

duas

rodas

00

Duas Rodas

**Narrativas visuais
sobre a bicicleta**

Bi



CIP - Catalogação na Publicação

Hd Hirakawa Miranda, Marina
Duas Rodas: Narrativas visuais sobre a bicicleta
/ Marina Hirakawa Miranda. -- Rio de Janeiro, 2025.
144 f.

Orientador: Irene de Mendonça Peixoto.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola de
Belas Artes, Bacharel em Comunicação Visual Design,
2025.

1. Bicycletas. 2. Narrativas visuais. 3. Zine.
4. Experimentação gráfica. 5. Comunidades. I. de
Mendonça Peixoto, Irene, orient. II. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática da UFRJ com os dados fornecidos
pelo(a) autor(a), sob a responsabilidade de Miguel Romeu Amorim Neto - CRB-7/6283.



“ Pistas para ciclistas
serão abundantes
em Utopia”

oo

_H.G. Wells, 1905
Uma utopia moderna

RESUMO

A pesquisa apresentada tem como objetivo explorar a história da bicicleta, desde a sua criação até o contexto atual, com foco nas transformações socioculturais, políticas e urbanas provocadas por esse meio de transporte. O trabalho busca compreender o impacto da bicicleta no cotidiano das pessoas, especialmente no cenário urbano. Para isso, são investigados aspectos como a adaptação das cidades com a presença dos ciclistas e os desafios enfrentados por eles, com destaque nas mulheres, e o papel da bicicleta como ferramenta de mobilidade e autonomia.

A pesquisa se formaliza como experimentações gráficas impressas e digitais, através de narrativas visuais que unem história, experiência e imersão. As produções gráficas finais, buscam ilustrar e refletir sobre as múltiplas facetas desse objeto, utilizando imagens, colagens e outras experimentações gráficas para abordar o uso da bicicleta durante os anos. Este trabalho pretende, portanto, contribuir para o debate sobre mobilidade, liberdade e transformações sociais, ao mesmo tempo em que oferece uma perspectiva poética e sensível sobre a experiência de pedalar e seus efeitos na vida cotidiana.

Palavras-chave: zine, design experimental, bicicleta, ciclismo, afeto e mobilidade urbana.





ABSTRACT

The presented research aims to explore the history of the bicycle, from its creation to its current context, focusing on the sociocultural, political, and urban transformations triggered by this means of transportation. The work seeks to understand the impact of the bicycle on people's daily lives, particularly in urban settings. To do so, aspects such as the adaptation of cities to the presence of cyclists and the challenges they face, with a focus on women, as well as the role of the bicycle as a tool for mobility and autonomy, are investigated.

The research is formalized as graphic experiments, both printed and digital, through visual narratives that merge history, experience, and immersion. The final graphic productions aim to illustrate and reflect on the multiple facets of this object, using images, collages, and other graphic experiments to address the use of the bicycle over the years. Therefore, this work intends to contribute to the debate on mobility, freedom, and social transformations, while offering a poetic and sensitive perspective on the experience of cycling and its effects on daily life.

Keywords: independent publishing, experimental design, bicycle, urban cycling, gender, mobility, social transformation.

FIGURA CAPA

Soldado russo brigando com mulher alemã em Berlim por uma bicicleta, 1945. Crédito foto: Getty Images

FIGURA 01

Colagem ciclista Fonte: Acervo pessoal, Autoria própria.

FIGURA 02

Bicicletas em botafogo Fonte: Acervo pessoal, Autoria própria.

FIGURA 03 E 04

Mulheres de bicicleta no final do século XIX Fonte: Coleção do Online Bicycle Museum



**PEQUENAS GRANDES
DESCOBERTAS FEITAS
SOBRE DUAS RODAS**

Marina Hirakawa Miranda

Duas Rodas: Narrativas visuais sobre a bicicleta

Trabalho de conclusão de curso
apresentado à Escola de Belas Artes
da Universidade Federal do Rio de
Janeiro, como parte dos requisitos
necessários à obtenção do grau de
Bacharel em Comunicação Visual
Design.

Aprovado em: 10 de Julho de 2025

Documento assinado digitalmente
gov.br IRENE DE MENDONÇA PEIXOTO
Data: 15/07/2025 12:42:02-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profª Drª Irene de Mendonça Peixoto (orientadora)
CVD/EBA/ Universidade Federal do Rio de Janeiro

Documento assinado digitalmente
gov.br RAQUEL FERREIRA DA PONTE
Data: 16/07/2025 11:17:58-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Profª Drª Raquel Ponte
CVD/EBA/ Universidade Federal do Rio de Janeiro

Documento assinado digitalmente
gov.br LUIZ ANTONIO FERNANDES BRAGA
Data: 16/07/2025 18:53:19-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Prof. Dr Luiz Braga
CVD/EBA/ Universidade Federal do Rio de
Janeiro



AGRADECIMENTO

Não tem como não começar agradecendo meus pais Cláudia e Ricardo que sempre estiveram do meu lado, dando apoio e dando duro para que eu e minha irmã tivéssemos acesso a uma educação e uma vida com qualidade e amor. Meu pai, que foi a pessoa que me ensinou a andar de bicicleta com a maior paciência do mundo e minha mãe que me ensinou a ser determinada e cuidadosa com tudo o que faz. Agradeço aos meus tios Andréia, Sérvulo, Carla e Ricardo e às primas Laís e Clara por todo apoio e carinho que sempre recebi de vocês em tantos aspectos da minha vida. Minha irmã que também que sempre torce por mim, me aconselha e, curiosamente, passamos pela entrega do tcc no mesmo período.

Agradeço a Escola de Belas Artes UFRJ por ter sido um meio de tantos encontros especiais e o lugar que eu comecei a me entender e descobrir como pessoa principalmente, e também como profissional. Agradecimento especial às professoras Irene, Raquel, Julie, Nair e Cláudia Elias que tiveram em momentos chaves da minha formação e alimentaram meu desejo em estudar sobre design, métodos de impressão, tipografia, arte, cinema e fotografia. Não sei como descrever minha admiração por ter oportunidade de escutar, aprender e trabalhar em conjunto com vocês.

Aos amigos, deixo em especial um agradecimento ao Marcos que esteve do meu lado desde o primeiro dia do trote e que reconheço num lugar de família. Por sua causa encontrei a minha bicicleta Teresa e sem vocês muito provavelmente essa monografia não teria sido escrita. Agradeço aos amigos que a Escola de Belas Artes me apresentou: Amanda Dante e Amanda Neves, Karina, Polly, Caio, Fabinho e muito outros que tanto aprendi sobre design, vida e também sobre viagens, festas, trabalho e relacionamentos.

Aos meus amigos da vida Karla, Samuel, Zu e Manoela agradeço o eterno apoio e amor que recebo de vocês do início de nossa amizade até hoje. Por tudo que vivemos e vamos viver juntos.

Obrigada a todos que estão aqui e muitos muitos outros que também não mencionei.

Amo vocês.

SUMÁRIO



CAPÍTULO 1 Introdução | 13

- 1.1 Justificativa do tema | 17
- 1.2 Sobre o projeto | 19

CAPÍTULO 2 Contexto Histórico | 23

- 2.1 Ré na história: Evolução do seu design na linha do tempo | 26
- 2.2 Aliada à luta feminista | 37
 - 2.2.1 Influência no movimento sufragista no fim do século XIX | 38
 - 2.2.2 Supostas “doenças” que afetam as mulheres | 46
- 2.3 Símbolo de resistência | 48
- 2.4 Ferramenta de trabalho | 50

CAPÍTULO 3 Contexto Contemporâneo | 59

- 3.1 Bicicletas atuais | 64
- 3.2 Liberdade e autonomia na contemporaneidade | 67
- 3.3 Comunidade e coletivos | 70
 - 3.3.1 Nightriders | 73
 - 3.3.2 Minas na Pixxxta | 75
 - 3.3.3 Pedalada Pelada | 76
- 3.4 Ferramenta de trabalho | 78
- 3.5 O impacto das plataformas digitais no mercado de logística | 80
- 3.5 Desafios e perspectivas da mobilidade urbana no Brasil: o papel da bicicleta e o cicloativismo | 82
- 3.6 Bicicleta e contextos de manifestações de arte | 87
 - 3.6.1 Ciclovias invisíveis: a visibilidade das ciclovias fora do espaço formal | 88
 - 3.6.2 Ghost Bikes: memoriais para ciclistas vítimas do trânsito | 91
 - 3.6.3 A presença das Ghost Bikes no Brasil | 92
 - 3.6.4 Kill Bike | 95
- 3.7 Cultura dos stickers (adesivos) | 97

CAPÍTULO 4

Design como Narrativa Visual | 102

- 4.1 Zines em contexto ampliado | 104

CAPÍTULO 5

Duas Rodas | 106

- 5.1 Identidade | 109
- 5.2 Assinatura do projeto | 114
- 5.3 Tipografia | 117
- 5.4 Imagens e tratamento | 117
- 5.5 Adesivos | 119
- 5.6 Zine: Reportagens Surreais sobre a bicicleta | 120
- 5.7 Zine digital: Narrativas visuais sobre Duas Rodas | 124
- 5.8 Playlist “Bikes on the Cover” | 126
- 5.9 Chaveiro | 130

CAPÍTULO 6

Considerações Finais | 134

Referências | 136



CAPÍTULO 1

INTRODUÇÃO



“A humanidade investiu mais de 4 milhões de anos de evolução na tentativa de evitar o esforço físico. Agora um grupo de pessoas atávicas de pensamento retrógado montadas sobre pares de bambolês movidos pelos pés querem nos fazer bombear as pernas, cerrar os dentes e queimar os pulmões como se estivéssemos sendo perseguidos em uma savana do Pleistoceno por tigres-dentes-de-sabre. Pense nas esperanças, nos sonhos, no esforço, na genialidade, na pura força de vontade que, ao longo de eras, levaram à criação do Cadillac Coupe de Ville. Os ciclistas nos fariam jogar tudo isso no monte de cinzas da história.”

