, gerando informações do que chama “cultura da bicicleta”.<sup>228</sup>

Para Benicchio (2013), em uma cidade cujas características apontam para formas privatistas dos espaços de circulação de automóveis, onde o transporte público é precário, surgiu um movimento que defende o uso da bicicleta como meio de transporte de forma segura:

É nesse contexto de uma cidade com uma ocupação urbana que progressivamente afasta a moradia do cidadão de seu local de trabalho e que possui uma estrutura de trânsito que privilegia os veículos automotores que surge progressivamente um movimento de defesa do uso seguro da bicicleta como modal de transporte, já disseminado entre as classes baixas. É esse uso da bicicleta, disseminado entre as classes baixas das cidades do país desde os anos 60, que emerge como alternativa para a classe média. Mas essa emergência só ocorre recentemente. Até a metade dos anos 80 a bicicleta era vista pela classe média apenas como brinquedo infantil e veículo de adultos pobres. Quando muito era usada por membros da classe média em passeios (ZUGE JR. 2015, p. 23-24).

As primeiras Bicicletadas foram promovidas por jovens de classe média, na maioria universitários, com acesso à informação e à internet e ligados a movimentos de luta anticapitalista.

O acesso à *internet* permite a formação de redes de comunicação, inicialmente por listas de correio eletrônico e posteriormente pelas redes sociais. Redes essas cada vez mais constantes, amplas e horizontalizadas, embora fluidas, fragmentarias. Nessa época começam as trocas de informação acerca do que ocorre em outros países. Se antes conhecer um aspecto da realidade de uma cidade europeia dependia de visitá-la, com o acesso à *internet* as informações circulam entre pessoas que estão geograficamente distantes, mas a troca de informações ocorre em tempo real, permitindo o diálogo, além de tão somente ler o texto alheio (ZUGE JR. 2015, p. 25).

---

<sup>228</sup> ZUGE JR., 2015, p. 23.

Assim, tornou-se possível o contato de ativistas paulistanos com embates similares espalhados ao redor do mundo, mas a particularidade histórica de cada cidade é o que dita o limite das possibilidades de ação.

Segundo Benicchio (2013), a Bicicletada de São Paulo nunca chegou a ser tão grande como nos encontros de São Francisco, cidade que originou o movimento e que reúne milhares de pessoas todos os meses. No Brasil, o encontro mensal, entre 2002 e 2012, reuniu algo em torno de 200 a 300 pessoas e só excedeu esse número em ocasiões pontuais e datas como o Dia Mundial Sem Carro. Contudo, o autor destaca que a Massa Crítica paulistana gerou muitas iniciativas públicas e privadas relacionadas ao uso da bicicleta nas cidades brasileiras, após a virada dos anos 2000.

A primeira fase da Bicicletada, entre 2002 e 2004, foi marcada por encontros esporádicos, realizados aos sábados pela manhã e com poucos participantes. Chegava a reunir entre 15 e 30 pessoas no máximo. Isso fez com que a Bicicletada passasse por uma fase crítica e a ideia quase acabou devido ao baixo número de participantes. No final de 2004, o movimento quase entrou em colapso. Todavia, após longas discussões nas listas de e-mail e em reuniões entre os participantes mais ativos, estabeleceu-se a mudança do dia e do horário e o evento aconteceria em acordo com os eventos mundiais, nas sextas-feiras à noite.<sup>229</sup>

A 32ª Bicicletada, realizada em abril de 2005, tornou-se a primeira a sair às ruas na hora do *rush* e teve 7 participantes. O blog alimentado por Thiago Benicchio, sob o pseudônimo Luddista Apocalipse Motorizado,<sup>230</sup> divulgou um relato sobre o evento que contou com máscaras antipoluição, panfletagem e homem-placa. Mesmo com um número reduzido de ciclistas, a criatividade e o bom-humor estiveram presentes na Bicicletada daquela noite que terminou em uma “homenagem” aos 40 anos da Rede Globo de televisão organizada pelo CMI-Brasil.

Depois de uma longa estiagem e de alguns eventos paralelos, a tradicional pedalada pela coexistência pacífica no trânsito voltou a ocupar as ruas com criatividade. Além dos panfletos e das máscaras anti-poluição, um homem-placa ajudou a estabelecer contato visual com os motoristas (APOCALIPSE MOTORIZADO, 01/05/2005).

---

<sup>229</sup> BENICCHIO, 2013.

<sup>230</sup> Ibid.

O panfleto trazia informações sobre as dificuldades de ser motorista e ciclista na cidade de São Paulo, onde mais de 800 mil ciclistas já transitavam na cidade como alternativa ao trânsito caótico, pois os ciclistas teriam descoberto as vantagens de uma vida mais saudável, divertida e econômica; apontava para falta de políticas públicas que facilitassem e promovessem a bicicleta como transporte; e de como o motorista deve se comportar ao encontrar um ciclista em seu caminho e ultrapassá-lo como um veículo, modo como a bicicleta é descrita no Código de Trânsito Brasileiro.

**COMPARTILHE A RUA,  
RESPEITE O CICLISTA!**

Prezado motorista,  
nós imaginamos como deve ser ruim ficar preso dentro de um carro, acelerando e freando a cada 50 metros, respirando a fumaça do carro que vai à frente e estressado por não sair do lugar. Portanto, relaxe e aproveite o congestionamento para ler este texto.

Na cidade de São Paulo, a cada 23 minutos um automóvel é adicionado à frota de veículos. As médias de congestionamento são cada vez maiores, a poluição já chegou a níveis insuportáveis e a qualidade de vida é cada vez pior.

**alívio**  
Cerca de 800 mil paulistanos já descobriram que a bicicleta é uma grande alternativa ao caos motorizado. Nosso veículo não polui a cidade e não congestiona as ruas. Nosso veículo também proporciona prazer, saúde, diversão e economia. E, acredite, na maior parte das vezes levamos quase o mesmo tempo para percorrer os trajetos que você faz de carro.

Infelizmente o poder público e alguns motoristas não respeitam a nossa escolha. Temos menos de 4km de ciclovias nas ruas, não existe nenhum bicicletário na cidade e as autoridades de trânsito desconhecem as leis relativas à bicicleta.

**respeite!**  
Segundo o Código de Trânsito, a bicicleta é um veículo como outro qualquer. Temos o direito de circular nas ruas com segurança e tranquilidade. Respeite o ciclista e mantenha distância lateral de 1,5m ao ultrapassá-lo.

**Compartilhar a rua com os ciclistas é uma atitude que traz benefícios a todos. Afinal, cada bicicleta a mais significa um carro a menos poluindo e congestionando as ruas.**

www.bicicletada.org

Figura 16 – Panfleto distribuído na 32ª Bicicletada de São Paulo, 01/05/2015.

Fonte: Apocalipse Motorizado.<sup>231</sup>

<sup>231</sup> Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2005/04/30/32a-bicicletada-de-sao-paulo/>>.

Segundo Aline Cavalcante,<sup>232</sup> participante da Bicletada desde 2008, a cada nova pedalada mais pessoas se juntam à animada massa de ciclistas de São Paulo. Cavalcante (2012) aponta que as pessoas estavam dispostas a “gritar pela própria existência, seja protestando, sorrindo, tirando a roupa, levando cartazes ou simplesmente existindo”. Inaugurava-se um espaço de encontro, articulação e ação em prol das bicicletas na cidade. Segundo ela, a organização possui caráter anárquico, horizontalmente formado e sem lideranças, movido unicamente pela vontade de ser visto: “Um dos melhores legados deixado por ela é a riqueza de pessoas reunidas ali, gente de carne e osso, sonhos e energia, propondo uma nova maneira de fazer política e uma interação completamente revolucionária com a cidade”.<sup>233</sup>

Thiago Benicchio (2013)<sup>234</sup> diz que criatividade e compartilhamento pacífico da via com veículos motorizados são importantes fatores que permearam a Massa Crítica paulistana; por sua vez, Zuge Jr. (2015) ressalta que as Bicletadas são ponto de encontro de ciclistas que interagem entre si, trocam ideias e informações e atuam diretamente na distribuição de panfletos e pintura de sinalização de trânsito não oficial.