- P. J. O'Rourke, "A Cool and Logical Analysis of the Bicycle Menace" (1984)

A bicicleta, inventada no início do século XIX, tornou-se um dos meios de transporte mais emblemáticos da história moderna, atravessando séculos e se adaptando a diferentes contextos socioculturais e urbanos.

Sua evolução, do modelo rudimentar de 1817 evoluiu e resiste com entusiastas até hoje, mesmo com novas tecnologias de transporte que não exigem esforço e, além disso, correm menos riscos na complexa infraestrutura de mobilidade urbana. Por isso, mais do que um simples meio de transporte, a bicicleta se consolidou como um símbolo de liberdade, autonomia, resistência e sustentabilidade, desempenhando um papel interessante de troca e relações humanas com o espaço urbano.

A pesquisa explora a trajetória da bicicleta desde sua invenção até o uso contemporâneo, focando nas mudanças socioculturais que surgiram com o crescente uso desse meio de transporte e busca compreender como a bicicleta foi e tem sido incorporada nas cidades, suas implicações na mobilidade urbana e os desafios e oportunidades que ela traz e reflete aspectos mais amplos da sociedade, como questões de gênero, saúde pública, sustentabilidade e inclusão social.

A monografia é estruturada em sete capítulos, começando com uma introdução que aborda tanto o tema quanto o projeto. Em seguida, exploramos a história da bicicleta, analisando seus contextos histórico e contemporâneo, além de apresentar curiosidades, comparações e as transformações significativas que esse meio de transporte proporcionou. Após essa ampla contextualização, direcionamos para o projeto que propõe abordar a bicicleta de uma forma multidisciplinar, utilizando o design gráfico como meio para contar sua história, refletir sobre seus impactos e explorar suas múltiplas dimensões.

FIGURA 05

Colagem transeuntes

Fonte: Acervo pessoal, Autoria própria.





1.1.

JUSTIFICATIVA DO TEMA

A bicicleta, uma invenção de mais de 200 anos, é muito mais do que um simples meio de transporte. Ao longo dos séculos, ela se consolidou como um ícone cultural, social e urbano, atravessando diversas fases da história e se adaptando a diferentes contextos.

Hoje, ela não é apenas um veículo utilizado para locomoção, mas também um símbolo de liberdade, sustentabilidade, mobilidade e, em muitos casos, resistência. No cenário atual, com o crescimento das discussões sobre sustentabilidade e qualidade de vida nas cidades, a bicicleta ganha ainda mais relevância, sendo vista como uma alternativa saudável, econômica e ecológica frente aos problemas do transporte motorizado e dos congestionamentos urbanos.

A pesquisa desenvolvida aqui visa explorar a história da bicicleta, desde a sua criação no início do século XIX, até o seu uso no contexto contemporâneo, com foco nas transformações socioculturais, políticas e urbanas que surgiram ao longo de sua trajetória.

Especificamente, o estudo contemporâneo se debruça sobre o contexto do Rio de Janeiro, investigando os desafios e manifestações enfrentados pelos ciclistas cariocas. A proposta é ampliar a compreensão da bicicleta não só como um meio de transporte, mas como um objeto carregado de significados sociais e culturais.

Meu principal objetivo é investigar e narrar a história e os impactos da bicicleta, especialmente no contexto das transformações, traçando um paralelo entre passado e presente explorando as mudanças na sociedade, no planejamento das cidades e no comportamento dos indivíduos.

Através da produção gráfica dei forma a história da bicicleta, suas curiosidades e os contextos que a envolvem.

Fotografias, adesivos, colagens e um projeto editorial deram vida à experiência de pedalar na cidade.

Busquei não apenas transmitir informações históricas e culturais sobre a bicicleta, mas também oferecer uma perspectiva mais subjetiva e poética sobre os impactos desse meio de transporte no cotidiano das pessoas.

A escolha desse tema teve origem com minha apreciação e, de certo modo, obsessão com esse estilo de vida. Aprender a andar de bicicleta marcou minha infância e muitos momentos na vida adulta.

Durante a faculdade, no momento que eu decidi me transferir para o curso de Comunicação Visual, passei várias tardes rodando a cidade com bicicletas compartilhadas e buscando confirmação sobre minha escolha visitando centros culturais, livrarias e indo a exposições.

Vivendo a pandemia assistia inúmeros vídeos de pessoas rodando a cidade de bicicleta me imaginando viver essa liberdade novamente, até que decidi investir na minha própria bicicleta.

Morando no subúrbio e sendo mulher comecei a questionar sobre mobilidade urbana, planejamento das cidades e as ciclovias existentes na cidade. Também, passei a perceber que em cima da bicicleta eu tinha mais confiança de andar por novos caminhos sozinha. Assim novos caminhos, na cidade e de entendimento de mundo, se abriram para mim.

Novas conexões e trocas, também fizeram parte desse novo estilo de vida. Seguindo as regras de transporte integrado, passei a andar de trem com minha bicicleta aos finais de semana. Durante esse processo, me conectei com outros ciclistas, ambulantes e trabalhadores da Supervia que também eram entusiastas ou me ajudaram durante esse acesso da bicicleta na estação de trem. Além desse cenário, comecei a me conectar com pessoas e fazer novas amizades que também tinham esse interesse em comum.



FIGURA 06

Selfie pedalando com a teresa
Fonte: Autoria própria.

FIGURA 07

Selfie pedalando com a teresa
Fonte: Acervo pessoal.

FIGURA 08

Teresa na minha varanda no Méier.
Fonte: Acervo pessoal.

FIGURA 09

Sticker teresa, born in são paulo.
Fonte: Autoria própria.



1.2.

SOBRE O PROJETO

Este projeto propõe abordar a bicicleta de uma forma multidisciplinar, utilizando o design gráfico como meio para contar sua história, refletir sobre seus impactos e explorar suas múltiplas dimensões. O foco do projeto não será apenas a bicicleta como meio de transporte, mas também como um fenômeno social e cultural que impacta a vida cotidiana das pessoas.

A produção gráfica final são duas zines sobre a experiência de pedalar na cidade, que se organizam separadamente. A primeira parte da monografia irá apresentar a história da bicicleta, abordando sua criação, as inovações tecnológicas que a marcaram ao longo dos anos, e seu impacto nas cidades. Em seguida, na parte dois, foram analisadas as questões sociais e de mobilidade urbana no Rio de Janeiro, discutindo os desafios de infraestrutura e segurança, e as experiências vividas pelos ciclistas na cidade.

A zine combina diferentes técnicas gráficas, como fotografias, colagens e tipografia experimental, para contar a história da bicicleta e os desafios e encantos do uso diário dessa prática nas cidades. A obra, além de uma análise histórica e sociocultural, também funciona como um objeto de experimentação visual e gráfica, buscando traduzir de forma sensível e poética as emoções e reflexões suscitadas pela prática de pedalar na cidade.

Esse projeto se destina a enriquecer e contribuir o debate acerca do tema propondo um olhar afetivo à sua história e prática, além de entendê-la como uma ferramenta de transformação social e cultural.



FIGURA 10
Bike deu liberdade para o deslocamento das mulheres.
Fonte: Universal History Archive.



Contexto Histórico

FIGURA 11

na década de 1890, a bicicleta tornou-se símbolo da “nova mulher” — independente, progressista e politicamente ativa. Como afirmou a revista feminina Godey’s: “de posse de sua bicicleta, a filha do século XIX sente sua declaração de independência proclamada.”

Fonte: Universal History Archive/Universal Images Group, Getty.

CAPÍTULO 2

CONTEXTO HISTÓRICO

Os filmes e a arte exploram o cotidiano de maneiras inventivas. A bicicleta faz aparições em muitos desses universos, E.T. de Steven Spielberg, um dos maiores clássicos do cinema, é um exemplo disso. A cena mais marcante do filme, que até virou pôster e passou a ter várias releituras, representa o personagem principal, Elliot, pedalando e flutuante com o ET na cesta de sua bicicleta, tendo a lua em segundo plano, enquanto foge dos policiais. Duchamp, um dos artistas mais citados em livros de história da arte, criou em 1913 a escultura ready-made “Roda de bicicleta” e disse “ver aquela roda girando era muito tranquilizante, muito confortável”. Muitas vezes a bicicleta é representada como um símbolo de liberdade e movimento.

Antes de se tornar um símbolo, esse objeto no seu princípio e forma é uma tecnologia. Hoje em dia o encontramos em os mais diversos modelos e materiais, mas inicialmente a bicicleta surgiu com um design muito instável, não haviam pedais nem corrente, todo o movimento era feito com o empurrão dos pés no solo, era pesada e toda feita em madeira.



FIGURA 12
Roda de bicicleta, Marcel Duchamp, 1913.

Fonte: Internet

FIGURA 13
Poster do filme ET, Steven Spielberg, 1982.

Fonte: Internet



FIGURA 14
Katherine Towle Knox foi uma ciclista e a primeira afro-americana a ser aceita na League of American Wheelmen. Fonte: Wikipedia



2.1_

RÉ NA HISTÓRIA: Evolução do seu design na linha do tempo

Neste capítulo, vamos recapitular a linha do tempo de evolução desse objeto, dos primeiros modelos registrados, até chegar no modelo que continua inspirando as bicicletas modernas nos dias atuais.

“Hoje, pode parecer surpreendente até mesmo que a bicicleta tenha sido inventada. Duas rodas de tamanhos iguais alinhadas, com uma transmissão por corrente na roda traseira e um quadro em forma de diamante — a forma clássica da bicicleta de segurança parece determinada, tão natural quanto um ser humano com dois braços e duas pernas.”

(JODY ROSEN, 2022, p. 68).

“A geometria da bicicleta agrada aos olhos: a curva do guidão, a fluidez dos canos, a fina trama dos raios. Sua bike pode estar parada, descansando garbosamente sobre o pezinho lateral, mas seus contornos 4 aerodinâmicos lhe dão o aspecto de uma coisa em movimento. Simone de Beauvoir descreveu uma bicicleta cuja aparência era “tão esguia, tão delgada, [129] que mesmo quando não estava em uso parecia cortar o ar.”

(JODY ROSEN, 2022, p. 69).

FIGURA 15

Colagem bicicletas ao longo dos anos
Fonte: Acervo pessoal, Autoria própria.

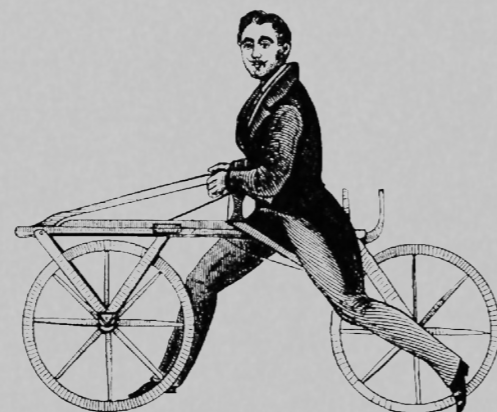




1_ Draisiana

A “Draisiana”, também conhecida como ‘laufmaschine’ ou ‘máquina de corrida’, é um veículo de duas rodas impulsionado pelas duas pernas humanas cujo nome homenageia seu inventor. O veículo, construído em uma estrutura de madeira, funcionava a partir da tração feita por empurrões que os pés faziam com o contato do chão, como elucidação se assemelha ao funcionamento do patinete.

Especula-se que a crise climática, conhecida como o “Ano Sem Verão”, que afetou Europa, Canadá e Estados Unidos em 1816, com seus efeitos à saúde dos cavalos e desencadeando problemas com os transportes, pode ter sido uma razão para a invenção do veículo de Drais. A draisiana alcançava médias de 15 km/h, o que considerando a qualidade das estradas e à baixa eficiência do sistema de propulsão adotado, era um fato incrível.



2_ Pedais, a invenção.

Na década de 1860 foi quando mais uma nova evolução marcou a linha do tempo deste objeto que deixaram de ser movidos à moda “Flintstones” e passaram a se deslocar com uma nova tecnologia, os pedais. Essa mudança foi acompanhada também por seu período histórico, a Revolução Industrial, e isso influenciou a serem construídas com estrutura de ferro.

Pierre Michaux e seu filho Ernest Michaux, ambos ferreiros, redesenharam a partir de uma Draisiana este novo modelo, incluindo os pedais na roda dianteira, esta que seria maior em relação à traseira, com intuito de diminuir o esforço utilizado na locomoção. Foram bem sucedidos ao melhorar o desempenho da velocidade, porém as quedas se tornaram frequentes pela dificuldade do ciclista ao alcançar o chão.



FIGURA 16
Ilustração draisiana. Fonte: Autoria própria.

FIGURA 17
Sticker Draisiana. Fonte: Autoria própria.

FIGURA 18
Lallement, 1866.
Fonte: Wikipedia.

FIGURA 19
Ilustração bicicleta com pedais.
Fonte: Autoria própria.

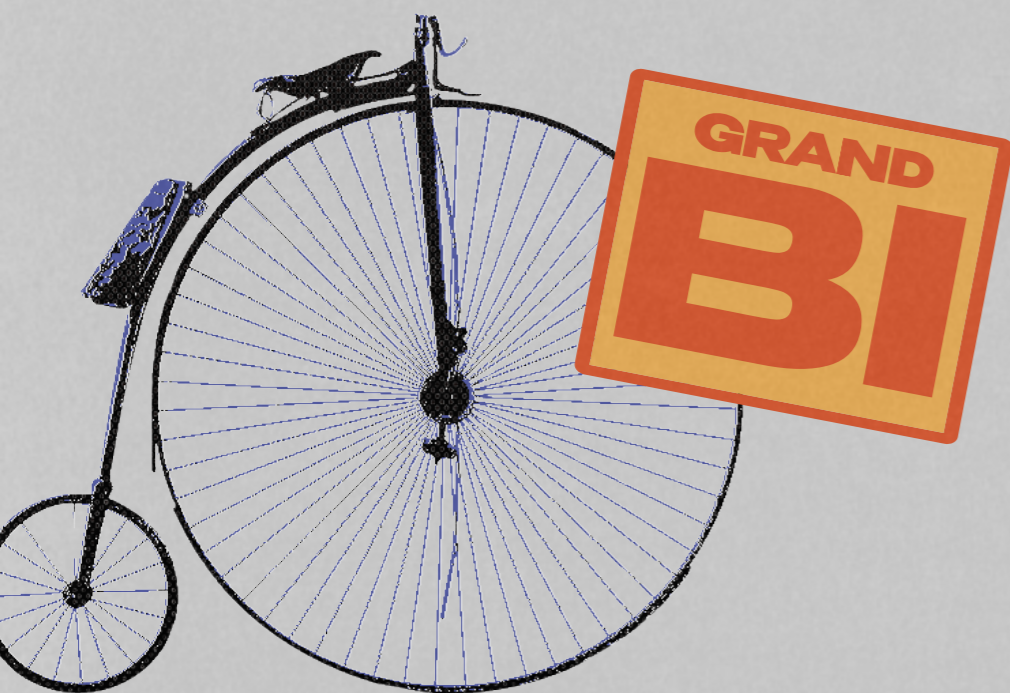


3_

Grand bi e sua singularidade

A bicicleta de Pierre Michaux foi referência para muitos outros modelos que surgiram posteriormente, mantendo firme a ideia da enorme roda. E, baseada nessa invenção, que outro modelo de notório conhecimento e aparições em filmes e ilustrações surgiu, a Grand-bi, construída com a roda dianteira de diâmetro significativamente maior à traseira. A vantagem da roda dianteira grande é aumentar a distância percorrida em uma volta do pedal, dessa forma o veículo se deslocaria necessitando uma força do usuário menor.

A Grand-bi teve sua popularidade entre os atletas durante as décadas de 1870 e 1880, mas era relativamente pouco usada, apenas por entusiastas por causa de sua singularidade.



4_

Rover: A bicicleta segura

A história continuou sendo percorrida até a invenção da bicicleta moderna, desenhada por John Kemp Starley (14 de dezembro de 1854), conhecido por ser inventor e empresário inglês. Trabalhou por muitos anos com seu tio inventor construindo bicicletas Ariel, até que em 1877 fundou a empresa Starley & Sutton Co com William Sutton.

Parentes, inventores e sócios, tinham seu foco em desenvolver veículos mais seguros e fáceis de usar e foi assim que chegaram no modelo de bicicletas "Rover".

IMAGEM 20
Ilustração Grand bi.
Fonte: Autoria própria.

IMAGEM 21
Sticker Grand bi.
Fonte: Autoria própria.

IMAGEM 22
Ilustração Rover.
Fonte: Autoria própria.

IMAGEM 23
Sticker Rover. Fonte: Autoria própria.

Em sua construção, desenvolveram a ideia de tração traseira com transmissão por corrente através de duas rodas de tamanho semelhante, dessa forma, tornaram o movimento do pedalar mais estável do que os projetos anteriores de rodas altas. A revista Cycling Weekly disse que o Rover “definiu o padrão para o mundo” e esta frase foi usada em seus anúncios por muitos anos.



FIGURA 24
Cartaz com propaganda com modelos iniciais da “bicicleta segura Rover”, de J.K.Starley Co. Fonte: Internet

FIGURA 25
Fotografia do inventor John Kemp Starley com sua criação. Fonte: Internet

FIGURA 26
Cartaz propaganda de J.K.Starley Co . Fonte: Internet

FIGURA 27
Corrida de Ciclismo Feminina em Herne Hill, Londres, em 31 de maio de 1930. Fonte: Getty Images.



“Andar de bicicleta fez mais
pela emancipação da mulher
do que qualquer outra coisa
no mundo”

Susan Anthony
feminista americana

**mulheres
em rota**

FIGURA 28
Mulheres trabalhando em
fábrica de bicicletas.
Fonte: Internet



“A bicicleta foi uma força libertadora para as mulheres. Elas precisavam se livrar de espartilhos e de saias armadas com aros - e usar roupas mais confortáveis para pedalar com mais facilidade. Pedalar também significava se deslocar sem acompanhantes.”

_BBC

Fonte: “Como a bicicleta empoderou as mulheres e os mais pobres e revolucionou o setor industrial”.



2.2_

ALIADA À LUTA FEMINISTA

Quando falamos sobre mobilidade urbana é necessário incluir na pauta o direito de deslocamento pela cidade de forma segura e inclusiva para diversos grupos sociais. Independência e liberdade são duas das principais palavras mencionadas quando se refere ao uso da bicicleta, do início de sua criação até hoje.