Sua aparente falta de organização e de lideranças tem por função não atribuir a alguém responsabilidade jurídica em razão da ocorrência do evento ou de fatos que, durante o evento, possam configurar qualquer forma de ilícito, além obviamente do real e direto participante do referido ato (ZUGE JR., 2015, p. 28).

A troca de experiência entre ciclistas ajudou a estreitar laços de solidariedade no enfrentamento do trânsito nas ruas da capital paulista. Desde os primeiros anos da Bicletada, panfletos com informações sobre o direito do ciclista de utilizar a via e de compartilhamento seguro da rua eram distribuídos. Fica claro o caráter criativo e educativo que direcionava as ações no interior das Bicletadas. Os panfletos eram distribuídos a motoristas e novos integrantes do movimento.

---

<sup>232</sup> Matéria escrita por Aline Cavalcante, jornalista e participante da Bicletada de São Paulo desde 2008, para o site Vá de Bike em 29 de junho de 2012. CAVALCANTE, Aline. *Bicletada de São Paulo completa 10 anos de história*. Disponível em: <<http://vadebike.org/2012/06/bicletada-de-sao-paulo-completa-10-anos-de-historia/>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

<sup>233</sup> CAVALCANTE, 2012, s/n.

<sup>234</sup> O texto aqui citado foi originalmente publicado em inglês para o livro organizado por Chris Carlsson, Lisa Ruth Elliott e Adriana Camarena, intitulado *Shift Happens: Critical Mass at 20*, publicado em 2012 em comemoração aos 20 anos da massa Crítica de São Francisco. O livro possui relatos de 39 movimentos de Massa Crítica ao redor do mundo. O artigo foi traduzido e publicado em 4 partes no site Bike é Legal, em 2013. Disponível em: <[http://www.bikeelegal.com/noticia/201/a-bicletada-esta-morta\\_-longa-vida-a-bicletada\\_-parte-1](http://www.bikeelegal.com/noticia/201/a-bicletada-esta-morta_-longa-vida-a-bicletada_-parte-1)>.

Alguns deles alertavam sobre como se comporta a massa e como o motorista deve se comportar ao se deparar com um ciclista ou com um grande grupo destes na rua. Outros buscavam alertar sobre os benefícios da bicicleta, do direito de bicicletas e pedestres em utilizar a via pública com segurança e propunham ações civis para a melhoria do trânsito e do transporte público. Os panfletos, produzidos pelos participantes e replicados na base da “xerocracia”<sup>235</sup> traziam informações inéditas ou pouco difundidas sobre o uso de bicicletas como meio de transporte e também sobre os direitos dos ciclistas.

Segundo Benicchio (2013), mesmo que ocupar o espaço das ruas na hora do *rush* caracterizasse uma provocação ao *status* dos veículos, o bom senso e a consciência da fragilidade da massa ciclística sempre foi considerada ao longo das Bicletadas. O autor salienta que o movimento sempre tentou estabelecer, entre os seus integrantes, o consenso em relação ao espaço que deviam ocupar. Um espaço que, de certa forma, fosse condizente com seu tamanho e volume. Por entender que é o automóvel quem congestiona a cidade, buscava igual consenso sobre sempre deixar livre as faixas e os corredores de ônibus, numa atitude consciente para não prejudicar mais os usuários do já precário transporte público de São Paulo.

Benicchio (2013) relata que a massa buscava a mesma unidade ao respeitar a posição de fragilidade e o direito do pedestre, parando nas faixas de travessia nas avenidas de forma a não pôr em risco o pedestre. Fatos que ajudaram a atrair a simpatia da cidade pelo grupo. Poucas foram as atitudes hostis dos motoristas sobre a massa e não há relatos de graves ferimentos ou brigas entre participantes da Bicletada e motoristas.

Cavalcante (2012) diz que, mesmo em meio a tumultos e conflitos, a Bicletada representa um organismo que se desenvolveu em uma cidade marcada pelo autoritarismo, repressão e injustiças. Lembra que a bicicleta se tornou cada dia mais aceita na sociedade e presente nos espaços da mídia tradicional e alternativa. A Bicletada certamente ajudou nessa maior visibilidade do ciclista urbano. Os atos se configuram como espaços lúdicos de compartilhamento de ideias e interação social, que se concentram cerca de duas horas antes da saída para troca de experiências, num momento que denominam atividade lúdica educativa; abrem espaços de discussão e atuação, articulados via internet, de forma humana e presencial e divulgam e ampliam o entendimento da cultura ciclística.

---

<sup>235</sup> Método de reprodução de baixo custo de folhetos difundido pelo texto escrito pelos integrantes da Massa Crítica da São Francisco (AD HOC, 2004).

Segundo Benicchio, a partir de 2007, participantes da Massa Crítica passaram a pintar uma sinalização ciclovária não existente. Os atos de desobediência civil fazem com que parte do grupo “atue nos limites da legislação, como na pintura de sinalização não-oficial (as bicicletinhas), que pode ser vista pelo poder público como alteração de sinalização viária, embora os coletivos tenham o cuidado de apenas acrescentar sinalização, sem alterar a já existente.”<sup>236</sup> Tal ação se inspira em grupos internacionais que atuam dessa forma:

Esses grupos muitas vezes identificam-se como Urban Repair Squad (esquadrão de reparo urbano), inspirados em ações semelhantes no exterior, com as quais tiveram contato pelo acesso à *internet* e pela constante troca de informações com ativistas de outros locais. Sinalizam faixas de pedestres, apontam com setas buracos na via que precisam de reparos, ou mesmo instalam mobiliário urbano onde não há (ZUGE JR., 2015, p. 39).

Benicchio (2013) relata que a quantidade e a qualidade do trabalho do *Urban Repair Squad* paulistano levaram muitos paulistanos a acreditar que a “Prefeitura estava sinalizando as ruas”.



Figura 17 – Participante da Bicletada instalando placa de sinalização sobre a presença de bicicleta, durante a 40ª Bicletada de São Paulo, 2006.

Fonte: <http://www.apocalipsemotorizado.net/2006/02/04/a-bicicletada-e-quarentona/>.

---

<sup>236</sup> ZUGE JR. 2015, p. 37.

A Bicletada abarcou pessoas com diferentes visões políticas, ideológicas e partidárias, o que fez com que apenas o espírito solidário e de comunidade fosse motivador para que ciclistas mais conservadores apoiassem ações como as descritas acima. Segundo Benicchio (2013), num país que vive às sombras ideológicas do Golpe Militar de 1964, sucedido por um governo democrático neoliberal, a Bicletada foi responsável por “uma profunda evolução política” para seus participantes.

Para muitos, aquelas últimas sextas-feiras do mês eram o primeiro contato com uma ação política em suas vidas. O exercício democrático acontecia em bases diretas e buscava tanto solucionar questões simples como a organização da massa durante a pedalada, como também permitiam intervenções sobre as mais distintas questões da cidade (BENICCHIO, 2013, s/p).



Figura 18 – Estêncil “*Love Lane*”- em tradução livre, “Via do Amor”- na Av. Paulista pintado por integrantes da Bicletada de São Paulo, 2015.

Fonte: ZUGE JR., 2015.