A bicicleta se consolidou como um símbolo de mudança social, especialmente no contexto do movimento feminista. No final do século XIX, reformistas feministas nos Estados Unidos, Grã-Bretanha e Europa adotaram a bicicleta como um emblema de emancipação e como ferramenta de protesto. Para as mulheres, o ato de pedalar representava uma nova forma de autonomia, desafiando a visão tradicional de fragilidade física feminina. Além disso, a bicicleta ajudou a libertá-las das restrições das roupas vitorianas, como as anáguas¹ e as anquinhas², que tornavam impossível montar, muito menos pedalar. Muitas mulheres, então, adotaram roupas mais práticas, como as pantalonas bombachas, que passaram a ser associadas à nova feminilidade emancipada, junto à própria bicicleta.

(JODY ROSEN, 2022, p. 25-26).

ANÁGUAS¹

Uma anágua é uma peça da indumentária feminina utilizada por baixo da roupa, com o objetivo de inibir a transparência e evitar a exibição de roupas íntimas ou simplesmente gerar volume. Geralmente é um pequeno saio preso na cintura.

ANQUINHAS²

A anquinha é uma peça de roupa íntima acolchoada usada para dar plenitude ou apoiar a saia, usada na parte de trás dos vestidos femininos de meados ao final do século XIX

FIGURA 29

Mulheres lutando à favor do direito do voto em Londres, no início do século XX.

Fonte: Getty Images.

Nos dias de hoje, a bicicleta continua sendo um símbolo importante na luta pelos direitos das mulheres, especialmente em contextos de opressão. Em alguns países, como Irã, regimes autoritários têm imposto proibições contra o uso da bicicleta por mulheres, alegando que isso “atrairia a atenção de homens desconhecidos” e colocaria a sociedade em risco. Essas restrições, como a fatwa de 2016 que proibia mulheres de pedalar em público, geraram respostas corajosas, com mulheres iranianas desafiando a proibição ao publicar fotos e slogans nas redes sociais, reafirmando sua liberdade. Apesar das perseguições, que incluem prisões, confiscos de bicicletas e até ataques físicos, para muitas mulheres em todo o mundo, pedalar continua sendo um ato de resistência e uma reivindicação de liberdade, muitas vezes realizado sob risco pessoal. Essas histórias refletem a tradição da bicicleta como um símbolo de insurgência, associada a um ideal de resistência contra o conservadorismo e a cultura dominante.

(JODY ROSEN, 2022, p. 25-26).

2.2.1_ Influência no movimento das sufragistas no fim do séc XIX

A bicicleta nesse ponto foi de extrema importância para o movimento sufragista, que reivindicava o direito feminino de ter participação política como o direito ao voto e de concorrer a cargos governamentais.

No final do século XIX, mulheres americanas e europeias passaram a se locomover para lazer, trabalho e encontros políticos sem necessidade de acompanhantes homens, o que antes era necessário, e assim com a bicicleta auxiliou nesse processo promovendo autonomia no ir e vir das ruas e maior segurança a elas.

O impacto gerado foi além das questões de mobilidade dentro da cidade, mas também desencadeou mudanças nas vestimentas das mulheres, que se fez necessário adaptar a calça ao guarda roupa feminino. No lugar das grandes e pesadas saias e dos espartilhos sufocantes, novos modelos foram desenhados para que elas tivessem um uso mais confortável da bicicleta, e assim surgiu o modelo das calças bloomer: calça desenho largo e leve que remetia às saias usadas anteriormente na época. O modelo foi lançado em 1850 Amélia Bloomer no primeiro jornal voltado às mulheres.



FIGURA 30

Ilustração mulheres posando com bicicleta de saia.

Fonte: Autoria própria.



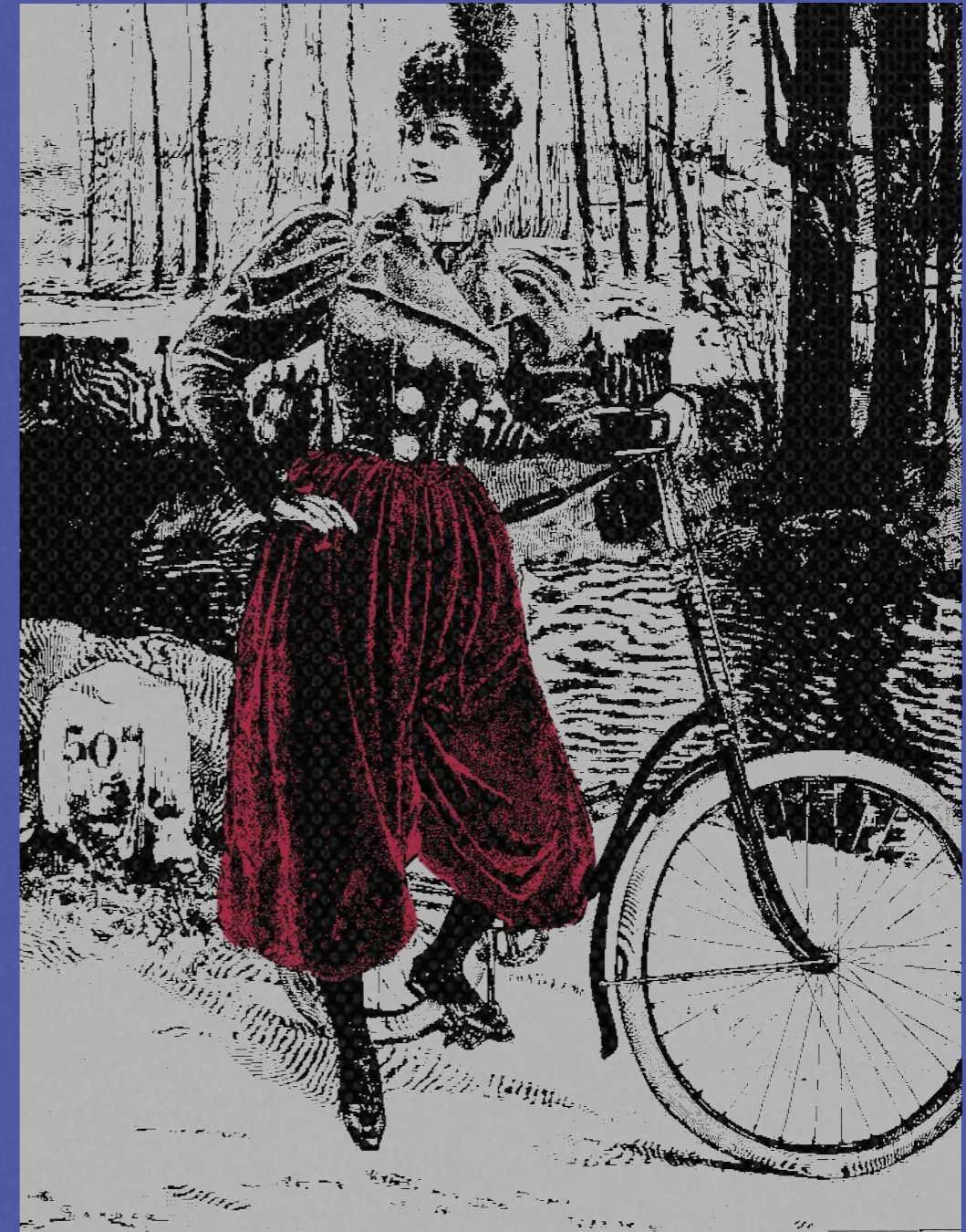
A crescente mobilização das mulheres, particularmente por meio do uso da bicicleta, gerou reações negativas em uma parcela da sociedade conservadora. À medida que o movimento sufragista ganhava força e as mulheres conquistavam mais independência nas ruas, muitas pessoas, especialmente os críticos mais conservadores, viam essa mudança como uma ameaça aos valores tradicionais de gênero. O aumento da visibilidade das mulheres que pedalavam pelas cidades desafiava as normas de comportamento e de vestuário da época, gerando desconforto entre aqueles que viam na bicicleta uma forma de subversão das expectativas sociais para o papel feminino. Nesse contexto, surgiu uma série de mitos e estigmas que tentavam desacreditar a nova liberdade conquistada pelas mulheres.

FIGURA 31

Mulheres vestindo calça Bloomer, inventada por Amélia Bloomer em 1850. Fonte: Internet.

FIGURA 32

Ilustração de mulher vestindo a calça Bloomer, considerada a primeira calça feminina. Fonte: Autoria própria.



ON BICYCLE FRIGHT.

What the Medical Record Says of This Common Phenomenon.

IT MAY ATTACK ANY RIDER.

The Remedy Suggested is to Avoid Looking at the Dreaded Object—The Rider Should Never Watch the Wheel or the Pedals.

The extended use of the bicycle has brought to light numerous physical phenomena which have proved profitable subjects for speculative study.

NOW THE "AUTO FACE."

Awful Expression Developed on the Flying Machines.

First we had the "bicycle face," then the "golf face," and now we are threatened with the "automobile face." Luckily the great majority of the American populace is immune from this latest "face," for to acquire it one must possess a racing automobile, and as yet, happily for the stray dog and the pedestrian, racing autos, worth about \$10,000 or so, are beyond the reach of most of us.

The "bicycle face," with its look of grim determination and its earnest gazing at a far distant goal, was bad enough,



THE BICYCLE EYE.

Those persons who have been decrying cycling as a pastime for women have a new argument to offer against it. They claim that a hitherto unheard-of malady, namely, the "bicycle eye," has developed as a result of the great and unusual strain on the optics of wheelwomen. These meddlesome fault-finders are composed chiefly of old maids who have lived their usefulness and men who never were possessed of any. They offer one reason after another why women should not ride, and each more terrible than the former one. First it was the expansion of the waist, then the "bicycle face," and then big feet, muscular hands, weakened spines and all the other equally foolish things alleged to result from cycling.

After all these things had been successfully combated, it was thought the pessimists would give up the war. But such is not to be. The vigilant foe of the wheelwomen is still in the field, and will make a fierce and it is to be hoped final fight on the platform of the "bicycle eye."