Apesar de a Bicicletada se realizar sempre na última sexta-feira do mês, as pedaladas da massa crítica se reúnem de maneira espontânea em datas e dias que seus participantes julgam pertinentes. Assim, segundo Benicchio, no 22 de setembro de 2007, dia instituído como dia sem carro, a Bicicletada saiu em um sábado à tarde. Naquele ano, o dia sem carro atraiu “apoio de organizações formais, empresas, políticos e a mídia” interessados em associar a sua imagem a nova solução dos problemas de mobilidade da cidade. No relato do blog Apocalipse Motorizado, consta que:

Cerca de trezentas pessoas lideradas pelo espírito de alegria e resgate do espaço público participaram da Bicicletada do Dia Sem Carro no último sábado (22). Usuários de bicicleta, patins, skate e patinetes ocuparam a Avenida Paulista para celebrar as cidades humanas e a convivência entre as pessoas (BENICCHIO).<sup>237</sup>

Para Benicchio, no ano seguinte as Bicicletadas passariam a ter maior número de participantes chegando a uma média de 300 pessoas em suas edições mensais. Com isso, cresceu a rede de blogs, sites e grupos gestados no interior da Bicicletada, ampliando as ações de difusão da cultura do ciclismo urbano.

Em 2008 a Bicicletada do Dia Mundial Sem Carro reuniu mais de 500 pessoas de maneira autônoma, em plena segunda-feira, sem a participação de ONGs, empresas e mídia, como havia ocorrido no ano anterior. As ações se multiplicavam e a contestação do modelo baseado no automóvel ganhava cada vez mais espaço no imaginário de São Paulo (BENICCHIO).

A partir de 2009, a Bicicletada novamente se enfraqueceu. Dessa vez, o motivo foi a crescente institucionalização do movimento que passou a formar blogs, sites, coletivos e associações. Segundo Zuge Jr. (2015), muitos dos blogs passaram a divulgar ações e hospedar informações que envolviam a cultura “autodeterminada” da bicicleta, que iam desde conhecimentos técnicos relativos a bicicleta e o ciclismo,

[...] até a formação de estéticas específicas, de subgrupos aglutinados por atividades comuns: mensageiros ciclistas, mulheres atletas, usuários deste ou aquele tipo de bicicleta etc., passando por informações sobre como e quando atuar em torno da promoção do uso da bicicleta (ZUGE JR, 2015, p. 33).

---

<sup>237</sup> Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2007/09/24/dia-sem-carro-2007-em-sao-paulo-o-que-a-grande-midia-nao-mostrou/>>.

Dentre os blogs, Zuge Jr. (2015) cita o Instituto CicloBR, ativo na internet desde 2001 como canal de divulgação das viagens de André Pasqualini e Claudio Nadaletto, que se tornou uma associação em 2009. Desde então, o CicloBR trabalha na promoção do uso da bicicleta por meio do ativismo e de parcerias institucionais. Na questão do cicloativismo uma das ações mais conhecidas é o desafio intermodal promovido desde 2006 por participantes da Bicicletada e que, em 2009, passou a ser organizado pelo Instituto sempre no mês de setembro.

O desafio constitui uma disputa entre diversos meios de transporte que devem sair no mesmo horário da Praça General Gentil Falcão, no Brooklin, zona sul de São Paulo, percorrendo um trajeto de cerca de 10 quilômetros até a sede da Prefeitura, centro da capital paulista.<sup>238</sup> O objetivo do desafio é comparar a eficiência e o tempo que diversos meios de transporte levam para se deslocar entre o ponto A e o ponto B. Na maioria das vezes, a Bicicletada se mostrou a mais eficiente. Para além do desafio, o Instituto gerencia a rota Márcia Prado que liga São Paulo a Santos e presta o serviço SOS bike, fazendo manutenção das bicicletas dos usuários das já citadas “Ciclofaixas de lazer” em parceria com o banco Bradesco.

Em novembro de 2009, fundou-se a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo, a Ciclocidade. Fruto da reunião de ciclistas paulistanos, grande parte dos participantes da Bicicletada de São Paulo, que, na defesa do transporte por bicicletas, tentavam estabelecer uma entidade representativa para aumentar e direcionar ações nesse sentido. Desde então, a Ciclocidade trabalha na produção de dados sobre mobilidade e realiza eventos, atividades e projetos que disseminam a cultura da bicicleta na cidade de São Paulo.<sup>239</sup>

Dentre os projetos da Ciclocidade está o Mão na Roda, coletivo gestado no interior da associação que abre semanalmente uma oficina comunitária de troca de experiências e reparos mecânicos de bicicleta. Para além da oficina Mão na Roda, a Ciclocidade produz dados sobre o trânsito de ciclistas nas cidades através da contagem em diversas regiões. Recentemente, em parceria com a ONG carioca Transporte Ativo e o Observatório das Metrôpoles, com verba do Banco Itaú, publicou a pesquisa inédita de perfil dos ciclistas, lançada em setembro de 2015.<sup>240</sup>

---

<sup>238</sup> Para mais informações e uma tabela detalhada de todos os dados do Desafio Intermodal visite <<http://ciclobr.org.br/desafio-intermodal/pagina/470>>. O site Bike é Legal divulgou a edição de 2014 e o vídeo pode ser acessado em: <<https://www.youtube.com/watch?v=w9501LGvjNQ>>.

<sup>239</sup> Disponível em: <[www.ciclocidade.com.br](http://www.ciclocidade.com.br)>.

<sup>240</sup> Pesquisa: Perfil de quem usa a Bicicleta na Cidade de São Paulo. Disponível em: <<http://www.ciclocidade.org.br/noticias/773-pesquisa-perfil-de-quem-usa-bicicleta-na-cidade-de-sao-paulo>>

A Associação elaborou, junto com o instituto CicloBR e com participação da sociedade via internet e em reunião presencial, uma “Carta de compromisso com a mobilidade por bicicletas” onde constavam dez pontos necessários para garantir a mobilidade por bicicletas na cidade. A Carta foi assinada pela maior parte dos candidatos a prefeito da cidade naquele ano, incluindo o prefeito eleito, Fernando Haddad.

Para Benicchio (2013), a comunidade de ciclistas que surgiu a partir da Bicicletada contribuiu muito com o debate sobre mobilidade na cidade; tanto o poder público quanto a iniciativa privada passaram a enxergar a bicicleta como transporte, levando em conta conceitos gestados no interior do movimento.

Até a finalização desta pesquisa, a Bicicletada ainda saía todas as últimas sextas-feiras de cada mês, entretanto, salvo em ocasiões especiais, não possuía o caráter contestatório e politizado que havia entre os anos 2002 e 2010.

### 3.2.1 O corpo nu como política: A pedalada pelada

A *World Naked Bike Ride*<sup>241</sup> consiste num movimento global no qual ciclistas de várias partes do mundo se encontram em suas cidades, numa mesma data, para pedalar juntos, sem roupa, num ato simbólico que denuncia a nudez de pedalar no trânsito das grandes cidades, carentes de políticas que incentivem e protejam aqueles que optam pela bicicleta. Nus, os ciclistas tentam obter mais visibilidade, chamar ainda mais a atenção da mídia e da sociedade. A fragilidade do ciclista é promovida de uma maneira ainda mais radical por tornar a nudez do corpo uma forma de dar visibilidade aos meios de transporte não motorizados. Seus corpos servem de espaço para a propagação de mensagens que explicitam a violência do trânsito e a bicicleta como alternativa na circulação de pessoas.

---

arquivo-de-apresentacao>. Acesso em: 10 jul. 2016.

<sup>241</sup> Informações sobre o movimento podem ser encontradas na página mantida por seus adeptos de forma colaborativa e que se mantém em constante atualização. Disponível em: <<http://wiki.worldnakedbikeride.org/>>. Acesso em: 06 maio 2016.

Segundo Duarte (2012), o movimento faz do corpo nu o suporte para disseminação de uma vida política ativa, com a ideia de fazer do corpo arma na contestação política e na criação de novas possibilidades de existência. Além disso, o objetivo é promover um trânsito mais seguro, cidades menos poluídas e maior integração entre as pessoas; apontando a reversão de toda degradação gerada pelo uso excessivo de combustível fóssil e dos males gerados pela expansão da indústria automobilística.