The worst feature of this malady, say those who have observed its development, is that it is chronic and incurable. This makes the case well worthy of consideration and cannot fall to suggest to over-zealous wheelwomen that if they persist in cultivating the stare that seems to be necessary in order to acquire speed and avoid other vehicles, they may actually be menacing the future of the human race. It is easy to see that the falling off in physical beauty will be swift and sure. When all women become converted to the wheel, as they soon will, the confusion of bicycles will be so great that only the cleverest will escape alive.

FRANCISCO: SUNDAY MORNING, JULY 3, 1898.

MANY MEN REJECTED FOR BICYCLE HEART.

The Disease Alarmingly Prevalent Among the Recruits.

Riders of the "Winged Wheel" Are Its Especial Quarry.

SCENE AT CAMP BARRETT.

Chief Surgeon Shiels Says Uncle Sam Cannot Receive Weak Men.

"Another case of heart murmur. Sorry, my lad, but I can't pass you. You've been riding the bicycle much? Ah, yes, you'll have to stop it if you want to live." George P. Shiels turned while the rejected volunteer bowed his head, looking down at the ground. The scene was the room where Chief Surgeon Shiels and Dudley were sitting.

AS TO BICYCLES.

Throughout the By-laws for regulating the use of Bicycles, the expression "Bicyclist" means a person riding, impelling, or otherwise using or having the management or control of a Bicycle on any Main Road or other Highway.

A Bicyclist shall not ride or impel his Bicycle upon any footway, pavement, or causeway made or set apart for the use or accommodation of foot passengers.

Every Bicyclist who rides a Bicycle during the hours between sunset and sunrise shall carry attached to his Bicycle a Lamp, which shall be so constructed and placed as to exhibit a light in the direction in which he is proceeding, and shall be so lighted and kept lighted as to afford adequate means of signalling the approach or position of such Bicycle.

Every Bicyclist who overtakes any Waggon, Wain, Cart, or Carriage, or any Horse, Mule, or other beast of burden, or any foot Passenger proceeding along the Carriage-way, shall, when within a reasonable distance from and before passing such Waggon, Wain, Cart, or Carriage, Horse, Mule, or other beast of burden, or foot Passenger, by sounding a bell or other audible and sufficient warning.

Every Bicyclist who overtakes any Waggon, Wain, Cart, or Carriage, or any Horse, Mule, or other beast of burden, or any foot Passenger proceeding along the Carriage-way, shall, when within a reasonable distance from and before passing such Waggon, Wain, Cart, or Carriage, Horse, Mule, or other beast of burden, or foot Passenger, by sounding a bell or other audible and sufficient warning.



FIGURA 33 Colagem com diversas matérias reais que saíram nos jornais sobre bicicleta. Fonte: Internet.

IMAGEM 34 Ilustração mulher andando em Grand bi. Fonte: Autoria própria.

IMAGEM 35 Mulheres de vestidos e ternos pedalando sorridentes. Fonte: Getty.



Entre os ataques, alguns médicos e moralistas inventaram doenças fictícias para desacreditar os ciclistas. A mais notória dessas invenções foi a chamada "cara de bicicleta", uma condição supostamente causada pelo esforço físico do ciclismo, uma tentativa clara de patologizar a liberdade das mulheres e dissuadi-las de se envolver no movimento. Essa campanha de desinformação visava associar a bicicleta a uma perda de feminilidade e saúde, refletindo o medo de uma sociedade que temia a autonomia das mulheres e a mudança dos papéis de gênero estabelecidos.

1896, *The Des Moines Register* (Des Moines, Iowa)

No domingo, a polícia revelou um caso de extrema crueldade.^[216] Constatou-se que o ex-vereador Frank Dietz prendera ao pé da filha uma corrente comprida, para mantê-la em casa. A menina queria sair de bicicleta e o pai recusou, e temendo que ela pudesse ir enquanto ele estivesse fora, ele usou a corrente.

1895, *The Journal and Tribune* (Knoxville, Tennessee)

Eles chegaram a Glen Island [N.Y.] na quinta-feira, 11 de julho.^[215] Estavam de bicicleta e se identificaram como John e Peter Carlston, estudantes universitários na Pensilvânia. Ambos conseguiram emprego, e John foi posto na sala de jantar como garçom. Eles passeavam muito de bicicleta e atraíram considerável atenção. Ontem John foi atender a um homem e, quando se aproximou da mesa, largou [a bandeja] e correu. O cliente saiu atrás de John e o maître perseguiu o cliente idoso e o deteve.

"O garçom é minha filha Tillie", disse o homem idoso. "Ela está disfarçada em roupas de homem."

Os dois "homens" jovens foram encontrados em seu quarto às lágrimas. Eles confessaram. São as filhas de Henry Carlston, que mora em Chicago, perto de Oak Park.

"Estou empregado no departamento do auditor da Chicago & Northwestern Railroad", disse ele. "Estas são minhas filhas. A que assumiu o nome de John é Matilda, de vinte anos, e a que você chama de Peter é Harriet, dezoito anos."

"Eu atribuo isso à febre da bicicleta", continuou ele. "As duas meninas insistiram em ter bicicletas, e então compraram calças. Acabaram adotando trajes inteiramente masculinos."

1896, *Fort Scott Daily Monitor* (Fort Scott, Kansas)

Aquelas pessoas que tendem a acreditar^[242] que a febre da bicicleta está passando deveriam ler com atenção o seguinte anúncio de um jornal de Buffalo: "Troco cama dobrável, berço de criança branco ou escrivaninha por bicicleta feminina."

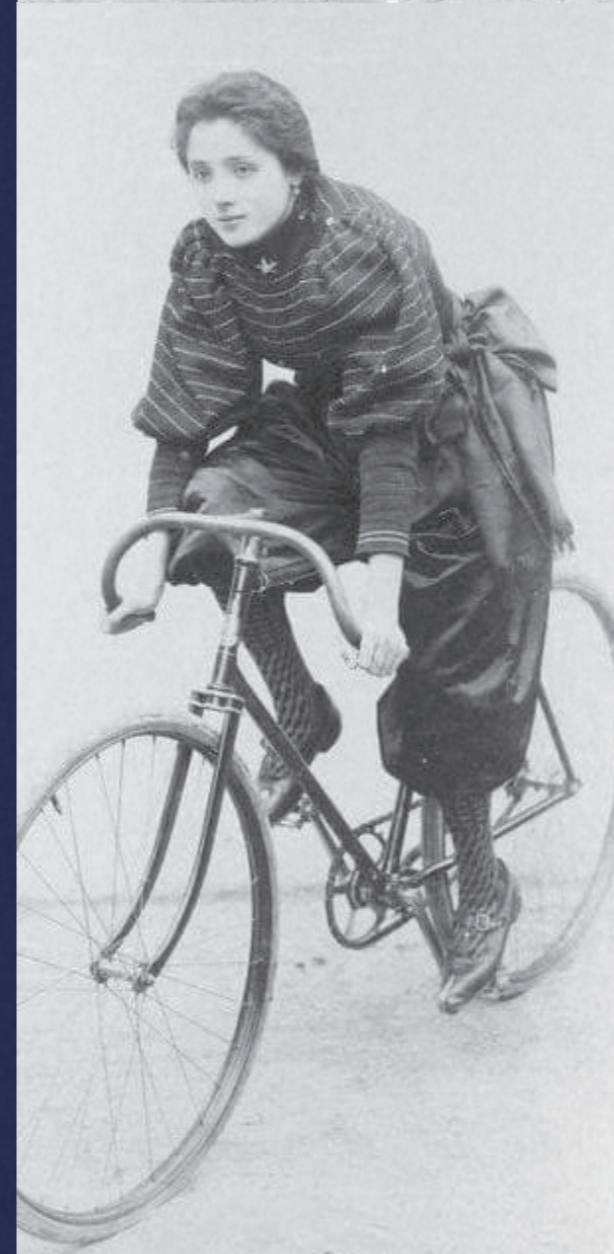


FIGURA 35, 36 E 37

Prints traduzidos de matérias jornalísticas reais. Fonte: Internet.

FIGURA 38

Colagem com diversas fotografias reais de ciclistas coletadas no google. Fonte: Internet.

2.2.2_

Supostas “doenças” que afetam as mulheres.

Quando a bicicleta surgiu e começou a se popularizar entre as mulheres, ela rapidamente se tornou um símbolo, especialmente entre as sufragistas. No entanto, sua adoção não foi bem recebida por todos, e alguns setores da sociedade reagiram com resistência.

No final do século XIX, o principal “perigo” associado ao ciclismo não era o risco de ser atropelado por um carro, mas sim o receio de uma condição médica que alguns médicos alertavam que poderia afetar especialmente as mulheres: a chamada “cara de bicicleta”. A *Literary Digest* de 1895, por exemplo, afirmava que o esforço inconsciente para subir colinas e manter o equilíbrio ao pedalar resultava em uma expressão facial cansada e exausta, a que se deu o nome de “cara de bicicleta”. Em outros relatos, essa condição era descrita como tendo características faciais masculinas, como uma mandíbula cerrada e olhos arregalados. Acreditava-se também que poderia gerar problemas como depressão, dificuldades na amamentação e até mesmo abortos espontâneos.

É difícil identificar a primeira menção a essa “condição”, mas em um artigo de 1897 na *National Review* de Londres, o médico britânico A. Shadwell afirmou ter sido o responsável por popularizar a expressão alguns anos antes. Ele se dedicou a discutir os perigos do ciclismo, especialmente para as mulheres, e descreveu como “o ciclismo, enquanto moda, tem sido adotado por pessoas inadequadas para qualquer tipo de esforço físico”.