Os primeiros *rides* aconteceram ao mesmo tempo em cidades da Europa, América do Norte, Ásia e Oceania no dia 12 de junho de 2004. A não ser pelo fato de estarem sem roupas, os *happenings* do WNBR seguem o mesmo caráter bem-humorado e inusitado encontrado na Massa Crítica, por ser espaço autônomo de participação de qualquer pessoa, de forma livre, sem líderes ou hierarquias. Segundo Zuge Jr. (2015) o fato de haver nudez, completa ou parcial, atrai a atenção da mídia e ajuda a divulgar as demandas de uso da bicicleta na cidade. Os ciclistas participam da Pedalada Pelada com os corpos total ou parcialmente nus, mas muitas vezes pintados com palavras de ordem, frases e símbolos que provoquem algum questionamento.

Nos corpos nus são pintadas bicicletinhas, frases como “um carro a menos”, “poluição zero”, “mais amor, menos motor”, em referência ao uso indiscriminado do automóvel e “não me mate” ou “frágil”, para demonstrar a violência vivida diariamente no trânsito paulistano. Também vemos mensagens que buscam a visibilidade do ciclista e a necessidade de compartilhamento da via: “agora você me vê?”.<sup>242</sup> Consiste, pois, num ato político que envolve o corpo e a bicicleta.

No Brasil, participantes da Massa Crítica paulistana promovem anualmente, desde 14 de junho de 2008, a Pedalada Pelada com o lema “tão nu quanto você ousar” tradução do inglês “*bare as you dare*”, o que indica a liberdade de se tirar a roupa o quanto lhe for conveniente. O passeio/protesto também partiu da Praça do Ciclista, local de encontro de ciclistas no centro da capital paulista num sábado à tarde e teve a participação de cerca de 500 ciclistas.

---

<sup>242</sup> As frases aqui citadas foram retiradas de fotos e vídeos registrados durante algumas edições do evento entre 2008 e 2011.



Figura 19 – Cartaz da Pedalada Pelada de 2009.

Fonte: <https://pedalante.wordpress.com/2009/03/13/pedalada-pelada-2009-sp/>

Ao contrário do que se via mensalmente nos encontros da Massa Crítica, por causa da expectativa da nudez o evento atraiu a atenção da grande imprensa e consequentemente da polícia. Assim, na primeira edição do ato em São Paulo, havia pessoas de biquíni, maiô, sungas, nuas e muitos cinegrafistas, fotógrafos, repórteres, curiosos e policiais. Segundo a declaração dos participantes da 1ª Pedalada Pelada de São Paulo, publicada em 19 de junho de 2008 no site Gira-me,<sup>243</sup> as mulheres que participavam do ato e que optaram por tirar a roupa para manifestar,

<sup>243</sup> O relato dos participantes da 1ª Pedalada Pelada de São Paulo está disponível em: <<https://girame.wordpress.com/2008/06/19/declaracao-dos-participantes-da-i-pedalada-pelada-de-sao-paulo/>>. Acesso em: 05 jul. 2016.

[...] tiveram que corajosamente suportar o assédio invasivo de muitos ‘jornalistas’, ávidos por erotizar e tornar públicos seus corpos em busca de audiência. As câmeras saltaram sobre elas, acompanhadas muitas vezes por comentários machistas de conotação sexual. Esse comportamento lamentável fez com que muitas deixassem de se despir (RELATO, 2008, s/p).

Segundo o mesmo Relato, no decorrer do caminho mais ciclistas ficaram nus, o que chamou a atenção de quem acompanhava nas calçadas. Apesar da nudez ser expressada de forma lúdica, e não sexual, aconteceu a prisão de um participante do movimento, sob a acusação de ser líder do movimento e por se recusar a colocar a roupa sob ordem policial. Durante a prisão, a polícia chegou a usar gás de pimenta para afastar os manifestantes que tentavam interferir.<sup>244</sup> Em vídeos que registram a prisão de Pasqualini podia-se ver a presença de mais pessoas nuas, embora o policial responsável pela prisão afirmasse que apenas o participante detido estava sem roupa no ato. Após a prisão, os ciclistas seguiram para o 78º DP onde entoaram palavras de ordem como “Ô seu delegado, libera o pelado!”. O ciclista foi liberado após assinar termo circunstancial na delegacia. A massa então seguiu de volta à Praça do Ciclista, onde passou a cantar: “Carro parado é coisa do passado, a moda agora é pedalar pelado”.

Em 2009, a Pedalada Pelada, programada para o dia 14 de março, teve cerca de 800 ciclistas e novamente a polícia estava lá para reprimir. A fim de despistar e evitar a repressão das autoridades policiais, o grupo se dispersou e voltou a se encontrar próximo ao Parque Ibirapuera, em frente ao Monumento às Bandeiras. A pedalada teve pessoas totalmente nuas e o ato seguiu sem que ninguém fosse preso.

Em 2010, aconteceu a terceira edição da Pedalada Pelada de São Paulo e, desta feita, a polícia agiu com muito mais violência na dispersão do grupo. Cerca de 80 ciclistas que partiram da Praça do Ciclista em direção ao centro da cidade, ao chegar na Rua Avanhandava, entraram em confronto com a polícia e foram dispersados com gás de pimenta e bombas de efeito moral.<sup>245</sup> Quatro ciclistas foram detidos, dois deles no local e outros dois ao buscar informações sobre os amigos presos na delegacia. A partir de 2011 a Pedalada Pelada passou a acontecer durante a noite e, aparentemente por esse motivo, não teve mais repressão policial.

---

<sup>244</sup> Um relato mais detalhado do caso pode ser encontrado na matéria publicada no dia 15 de junho de 2008 no Jornal Agora, escrita por Mariana Poli, intitulada “Pedalada de pelados acaba em prisão em São Paulo”. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/agora/policia/pl1506200801.htm>>. Acesso em: 05 jul. 2016.

<sup>245</sup> ZUGE JR., 2015.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em vista da amplitude e das possibilidades de reflexões em torno da bicicleta como objeto da história, tentamos não escapar dos objetivos apontados no início deste estudo, quando estabelecemos que nos limitaríamos a analisar as práticas e as representações da bicicleta como objeto da cultura material considerando aspectos da indústria e do mercado, a forma como, na contemporaneidade, tornou-se instrumento de crítica à hegemonia da apropriação do espaço urbano pelo automóvel e como compõe a história da cidade de São Paulo de 1950 a 2012.

A história da bicicleta não segue uma linha contínua e ininterrupta. Os acontecimentos em torno da bicicleta escapam aos recortes temporais habituais. Por ser um objeto de uso múltiplo, também deve ser estudado em diversos tempos e em suas diversas representações e usos. Assim, estudar as relações que envolvem a bicicleta e a prática ciclística possibilitou nos aproximarmos de aspectos importantes do cotidiano da população da cidade de São Paulo.

Embora nosso recorte temporal se inicie na década de 50 do século XX, optamos por retroceder no tempo para elucidar questões que constituem a história da cultura ciclística na cidade de São Paulo, desde a incorporação da prática ciclística, por meio da representação da bicicleta, como nos páreos do velódromo paulista, até os indícios da presença da bicicleta no espaço urbano. Notamos que de início a bicicleta foi apropriada como objeto para prática esportiva do ciclismo quando esse fazia parte do projeto da burguesia paulistana entre o final do século XIX e início do XX.

O *Semanário Ilustrado A Bicicleta* constituiu uma fonte que contribuiu para que pudéssemos estudar tais práticas, assim como as referências encontradas na grande imprensa, numa época em que as competições de ciclismo atraíam o público e espaços foram construídos para sua prática. Surgiram então as oficinas, lojas, alfaiatarias, enfim, toda uma rede de serviços que tornaram essa prática possível.