Na Europa e na América da década de 1890, as bicicletas começaram a ser vistas por muitos como um símbolo do feminismo. Elas ofereceram às mulheres maior mobilidade, começaram a desafiar as concepções vitorianas sobre a feminilidade e foram adotadas com entusiasmo por muitas mulheres envolvidas no movimento sufragista. As bicicletas também desempenharam um papel importante nas reformas do vestuário, que buscavam reduzir as restrições impostas pelas roupas vitorianas, permitindo que as mulheres usassem trajes mais adequados para atividades físicas.

Como afirmou a *Munsey's Magazine* em 1896, “Para os homens, a bicicleta era, no início, apenas um novo brinquedo, mais uma máquina acrescentada à longa lista de dispositivos que eles usavam tanto no trabalho quanto no lazer. Para as mulheres, era um cavalo no qual montavam em direção a um novo mundo”

(STROMBERG, 2014).

Nesse contexto, médicos da época inventaram o que viria a ser conhecido como “Bicycle Face”, “Cara de Bicicleta”, uma condição supostamente que afetava as mulheres que andavam de bicicleta, causando olheiras, gerando traços faciais masculinos e levando até mesmo à depressão, dificuldades na amamentação e abortos espontâneos.

FIGURA 36

Julia Obear em uma bicicleta, vista de frente. Fonte: National Photo Company Collection, 1992.



2.3_

SÍMBOLO DE RESISTÊNCIA

“A construção de identidades vale-se da matéria-prima fornecida pela história, geografia, biologia, instituições produtivas e reprodutivas, pela memória coletiva e por fantasias pessoais, pelos aparatos de poder e revelações de cunho religioso. Porém, todos esses materiais são processados pelos indivíduos, grupos sociais e sociedades que reorganizam seu significado em função de tendências sociais e projetos culturais enraizados em sua estrutura social, bem como em sua fusão de tempo/espaço.”

(CASTELLS, 2000, p. 23)

FIGURA 37

Um impressionante número de equilíbrio. As bicicletas aparecem como novidades coloridas, permitindo o registro de uma imagem fotográfica incomum. Fonte: Public Archives Canada.

FIGURA 38

Print traduzido de matéria jornalística real. Fonte: Internet.



Nos primeiros anos do ciclismo, destacaram-se os clubes de ciclismo socialistas da Grã-Bretanha da década de 1890, que celebravam a bicicleta como uma “importadora de pessoas” igualitária. Um manifesto divulgado pelo Provoittol — um grupo anarquista holandês dos anos 1960, responsável pelo primeiro plano de compartilhamento de bicicletas do mundo — descrevia uma aliança revolucionária composta por “jovens modernos, estudantes, artistas, roqueiros, delinquentes, ativistas contra bombas nucleares, desajustados... aqueles que não buscam uma carreira, que levam vidas irregulares, que se sentem como ciclistas em uma rodovia”.

Os governos sempre reconheceram o potencial da bicicleta como símbolo de resistência. Quando Adolf Hitler assumiu o poder em 1933, um de seus primeiros atos foi dissolver o sindicato de ciclistas da Alemanha, o Bund Deutscher Radfahrer, que estava ligado a partidos antinazistas e reunia dezenas de milhares de ciclistas nas ruas. Posteriormente, durante a ocupação da Dinamarca, Holanda, França e outros países, os soldados alemães confiscaram as bicicletas da população local. Para um regime opressor ou um exército invasor, a bicicleta representava uma ameaça, um meio de transporte que poderia ser utilizado por dissidentes para escapar, organizar, mobilizar e desorientar.

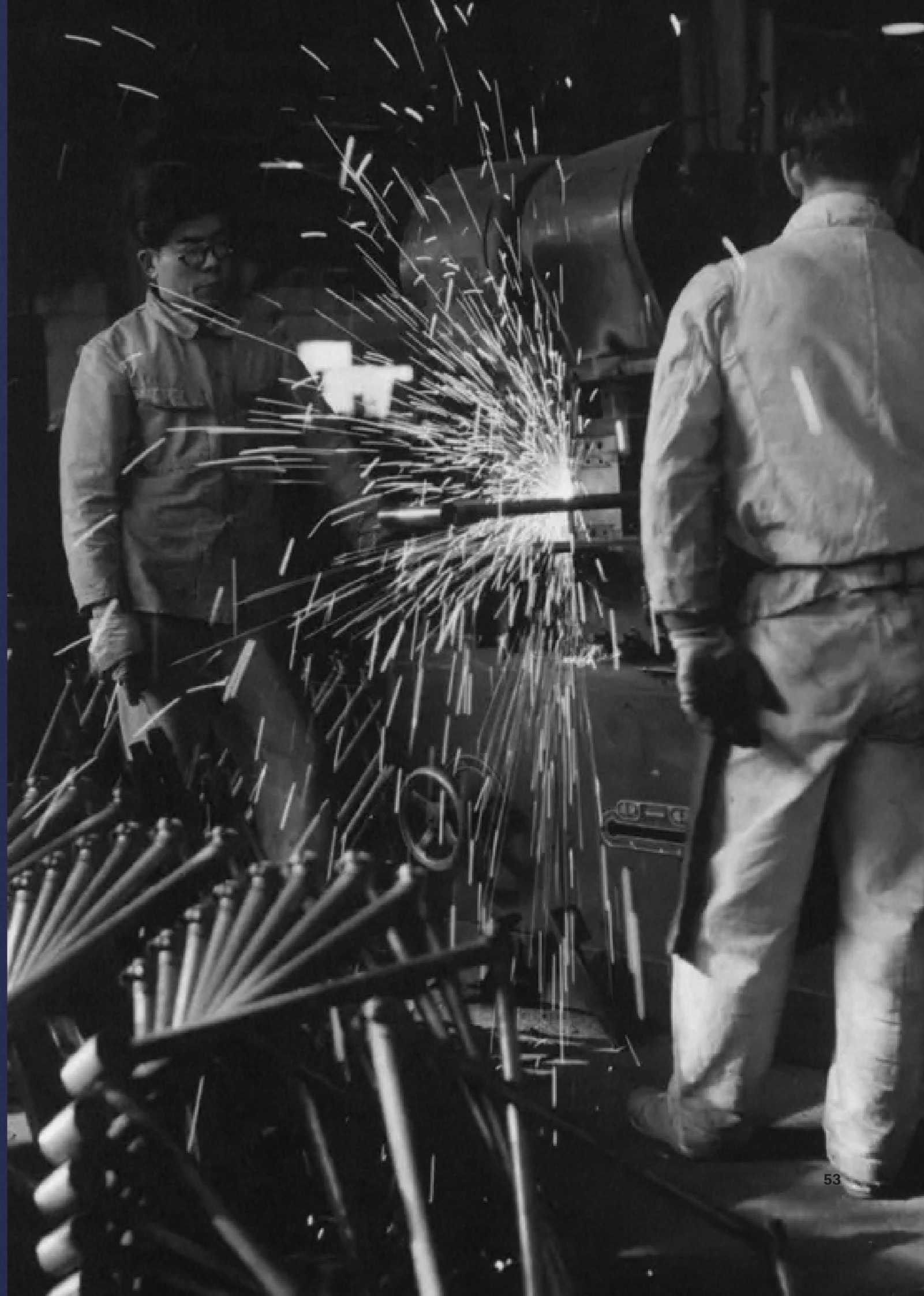
(JODY ROSEN, 2022, p. 19-20).

Esse recorte e coletânea de fatos reforçam esse transporte como uma ferramenta revolucionária. O ato de se locomover e a rapidez que esse objeto trouxe para esses trajetos foi de extrema importância para unir pessoas, ideias e pensar novas possibilidades de futuro.

1895, *The Century Illustrated Monthly Magazine*
(Nova York, Nova York)

Como força revolucionária no mundo social,^[218] a bicicleta não tem igual em tempos modernos. O que ela está fazendo, na verdade, é pôr a raça humana sobre rodas pela primeira vez na história. Quando consideramos o aumento em rapidez de locomoção que ela obteve, e o fato de que ela se autossupre com tamanha facilidade, não surpreende que as mudanças necessárias para atender às necessidades da nova ordem de coisas são tantas e tão radicais que chegam a praticamente transformar o mundo.

ferramenta de trabalho



2.4_

FERRAMENTA DE TRABALHO

Entregadores, ciclistas mensageiros ou conhecidos popularmente como couriers, desempenham um papel fundamental na infraestrutura das cidades desde o final do século XIX. Sua principal função era transportar correspondências e documentos e garantir entregas rápidas e eficientes em ambientes urbanos.

Com o crescimento das grandes cidades e o aumento da necessidade de comunicação ágil, a profissão de mensageiro de bicicleta se consolidou, tendo grande importância no cotidiano urbano.

Além de ser um símbolo de eficiência, o trabalho de mensageiro inspirou inovações como as famosas “messenger bags”, bolsas projetadas especialmente para facilitar o transporte de carga enquanto se pedala. Este capítulo tem como objetivo explorar a história e evolução dos ciclistas mensageiros e das bolsas de mensageiro, abordando seu impacto nas cidades e sua transformação ao longo do tempo.



FIGURA 39

Fábrica de bicicletas. Faíscas saltam de uma máquina que produz quadros de bicicleta em uma fábrica japonesa. Fonte: Three Lions/Getty Images, 1953.

FIGURA 40

Colagem com ilustrações de mensageiros ciclistas. Fonte: Autoria própria.

A profissão de mensageiro de bicicleta remonta ao século XIX, época em que as bicicletas começaram a ser amplamente utilizadas como meio de transporte. Com a invenção da bicicleta de segurança, equipada com corrente e pneus pneumáticos, foi possível tornar o transporte de mensagens e documentos mais rápido e eficiente, sobretudo nas grandes cidades que já enfrentavam um crescimento populacional acelerado. Nesse contexto, os mensageiros de bicicleta passaram a ser empregados por diversos setores, incluindo empresas de entrega, jornais, escritórios de advocacia e outras organizações que precisavam de um meio rápido de comunicação e transporte de materiais.

Ao longo das primeiras décadas do século XX, o trabalho dos mensageiros de bicicleta se consolidou como parte essencial da infraestrutura urbana. Nas cidades em rápido processo de urbanização, as bicicletas ofereciam uma alternativa mais econômica e ágil aos métodos tradicionais de entrega, como o uso de carruagens. Sua mobilidade nas ruas movimentadas e em vielas estreitas permitia que os mensageiros chegassem a lugares que outros meios de transporte não conseguiam alcançar, tornando-os indispensáveis para o funcionamento do dia a dia das grandes cidades.

À medida que a demanda por serviços de entrega crescia, surgiu a necessidade de criar equipamentos específicos que facilitam o trabalho dos ciclistas mensageiros. As “messenger bags”, bolsas projetadas para serem usadas enquanto se pedala, surgiram como uma solução prática. Essas bolsas são caracterizadas por sua durabilidade, praticidade e conforto. Elas possuem uma única alça longa que pode ser usada de forma transversal ou sobre o ombro, permitindo fácil acesso ao conteúdo sem a necessidade de removê-las completamente. Inicialmente, as bolsas mensageiras eram feitas de materiais resistentes como lona e couro, garantindo sua durabilidade em condições climáticas adversas e durante o uso diário.





A De Martini Globe Canvas Company, fundada em Nova York em 1950, foi uma das primeiras empresas a produzir em larga escala as messenger bags, atendendo à crescente demanda dos ciclistas mensageiros por uma bolsa que fosse funcional e resistente. Essas bolsas, com seu design característico e capacidade de resistir ao desgaste do tempo e uso, logo se tornaram populares não só entre os mensageiros de bicicleta, mas também entre estudantes, viajantes e outros grupos urbanos que necessitavam de uma solução prática para carregar seus pertences.

FIGURA 41
Ilustração de fotografia real de um ciclista em frente ao letreiro De Martins. Fonte: Internet.

FIGURA 42
Patch da marca De Martins. Fonte: Internet.

FIGURA 43
Bolsa mensageira De Martins. Fonte: Internet.

Com o passar do tempo, diversas outras marcas começaram a produzir modelos de messenger bags, contribuindo para o desenvolvimento e popularização desse estilo de bolsa. Entre as marcas mais conhecidas brasileiras, destacam-se a 2c2 Bag, Ola Piola, Katsukazan, Grava e Afora. Internacionalmente é possível encontrar modelos que atendem a diferentes necessidades e gostos, consolidando-se como um item de moda, além de uma ferramenta prática de trabalho.

Os ciclistas mensageiros desempenharam e continuam desempenhando um papel crucial nas grandes cidades, especialmente no que diz respeito à agilidade e eficiência nas entregas urbanas. A história dos couriers, que começou no século XIX com as primeiras bicicletas de segurança, é marcada por um constante processo de adaptação às necessidades de uma sociedade em rápida urbanização. A profissão evoluiu com o tempo, incorporando novas tecnologias e métodos de trabalho, mas mantendo a bicicleta como um símbolo de mobilidade e eficiência.

Além disso, as messenger bags representam uma importante inovação ligada diretamente a essa profissão. Criadas para atender às necessidades dos ciclistas de entregas, essas bolsas não só se tornaram um ícone de praticidade e durabilidade, mas também ganharam popularidade em outros contextos urbanos, sendo usadas por uma variedade de profissionais e estudantes.

Dessa forma, a história dos ciclistas mensageiros e das messenger bags ilustra como o trabalho e a inovação urbana podem se entrelaçar, criando soluções que atendem às demandas de uma sociedade em constante mudança, ao mesmo tempo em que promovem a sustentabilidade e a eficiência no ambiente urbano.

O trabalho de mensageiro de bicicleta continua a ser um exemplo notável de como a mobilidade e a inovação podem transformar o cotidiano das cidades. Contudo, é também uma questão problemática sob o ponto de vista da precarização do trabalho, já que muitas vezes os profissionais enfrentam condições adversas, como baixos salários, falta de direitos trabalhistas básicos e exposição a riscos constantes no trânsito urbano. Este assunto será abordado mais amplamente no próximo capítulo.





Alguns filmes abordam aspectos da história dos ciclistas mensageiros, e um exemplo significativo é o clássico “Ladrões de Bicicletas”, dirigido por Vittorio De Sica em 1948. O filme narra a trajetória de Antonio, um homem desempregado que, ao finalmente conseguir um emprego distribuindo cartazes em Roma, vê sua esperança renovada. Contudo, no primeiro dia de trabalho, sua bicicleta, ferramenta essencial para o desempenho de suas funções, é roubada. A partir desse momento, Antonio enfrenta uma crise existencial, pois a perda da bicicleta coloca em risco sua única fonte de renda.

Desesperado, ele busca a recuperação do objeto com a ajuda de seu filho, vasculhando a cidade na tentativa de encontrar o ladrão. O enredo, que une a narrativa social e a reflexão sobre a dignidade do trabalho, ilustra de forma dramática os desafios enfrentados por aqueles que dependem de meios de transporte simples, como a bicicleta, para garantir sua sobrevivência em uma sociedade urbana.

A obra é um retrato das dificuldades do trabalhador em um contexto de desigualdade social, além de destacar o simbolismo da bicicleta como um elemento central no desempenho de um trabalho essencial nas cidades da época.

FIGURA 44

Print retirado de filme Ladrões de Bicicletas, 1948. Fonte: Internet.

FIGURA 45

O carteiro. Um soldado da Landwehr oferece um cartão-postal ao fotógrafo enquanto guarda um exemplar do jornal Frankfurter Zeitung para si. Fonte: Julius Sievers, Straßburg, início do século XX.





contexto contemporaneo

FIGURA 47

Registro analógico da “Cicletada de las Niñas”, pedal exclusivo para mulheres e crianças, realizado no contexto da Tiradentes Cultural, no Centro do Rio de Janeiro. A ação integrou o festival internacional de mobilidade e o coletivo MinasnaPixta com foco em ciclistas mulheres e ativistas, reunindo oficinas de mecânica básica, serigrafia ativista e literatura sobre rodas.

Fonte: Autoria própria.



CAPÍTULO 3

CONTEXTO CONTEMPORÂNEO

O Dia Mundial da Bicicleta, comemorado anualmente em 3 de junho, foi instituído pela Organização das Nações Unidas (ONU) com o objetivo de promover a bicicleta como uma alternativa de transporte sustentável e, por consequência, incentivar o bem-estar e a saúde mental da população. Essa data também serve como uma oportunidade para refletir sobre as políticas públicas de mobilidade urbana e os desafios enfrentados por aqueles que optam pela bicicleta como meio de transporte. Ao celebrar o Dia Mundial da Bicicleta, busca-se não só aumentar a conscientização sobre os benefícios do uso desse veículo, mas também pressionar os governos a repensar seu planejamento urbano, implementando medidas que garantam maior segurança para os ciclistas, especialmente em cidades cada vez mais congestionadas e poluídas.

A decisão de institucionalizar um dia dedicado à bicicleta reflete um movimento global que busca reverter o modelo de transporte motorizado predominante nas últimas décadas, que tem impactado negativamente a saúde pública, a qualidade do ar e a dinâmica social nas cidades. Nesse sentido, a bicicleta surge como uma solução acessível e eficiente para reduzir a emissão de gases poluentes, melhorar a qualidade de vida e incentivar um estilo de vida mais saudável e sustentável. A prática do ciclismo também está diretamente associada à promoção do bem-estar mental, pois favorece a redução do estresse, melhora a disposição física e promove uma maior conexão com o ambiente urbano.

FIGURA 48

Passeio de bike itaú no Aterro do Flamengo com meus amigos Samuel e Karla.

Fonte: Autoria própria.

Hoje, o uso da bicicleta dentro dos centros urbanos tem crescido de forma considerável, especialmente após a pandemia de COVID-19. No Rio de Janeiro, por exemplo, uma pesquisa realizada pela empresa de micromobilidade Tembici, revelou que 44% dos cariocas passaram a pedalar mais pela cidade durante o período de restrições, e que 78% dos entrevistados pretendem utilizar ainda mais as bicicletas como meio de transporte no futuro próximo.

(VEJA RIO, 2022)

Esse aumento no uso da bicicleta não é apenas uma tendência local, mas global, impulsionado por uma busca por alternativas mais seguras e sustentáveis de transporte, especialmente em um momento em que a pandemia acelerou a conscientização sobre a necessidade de reformular as cidades para garantir um ambiente mais saudável e acessível para todos.

A presença feminina no uso da bicicleta e, especialmente, na organização de eventos e coletivos tem ganhado cada vez mais visibilidade. Em muitas cidades, grupos de mulheres ciclistas têm se formado com o objetivo de promover a segurança, o empoderamento e a inclusão das mulheres no universo da mobilidade urbana. Esses coletivos não apenas atuam como espaços de troca e aprendizado, mas também desempenham um papel importante no combate ao medo e à insegurança, que são questões recorrentes para as mulheres ao pedalar pelas ruas da cidade.