Estendendo-se para além dos limites dos velódromos, a bicicleta ganhou as ruas da cidade, na época ainda não invadida pelo automóvel, e teve várias formas de uso: para lazer, transporte de mercadorias e sobretudo locomoção. Tanto que em 1899, o então prefeito da capital paulista, Antônio Prado, por meio de decreto, determinava as regras de circulação do veículo, fato que demonstra já haver um número significativo de bicicletas na cidade.

Portanto, andar de bicicleta já fazia parte dos hábitos dos paulistanos quando, em vista da ampliação do mercado nacional, em 1948 são inauguradas duas das principais fabricantes nacionais de bicicletas, a Monark e a Caloi.

Percebemos que ambas as empresas projetaram modelos de bicicleta, veicularam propagandas na imprensa e, desde então, foram responsáveis por boa parte da produção nacional a partir de 1950; as duas fabricantes elaboraram e financiaram projetos que desenvolvessem a prática ciclística no campo do esporte e do lazer, contribuindo com a expansão do uso da bicicleta nesses espaços; na década de 1970, aumentaram as iniciativas que incentivavam o uso da bicicleta como transporte urbano, e não apenas como objeto para lazer. Inspirados em projetos europeus, técnicos de transporte desenvolveram estudos e projetos cicloviários com o objetivo de estimular e proporcionar segurança ao trânsito de bicicleta.

A partir dos anos 1990, surgiram movimentos e grupos que criticavam a presença massiva de automóveis na cidade, em detrimento de outros meios de locomoção, tendo em vista que os transportes públicos não acompanhavam as demandas do final do século, aumentando o número de praticantes de *Mountain Bike*. Assim, surgiram os primeiros grupos ciclísticos em São Paulo e, junto a esses grupos, os primeiros cicloativistas e movimentos que atuavam em favor do uso da bicicleta na cidade. Os ativistas da bicicleta embasavam suas reivindicações tanto em projetos dos planejadores urbanos como em experiências internacionais, para reivindicar o direito de transitar de bicicleta na cidade.

Quando surgem os coletivos ciclísticos de orientação anarquista nos anos 2000, notamos que se abordava a temática da bicicleta por meio da ação direta e de forma criativa e alegre, ao mesmo tempo em que se apontava críticas ao modelo de cidade e de apropriação do espaço urbano.

Analisamos como a Bicletada de São Paulo, embasada pelos princípios da *Critical Mass* de São Francisco, fundamenta e implementa, por meio de ações, a sua crítica ao que se chamou “Sociedade do Automóvel”. Para isso, fizemos um resgate histórico dos movimentos de contracultura que surgiram ao redor do mundo. Ao estabelecer o uso da bicicleta de forma não mercantilizada e como crítica ao automóvel, como propunha o movimento holandês *Provos*, nos Planos das Bicicletas Brancas, vimos a bicicleta surgir como objeto de contestação da ordem.

A experiência do movimento libertário *Reclaim The Street* nos apresentou as formas festivas que caracterizam alguns movimentos de Ação Global. Dessa forma, chegamos à *Critical Mass* de São Francisco, a fim de estabelecermos os princípios desenvolvidos pelo movimento norte-americano e replicado de forma local em mais de 300 países. Percebemos que a Massa Crítica de São Paulo representou um importante movimento de contestação dos paradigmas da cultura do automóvel na cidade; com ações criativas e solidárias, a Bicletada de São Paulo sai às ruas desde 2002, semanalmente, para reivindicar de forma alegre o direito de pedalar na cidade.

Vimos que no decorrer dos anos, no interior da Bicletada, foram gestados grupos, coletivos, indivíduos e associações que atuam, agora por vias institucionais, na promoção do uso da bicicleta como meio de transporte.

Para não concluir...

Estudar a bicicleta e sua presença na cidade de São Paulo partindo de uma história do tempo presente implica também estudar as tensões e os conflitos na metrópole paulistana. O ponto de partida deu-se na evidência concreta da presença da bicicleta nos atuais debates sobre a mobilidade urbana. Recentemente, semanas antes do fechamento desta pesquisa, o assunto figurou como capa da Revista São Paulo, do grupo Folha, tendo em vista a grande repercussão das Políticas de Mobilidade implantadas pelo prefeito Fernando Haddad desde o início de sua gestão em 2013.

Se no início do século a bicicleta esteve cercada de práticas e valores modernos, típicos da sociedade capitalista do final do XIX, nos anos em que se popularizou, posteriormente, passou a ser desprezada por sua presença ser relacionada à pobreza.

Constatamos que em meio à inauguração das duas maiores fabricantes de bicicletas em São Paulo não foi possível levantar dados e informações sobre as pequenas fábricas que surgiram na cidade. Se neste estudo tentamos analisar a presença da bicicleta no campo das políticas institucionais, por meio de projetos da Prefeitura de São Paulo desde 1980, não tivemos possibilidade de analisar seu uso nos espaços da periferia, tampouco tivemos a possibilidade de abordar o transporte por bicicletas dos moradores dessas áreas da cidade, já que sabemos que lá é onde mais se usa a bicicleta e onde esse uso pode ser massivo. Portanto, esta pesquisa nos permitiu perceber a necessidade de estudos sobre o uso da bicicleta nas áreas mais distantes do centro, o que se constitui no propósito para a continuidade da pesquisa.

Outro tema relevante diz respeito aos estudos de gênero, tão discutidos nos dias atuais, e que permearam os encontros da Massa Crítica paulistana bem como as questões políticas que envolvem o gênero, o uso de bicicleta, o direito à cidade e que poderão ser mais amplamente abordados em reflexões futuras.

Assim, encerramos esta pesquisa com o desejo de continuar abordando o tema do ciclismo e da bicicleta na cidade de São Paulo, já que temas e questões sobre o assunto surgem na mesma velocidade em que caminha a história da cidade.

## FONTES<sup>246</sup>

### Textos específicos sobre bicicleta

AD HOC. Como criar uma massa crítica: lições e ideias da experiência de San Francisco. In: LUDD, Ned (Org). *Apocalypse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004.

ALCORTA, Arturo. *História da Bicicleta por Arturo Alcorta*. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/historiadabicicleta.html>>. Acesso em: 09 out. 2015.

ALCORTA, Arturo. *História da bicicleta no Brasil*. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/historia.html>>. Acesso em: 19 jun. 2016.

SOARES, André Geraldo et al. (Org). *As bicicletas no Brasil 2015*. São Paulo: D. Guth, 2015.

BENICCHIO, T. *A bicicletada está morta*. Longa vida a bicicletada! 2013. Disponível em: <[http://www.bikeelegal.com/noticia/201/a-bicicletada-esta-morta\\_-longa-vida-a-biciletada\\_parte-1.2014](http://www.bikeelegal.com/noticia/201/a-bicicletada-esta-morta_-longa-vida-a-biciletada_parte-1.2014)>. Acesso em: 10 out. 2014.

BENICCHIO, T. *Dia Sem Carro 2007 em São Paulo: o que a grande (?) mídia não mostrou*. Disponível em: <<http://www.apocalipsemotorizado.net/2007/09/24/dia-sem-carro-2007-em-sao-paulo-o-que-a-grande-midia-nao-mostrou/>>. Acesso em: 10 jul. 2016.

BIANCO, Sergio. O papel da bicicleta para a mobilidade urbana e a inclusão social. Disponível em: <[www.ta.org.br/site/Banco/6clipping/MobilidadeSergioBianco.doc](http://www.ta.org.br/site/Banco/6clipping/MobilidadeSergioBianco.doc)>. Acesso em: 10 maio 2016.

BITENCOURT, Valéria; AMORIM, Simone. Bicicross – BMX. In: COSTA, Lamartine da (Org). *Atlas do Esporte no Brasil*. Rio de Janeiro: CONFEF, 2006.

BUSTOS, Valter. *História da Bicicleta*. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/historia.html>>. Acesso em: 20 maio 2016.

BUSTOS, Valter. *A bicicleta no Brasil*. Museu da Bicicleta de Joinville. Disponível em: <[www.museudabicicleta.com.br/museu\\_hist.html](http://www.museudabicicleta.com.br/museu_hist.html)>. Acesso em: 12 ago. 2014.

CAVALCANTE, Aline. *Bicicletada de São Paulo completa 10 anos de história*. 2012. Disponível em: <<http://vadebike.org/2012/06/bicicletada-de-sao-paulo-completa-10-anos-de-historia/>>. Acesso em: 10 mar. 2016.

<sup>246</sup> A fim de facilitarmos a consulta, as Referências utilizadas em nosso trabalho dividem-se por assuntos e tipos de fontes pesquisadas (livros, sites, blogs, revistas, periódicos etc.).

HARKOT, M.; SOUZA, Y. Precisamos falar sobre gênero: a importância de políticas de ciclomobilidade inclusivas. *Revista Velô*, Porto Alegre, 2015, p. 05-44.

JORDÃO, Lia. Turma do pedal. *Revista de História da Biblioteca Nacional*, ano 11 n. 122, nov. 2015.

LACERDA, João. *Bicicleta como política pública*. 2013. Disponível em: <[www.transporteativo.com.br](http://www.transporteativo.com.br)>. Acesso em: 20 out. 2015.

TARSO, Paulo de. *História do Mountain Bike no Brasil*. Os 20 primeiros anos. Relato pessoal. Disponível em: <<http://sampabikers.com.br/dicas-e-curiosidades/historia-do-mountain-bike-no-brasil-os-20-primeiros-anos/>>. Acesso em: 20 maio 2016.

WEST, Ladyce. Bicicleta e independência - um trunfo para as mulheres. Disponível em: <<https://peregrinacultural.wordpress.com/2012/11/18/bicicletas-e-independencia-um-trunfo-para-as-mulheres/>>. Acesso em: 12 out. 2015.

ZEGE JR, Odir. *Bicicletada 10 anos: a primeira massa crítica*. 2012. Disponível em: <<https://asbicicletas.wordpress.com/2012/06/25/bicicletada-10-anos-a-primeira-massa-critica/>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

### **Arquivos online**

[www.arquivodoestado.sp.gov.br/](http://www.arquivodoestado.sp.gov.br/)

[www.bn.br/](http://www.bn.br/)

### **Recortes e notícias em jornais e revistas de grande circulação**

Correio Paulistano (1899-1940)

Correio Paulistano, 19/04/1899

Correio Paulistano, 29/04/1903

Correio Paulistano, 06/10/1903

Correio paulistano, 01/01/1940

O Estado de São Paulo (1890-1910)

O Estado de São Paulo, 17/06/1900

O Estado de São Paulo, 19/11/1909

O Estado de São Paulo, 11/03/2013

O Estado de São Paulo, 17/11/1909

COUTINHO, Leonardo. Morre-se mais em acidentes de trânsito do que de câncer. *Revista Veja*, 2013. Disponível em: <<http://veja.abril.com.br/noticia/brasil/e-pior-ainda>>. Acesso em: 03 maio 2016.

POLI, Mariana. *Pedalada de pelados acaba em prisão em São Paulo*. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/agora/policia/pl1506200801.htm>>. Acesso em: 05 maio 2016.

### **Semanários**

Semanário Ilustrado A Bicicleta, s/n, 1896

Semanário Ilustrado A Bicicleta, n. 4, 1896

Semanário Ilustrado A Bicicleta, n. 9, 1896

Semanário Ilustrado A Bicicleta, n. 11, 1896

Semanário Ilustrado A Bicicleta, n. 18, 1896

Semanário Ilustrado A Bicicleta, n. 19, 1896

Semanário Ilustrado Vida Paulista, 1903

Semanário de Reclame Arte e Sport, 22/11/1903

Quinzenário A Bohemia, 1896

### **Revistas especializadas**

Revista Bici Sport

Revista Bici Sport, n. 53, 1993.

Revista Bici Sport, n. 53, 1993.

Revista Bici Sport n. 59, 1994,

Revista Bici Sport, Ano IX, nº 63, ago. 1994.

### **Artigos da Revista Bici Sport**

FALZONI, Renata. Night Bikers não é caos da madrugada. *Revista Bici Sport*, n. 53, 1993.

FONCECA, Ricardo. Solução Antiga. *Revista Bici Sport*, n.76, ano XII, set. 995.

SILVA, CRISTIANA. Fórum Bici: Ciclovias em Discussão. *Revista Bici Sport*, n. 59, 1993.

GALINDO, Daniel. Bikes: “Made in Brazil” x “Made by Brazil”. *Revista Bici Sport*, n. 48, ano VII, 1993.

PANARA, George. A indústria nacional contra-ataca. *Revista Bici Sport*, n. 55, ano IX, 1993.

SIRKIS, Alfredo. Ciclovias no reino do automóvel. Opinião, *Revista Bici Sport*, n. 55, ano IX, 1993.

### **Grupos ciclísticos**

Audax Club: [www.audax.com](http://www.audax.com)

Bicicletada: [www.bicicletada.org](http://www.bicicletada.org)

*Night Biker`s* do Brasil: [www.nightbikers.com.br](http://www.nightbikers.com.br)

Saia Na Noite: [www.saiananoite.com.br](http://www.saiananoite.com.br)

Sampa *Biker`s*: [www.sampabikers.com.br](http://www.sampabikers.com.br)

*World Naked Bike Ride*: <http://wiki.worldnakedbikeride.org/>

Confederação Brasileira de Esportes Radicais:  
[http://www.cber.com.br/bmx/historia\\_bmx.html](http://www.cber.com.br/bmx/historia_bmx.html)

## Documentários

WHITE, Ted. *We are traffic*. Documentary, 1994. Disponível em: <<https://vimeo.com/85439215>>. Acesso em: 18 set. 2015.

WHITE, Ted. *Return of the Scorcher*. 1992. Disponível em: <<https://vimeo.com/85469566>>. Acesso em: 24 nov. 2015.

BENICCHIO, Thiago; NUNES, Bianca. *Sociedade do Automóvel*. Documentário, 2005. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=4eWvSwzkidE>>. Acesso em: 20 mar. 2015.

KLAUS, Helena. *Massa Crítica*. 2010. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=ZLmrldr7qfE>>. Acesso em 15 out. 2015.

## Sites e Blogs

<http://www.andysinger.com/bikesample15.html>

[www.asbicicletas.wordpress.com](http://www.asbicicletas.wordpress.com)

[www.apocalipsemotorizado.net](http://www.apocalipsemotorizado.net)

[www.bikeelegal.com.br](http://www.bikeelegal.com.br)

Como os holandeses conseguiram sua infraestrutura de ciclismo: <<https://bicycledutch.wordpress.com/2011/10/20/how-the-dutch-got-their-cycling-infrastructure/>>; <<https://www.youtube.com/watch?v=XuBdf9jYj7o>>; ><http://amsterdamhome.blogspot.com.br/2013/11/as-utopias-ciclovias-holandesas.html>>.

<<http://vadebike.org/2011/11/como-surgiram-as-ciclovias-holandesas/>>; <<https://www.youtube.com/watch?v=RATz0q2uYlc&feature=youtu.be>>. Acesso em: 13 maio 2016.

[www.escoladebicleta.com.br](http://www.escoladebicleta.com.br)

<http://cacellain.com.br/blog/?p=66842>

[http://cnum.cnam.fr/expo\\_virtuelle/velo/bicyclette\\_meyer\\_guilmet.html](http://cnum.cnam.fr/expo_virtuelle/velo/bicyclette_meyer_guilmet.html)

<https://bicycledutch.wordpress.com/2011/10/20/how-the-dutch-got-their-cycling-infrastructure/>

<https://oldbike.wordpress.com/18691870-velocipede-boneshaker/>

<https://peregrinacultural.wordpress.com/2012/11/18/bicicletas-e-independencia-um-trunfo-para-as-mulheres/>

[www.museudabicicleta.com.br/museu\\_hist.html](http://www.museudabicicleta.com.br/museu_hist.html)

<http://www.midiaindependente.org/eo/red/2002/06/29840.shtml>

### **Sites Institucionais**

ABRACICLO: [www.abraciclo.com.br](http://www.abraciclo.com.br)

MONARK: [www.monark.com.be/amonark](http://www.monark.com.be/amonark)

CALOI: [www.caloi.com.br/acaloi](http://www.caloi.com.br/acaloi)

### **Leis municipais sobre circulação de bicicleta**

Acto 29, de 18 de abril de 1899.

Acto 994, de 7 de janeiro de 1936.

Lei municipal nº 10.907/90 de 18 de dezembro de 1990.

Decreto nº 34.854 de 3 de fevereiro de 1995.

### **Projetos da Prefeitura e suas Secretarias**

Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano. Disponível em:  
<[http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico\\_demografico/2000.php](http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/2000.php)>. Acesso em: 02 out. 2015.

## REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Fábio C. O historiador e as fontes digitais: uma visão acerca da internet como fonte primária para pesquisas históricas. *Revista do Corpo Docente do Programa de Pós-Graduação em História da UFRGS*, n. 8, v. 3, 2001. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/aedos/article/view/16776>>. Acesso em: 10 fev. 2016.

ANFAVEA. A Indústria Automobilística de 1950 a 2006. In: *Indústria Automobilística Brasileira 50 Anos*. Disponível em: <<http://www.anfavea.com.br/50anos/94.pdf>>. Acesso em: 05 out. 2015.

BRASIL. *Planejamento Ciclovitário: Diagnóstico nacional*. Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes – GEIPOT, 2001.

BARCELLOS, Fernando H. G. Cicloativismo, Planejamento Urbano e direito a cidade. In: *Anais XVI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*, Belo Horizonte, 2015. Disponível em: <[http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb\\_dl=459](http://xvienanpur.com.br/anais/?wpfb_dl=459)>. Acesso em: 10 fev. 2016.

BARTHES, Roland. A volta da França como epopeia. In: BARTHES, Roland. *Mitologias*. Rio de Janeiro: Difel, 2009.

BRANDÃO, Leonardo. *A cidade e a tribo skatista: juventude, cotidiano e práticas corporais na história cultural*. Dourados: UFGD, 2011.

BRANDÃO, Leonardo. “O surfe de asfalto”: a década de 1970 e os momentos iniciais da prática do skate no Brasil. In: BRANDÃO, Leonardo; HONORATO, Tony (Org). *Skate e Skatistas: questões contemporâneas*. Londrina: UEL, 2012.

CAMARGO, Luís Soares de. Entre carros, carroças e carroções: os veículos e seus condutores na São Paulo do século XIX. In: *Informativo Arquivo Histórico Municipal*, n. 3, v. 13 (13), julho/agosto 2007. Disponível em: <<http://www.arquivohistorico.sp.gov.br>>. Acesso em: 10 dez. 2015.

CAPUTO, Ana C.; MELO, Hildete P. A indústria brasileira nos anos 1950: uma análise da instrução de SUMOC. *Estudos Econômicos*, v. 39, n. 3, São Paulo, 2009. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-41612009000300003](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612009000300003)>. Acesso em: 08 jun. 2016.

CARLSSON, Chris. *Nowtopia: iniciativas que estão construindo o futuro hoje*. Tradução Roberto Cataldo Costa. Porto Alegre: Tomo, 2014.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: artes do fazer*. São Paulo: Vozes, 1994.

CHARTIER, Roger. *A História Cultural: entre práticas e representações*. Tradução Maria Manoela Galhardo. Rio de Janeiro: Bertrand, 1990.

CORBIN, Alain (Org). *História dos tempos livres*. Lisboa: Teorema, 2001, p. 5-9.

CURY, Pedro. Projeto SEMCO: Sistema de Controle de Tráfego em áreas de São Paulo. *Boletim técnico da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET*, n. 7, São Paulo, 1977.

CRUZ, Rodyer Ferretti da. *Nós Somos o Trânsito: a apropriação política da bicicleta na contemporaneidade*. Monografia (Graduação em História) - Faculdade de Ciências Humanas, Letras e Artes da Universidade Tuiuti do Paraná, 2009.

CRUZ, Heloísa de Faria; PEIXOTO, Maria do Rosário da Cunha. Na oficina do historiador: conversas sobre história e imprensa. *Projeto História*. São Paulo, n. 35, p. 253-270, dez. 2007. Disponível em: <<http://www.pucsp.br/projetohistoria>>. Acesso em: 20 mar. 2016.

DA COSTA, Lamartine (Org). *Atlas do Esporte no Brasil*. Rio de Janeiro: CONFEF, 2006.

D' ALESSIO, Pedro. *São Paulo: cidade espetáculo - metrópole da diversidade brasileira*. São Paulo: Dialetto - Latin American Documentary, 2008.

DELIJAICOV, Alexandre. *Os rios e o desenho da cidade: proposta de projeto para a orla fluvial da grande São Paulo*. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo). São Paulo: 1998.

DUARTE, A. Singularização e subjetivação: Arendt, Foucault e os novos agentes políticos do presente. *Princípios: Revista de Filosofia*, v. 19, n. 32, 2012. Disponível em: <<http://periodicos.ufrn.br/principios> <http://periodicos.ufrn.br/principios>>. Acesso em: 10 set. 2014.

DUARTE, A.; SANTOS, R. P. A cidade como espaço de intervenção dos coletivos: resistência e novas formas de vida urbana. *Ecopolítica*, n. 4, 2012. Disponível em: <[www.revistas.pucsp/ecopolitica](http://www.revistas.pucsp/ecopolitica)>. Acesso em: 10 set. 2014.

ELIAS, Norbert; DUNNING, Eric. *A busca da excitação*. Lisboa: Difel, 1992.

GORZ, André. [1973] Ideologia social do automóvel. In: LUDD, Ned (Org). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004.

GUARNACCIA, Matteo. *Provos: Amsterdã e o nascimento da contra cultura*. Tradução Leila de Souza Mendes. São Paulo: Veneta, 2015

HARVEY, David. *Paris: capital da modernidade*. São Paulo: Boitempo, 2015.

HEXSEL, Astor E.; SLONGO, Luiz A.; LUCE, Fernando B. Indústria de bicicletas no Brasil. *Revista de Administração*, v. 26, n. 3, São Paulo, 1991.

HOBBSAWM, Eric. *A era das revoluções*. São Paulo: Paz e Terra, 2015.

HOBBSAWM, E.; RANGER, T. *A Invenção das tradições*. São Paulo: Paz e Terra, 1997.

ILLICH, Ivan. Energia e equidade. In: LUDD, Ned (Org). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004.

JUNIOR, Edivaldo G. Esporte e modernidade em São Paulo: práticas corporais no final do século XIX início do XX. Movimento: *Revista de Educação Física da UFRGS*, v. 19, n 4. Porto Alegre: 2013. Disponível em: <<http://seer.ufrgs.br/index.php/Movimento/article/view/37530>>. Acesso em: 20 maio 2015.

JUNQUEIRA, Thais. Para transporte ou passeio? Propagandas brasileiras de bicicleta (Décadas de 1950-1970). Recorde: *Revista de história e esporte*, v. 8, n. 2, 2015. Disponível em: <<https://revistas.ufrj.br/index.php/Recorde/article/view/2720>>. Acesso em: 20 set. 2015.

LIBERATO, Leo V. *Bicicleta e tempo de contestação*. 2003. 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: 14 maio 2016.

LIMA M. A.; MARTINS C. J.; CAPRARO, A. M. Olimpíadas Modernas: A história de uma tradição inventada. *Revista Pensar a Prática – UFG*, v. 12, n. 1, 2009. Disponível em: <<http://www.revistas.ufg.br/index.php/feff/issue/view/561>>. Acesso em: 20 set. 2015.

LOCATELLI, Pierro. Andar de bicicleta é uma decisão política. *Revista Carta Capital*, 2008. Disponível em: <<http://www.cartacapital.com.br/sociedade/escolher-a-bicicleta-como-transporte-e-uma-decisao-politica-8265.html>>. Acesso em: 20 maio 2016.

LORDELLO, Lucas Patino. *A Contribuição das políticas de estímulo ao uso da bicicleta para o desenvolvimento da mobilidade sustentável nas cidades*. Monografia (Bacharelado em Ciências Econômicas) – Faculdade de Ciências Sociais Aplicadas UFPR, Curitiba, 2012.

LUDD, Ned (Org). *Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído*. São Paulo: Conrad, 2004.

LUDD, Ned. *Urgência das ruas: Black Block, Reclaim The Streets e os dias de ação Global*. São Paulo: Conrad, 2002.

LUGO C. A. D.; STAVRO H. L. V. *El ciclismo colombiano en los últimos 20 años: crisis deportiva y mediática - Trabajo de grado para optar por el título de comunicador social – periodismo*. Organizacional Pontificia Universidad Javeriana Facultad de Comunicación y Lenguaje, Bogotá D.C., 2010.

MALATESTA, Maria E. B. A história dos estudos de Bicicleta na CET. *Boletim Técnico da Cia. de Engenharia e Trafego*, n. 50, São Paulo, 2012.

MALATESTA, Maria E. B. *A bicicleta nas viagens cotidianas do município de São Paulo*. Tese (Doutorado Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

MARICATO, Emília. O automóvel e a cidade. In: *Ciência e Ambiente: A Cultura do Automóvel*. n. 37, São Paulo, 2008. Disponível em: <<https://erminiamaricato.files.wordpress.com/2012/09/revista-ciencia-e-ambiente.pdf>>. Acesso em: 20 mar. 2016.

MARICATO, E. et al. *Cidades Rebeldes: Passe livre e as manifestações que tomaram as ruas no Brasil*. São Paulo: Boitempo, 2013.

MELO, V. *Bicicleta e ciclismo*. Rio de Janeiro: Mimeo, 2005.

MELO, V. *Dicionário do esporte no Brasil: do século XIX ao início do século XX*. Campinas: Autores Associados, 2007.

MELO, Victor Andrade de; PERES, Fabio de Faria. Lazer, esporte e cultura urbana na transição dos séculos XIX e XX: conexões entre Paris e Rio de Janeiro. *Logos*, ano 12, n. 22, p. 75-92, 2005.

MELO, V. A. de; SCHETINO, A. A bicicleta, o ciclismo e as mulheres na transição dos séculos XIX e XX. *Revista Estudos Feministas*, v. 17, n. 1, Florianópolis jan./abr. 2009. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-026X2009000100007&script=sci\\_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-026X2009000100007&script=sci_arttext)>. Acesso em: 15 abr. 2016.

NICOLINI, Henrique. *Tietê: o rio do esporte*. São Paulo: Phorte, 2001.

PEQUINI, Suzi Mariño. *Evolução tecnológica da bicicleta e suas implicações ergonômicas para a máquina humana*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 2000.

PEQUINI, Suzi Mariño. *Ergonomia aplicada ao design de produtos: um estudo de caso sobre o design de bicicletas*. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, 2005.

PROVIDELO, Janice Kirner. O transporte por bicicletas como forma de mobilidade urbana sustentável no Brasil. In: SIDTecS - Simpósio de Desenvolvimento, Tecnologia e Sociedade, 2014, Itajubá-MG. *Anais...*, 2014.

PEREIRA, R. M. Washington Luís e a remodelação urbana da cidade de São Paulo na década de 1910. In: XXIII SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH, Londrina, 2005. *Anais*. Disponível em: <<http://anpuh.org/anais/wp-content/uploads/mp/pdf/ANPUH.S23.0885.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2015.

RAGO, Margareth. A invenção do cotidiano na metrópole: sociabilidade e lazer em São Paulo, 1900-1950. In: PORTA, P. (Org). *História da cidade de São Paulo*. São Paulo: Paz e Terra, 2004. v. 3.

RODRIGUES, L. H. *Ciclismo*. São Paulo: Odysseus, 2007.

ROGER, Everett M. *Diffusion of Innovation*. New York, NY: Simon e Schuster, 2003.

REGUEIRA, Krongnon W. S. A política Industrial nos anos 90 e a alocação de recursos produtivos: Guerra e Renúncia Fiscal. In: *Revista Paranaense de Desenvolvimento: economia, estado e sociedade*, Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social, Curitiba, 2003. Disponível em: <<http://www.ipardes.gov.br/ojs/index.php/revistaparanaense/article/view/193/160>>. Acesso em: 10 jun. 2016.

SANT'ANNA, Denise B. *O prazer justificado: história e lazer* (São Paulo, 1969/1979). São Paulo: Marco Zero, 1994.

SÁVIO, M. A. C. *A modernidade sobre rodas: tecnologia automotiva, cultura e sociedade*. São Paulo: Educ, 2002.

SÁVIO, M. A. C. *A cidade e as máquinas: bondes e automóveis nos primórdios da metrópole paulista (1900-1930)*. São Paulo: Annablume, 2010.

SCHETINO, André Maia. *Pedalando na modernidade: a bicicleta e o ciclismo: uma análise comparada entre Rio de Janeiro e Paris na transição dos séculos XIX e XX*. Dissertação (Mestrado em História Comparada) – Programa de Pós-Graduação em História Comparada, Instituto de Filosofia e Ciências Sociais da UFRJ, Rio de Janeiro, 2007.

SEVCENKO, Nicolau. *Orfeu Extático na Metrópole: São Paulo, sociedade e cultura nos frentes anos XX*. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

SIMMEL, George. A metrópole e a vida mental. In: VELHO, Otávio Guilherme. *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.

SIMMEL, G. Sociologia do espaço. *Estudos Avançados*. v. 27, n. 7, São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.revistas.usp.br/eav/article/view/68704>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

SOARES, Carmen Lúcia. *As roupas nas práticas corporais e esportivas: a educação do corpo entre o conforto, a elegância e a eficiência (1920-1940)*. Campinas: Autores Associados, 2011.

SILVA, Ricardo C. da S. *A bicicleta no Planejamento Urbano: situação e perspectiva de inserção da bicicleta no planejamento de mobilidade em São Paulo e no Brasil*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP, São Paulo, 2014.

VIGARELLO, Georges. O tempo do desporto. In: CORBIN, Alain. *História dos tempos livres*. Lisboa, 2001. p. 231-262.

XAVIER, Giselle, N. A. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. *Revista Eletrônica dos Pós-Graduandos em Sociologia Política da UFSC*, v. 3, n. 2, janeiro-julho, 2007, p. 122-145.

XAVIER, Giselle, N. A. *O cicloativismo no Brasil*. 2008. Disponível em: <<http://www.escoladebicicleta.com.br/cicloativismoatores.html>>. Acesso em: 14 jun. 2014.

XAVIER, Giselle N. A. *O desenvolvimento e a inserção da bicicleta na política de mobilidade urbana brasileira*. Tese (Doutorado) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

ZANINA, Claudia A. S. *A utilização da bicicleta para uma mobilidade mais sustentável no trânsito*. Monografia (Graduação em Psicologia do Trânsito). Universidade Paulista, Maceió, 2012.

ZUGE JR., ODIR. *Ciclo Ativismo Paulistano: uma investigação jurídico-fenomenológica*. Tese (Doutorado em Direito) - Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2015.