Esses encontros e coletivos, como o *“Bike Anjo”*, *“MinasnaPixta”* e outros grupos locais, têm se tornado fundamentais para fomentar um ambiente de apoio e fortalecimento entre as mulheres, que enfrentam desafios específicos no uso da bicicleta, como o medo de violência nas ruas, a falta de infraestrutura segura e a percepção de que o ciclismo é um ambiente predominantemente masculino. Através de encontros regulares, passeios organizados e eventos educativos, essas iniciativas ajudam a desmistificar o uso da bicicleta, promovendo a confiança das mulheres no trânsito urbano e fortalecendo uma rede de apoio que visa garantir a equidade no uso do transporte ativo.

Além das questões de gênero, outro fenômeno crescente é o uso da bicicleta em novas modalidades e atividades. Nos últimos anos, a bicicleta tem se diversificado, com diferentes tipos sendo cada vez mais populares, dependendo da necessidade do ciclista e do seu estilo de vida. O mountain bike, por exemplo, tem conquistado um público fiel, especialmente aqueles que buscam uma experiência mais aventureira, pedindo por terrenos irregulares e trilhas. Já as bicicletas fixas (fixie), que não possuem marchas e têm uma roda traseira fixa, tornaram-se símbolos de estilo e velocidade nas grandes cidades, sendo adotadas por muitos jovens urbanos que buscam um meio de transporte rápido e prático. Essas modalidades, embora em sua maioria ainda voltadas para um público específico, refletem a multiplicidade de formas de se usar a bicicleta, ampliando o seu papel no cotidiano urbano.

Além disso, o uso das bicicletas para entregas tem se consolidado como uma das atividades mais visíveis na atualidade, especialmente com o crescimento de plataformas como iFood, Uber Eats e outros serviços de entrega por aplicativos. Como veremos mais à frente esse modelo de trabalho, que ganhou ainda mais força durante a pandemia, representa uma nova forma de emprego, geralmente com flexibilidade de horários, mas também com desafios como a insegurança no trânsito e a necessidade de infraestrutura adequada para garantir a segurança dos entregadores.

As bicicletas utilizadas para entregas precisam, muitas vezes, de adaptações específicas, como suportes para carregar volumes e bolsas térmicas, e exigem condições adequadas de tráfego e segurança.

Outro aspecto importante desse contexto contemporâneo é o crescimento das bicicletas compartilhadas. Em diversas grandes cidades ao redor do mundo, incluindo o Rio de Janeiro, sistemas de bicicletas públicas e gratuitas, como o Bike Itaú, têm ganhado popularidade como uma solução de mobilidade urbana. Esses sistemas oferecem um meio de transporte eficiente, de baixo custo e ecológico, além de contribuir para a democratização do transporte ativo.

No Rio, o uso das bicicletas compartilhadas tem sido uma alternativa viável tanto para turistas quanto para moradores locais, que as utilizam para trajetos curtos, evitando o trânsito congestionado e reduzindo o impacto ambiental.

Esse contexto contemporâneo da bicicleta, com seu crescimento no uso urbano, a diversificação das modalidades e a crescente organização de coletivos de mulheres, destaca a importância de compreender sua relevância como meio de transporte, não apenas do ponto de vista funcional, mas também como um reflexo das mudanças nas necessidades e nos valores da sociedade. As cidades, portanto, se veem diante de um desafio: adaptar-se a essa nova realidade, com infraestrutura adequada e políticas públicas que garantam a segurança e a inclusão dos ciclistas, ao mesmo tempo em que promovem a transformação do ambiente urbano em um espaço mais equilibrado, sustentável e acessível.

FIGURA 49

Ilustração bike itaú.
Fonte: Autoria própria.

FIGURA 50

Fotografia de passeio de bike itaú no centro do Rio de Janeiro.
Fonte: Autoria própria.

3.1_ BICICLETAS ATUAIS

Atualmente existem diversos modelos de bicicleta que se adequam a necessidades específicas relacionadas à preferência do ciclista e também variam de acordo com classe social. Um aspecto apreciado dentro dessa comunidade é a pluralidade tanto sobre seu uso quanto dos ciclistas (gênero, idade, classe social), isso é devido a ampla faixa de preço que encontramos no comércio formal e informal de bicicletas montadas ou de suas peças separadas. Uma bicicleta montada pode variar de 100 a mais de 15.000 reais dependendo de seu intuito, material utilizado ou por revenda informal.

As modalidades são inúmeras. Com aparições frequentes em esquinas, as famosas cargueiras auxiliam na entrega de compras de estabelecimentos como farmácia, mercado, hortifruti; Um dos modelos mais vistos no dia-a-dia são as bicicletas urbanas que são utilizadas também em 'deliverys', lazer ou deslocamento na cidade, além disso esse modelo se adaptou em dois outros: As dobráveis, que são permitidos dentro de transporte públicos sem restrições por serem carregados e armazenados mais facilmente e as bicicletas elétricas, que são modelos que possuem motorização; Indo para além do eixo urbano da cidade, encontramos as bicicletas de estrada (*Road Bike*) e também as MTB (*Mountain bike*), a primeira usadas em estradas e a segunda mais para terrenos de montanha.



“Que nada nos defina, que nada nos sujeite. Que a liberdade seja a nossa própria substância, já que viver é ser livre.”

Simone de Beauvoir
feminista americana



3.2_ LIBERDADE E AUTONOMIA FEMININA CONTEMPORÂNEA

Nós, mulheres, enfrentamos diariamente desafios significativos relacionados ao nosso direito de ir e vir nas cidades. O aumento da violência de gênero e o assédio nas ruas, transportes públicos e até mesmo no ambiente doméstico têm gerado um sentimento crescente de insegurança entre nós. Esse cenário nos impulsiona a buscar alternativas para nos protegermos, recorrendo a treinamentos de defesa pessoal que visam oferecer não apenas habilidades físicas, mas também aumentar nossa autoconfiança e a conscientização sobre nossas capacidades de autoproteção.

O fenômeno das redes sociais, especialmente na plataforma TikTok, tornou-se um meio importante para nossa conscientização e troca de informações. Vídeos que atingem milhões de visualizações promovem a venda de kits de proteção que incluem itens como facas, spray de pimenta, socos ingleses e apitos. A viralização desse tipo de conteúdo demonstra uma mobilização significativa em torno da nossa busca por segurança, refletindo a necessidade urgente que sentimos de nos equipar contra potenciais ameaças. Esse ambiente digital facilita a disseminação de estratégias de defesa e a troca de experiências entre nós.

FIGURA 51

O governo do Estado de Bihar, na Índia, subsidia a compra de bicicletas para meninas, um incentivo para que possam ir à escola. Fonte: internet.

Entretanto, essa busca por autoproteção não deve obscurecer a discussão mais ampla sobre a necessidade de políticas públicas efetivas que garantam nossa segurança em todos os espaços. Enquanto o treinamento de defesa pessoal e a posse de ferramentas de proteção são medidas que podem ajudar a mitigar riscos individuais, é crucial que as autoridades e a sociedade como um todo trabalhem para erradicar a violência de gênero. Criar um ambiente seguro e respeitoso é fundamental para que possamos exercer plenamente nosso direito de ir e vir, sem medo ou restrições.

Nesse contexto, a bicicleta emerge como uma aliada importante na nossa luta por autonomia e segurança. Andar de bicicleta não apenas nos proporciona uma alternativa de transporte mais ágil e acessível, mas também confere uma sensação de segurança, permitindo que nos movimentemos pelas cidades com maior liberdade. A mobilidade ativa favorece o aumento da nossa confiança, já que, ao pedalar, temos a possibilidade de evitar áreas consideradas perigosas e escolher rotas mais seguras. Além disso, a promoção de infraestruturas cicloviárias adequadas e seguras pode contribuir significativamente para tornar nossas cidades mais acolhedoras e inclusivas. significativamente para fomentar uma cultura de respeito e segurança nas vias urbanas, tornando as cidades mais acolhedoras e inclusivas para todas.

Exemplos atuais

Hoje, a bicicleta continua trazendo liberdade às mulheres. Em 2006, o governo do Estado de Bihar, na Índia, começou a subsidiar fortemente a compra de bicicletas para meninas adolescentes que estavam começando o ensino médio, a ideia era que elas pudessem percorrer os vários quilômetros que precisam enfrentar para assistir aula.

O programa parece ter funcionado, aumentando significativamente as chances de as meninas continuarem na escola. Nos Estados Unidos, o astro do basquete LeBron James fundou uma escola em sua cidade natal em Ohio que fornece uma bicicleta para cada estudante. James relata como se sentia livre quando ele e os amigos andavam de bicicleta. “Nós nos sentíamos extremamente felizes.” A bicicleta tem sido, há muito tempo, uma tecnologia libertadora para os economicamente oprimidos.

Em conclusão, a bicicleta se revela como uma ferramenta poderosa na busca pela autonomia e segurança das mulheres e minorias nas cidades. Em um contexto marcado pela violência de gênero e pelo assédio, a mobilidade ativa, proporcionada pela bicicleta, oferece uma alternativa que não só facilita o deslocamento, mas também fortalece a sensação de controle e liberdade, permitindo que as mulheres se movam de maneira mais independente e segura. Exemplos internacionais, como os programas em Bihar, na Índia, e a iniciativa de LeBron James nos Estados Unidos, demonstram como a bicicleta pode ser uma tecnologia libertadora, promovendo a educação e o empoderamento.

No entanto, embora a bicicleta desempenhe um papel importante na segurança individual, ela não substitui a necessidade urgente de políticas públicas que enfrentem as causas estruturais da violência de gênero. Portanto, é fundamental que, além de promovermos o uso da bicicleta como uma estratégia de mobilidade segura, também lutemos por cidades mais inclusivas e igualitárias, onde todas as mulheres possam exercer plenamente seu direito de ir e vir, sem medo e sem restrições.



FIGURA 52
Em 2020, pedaladas de protesto desempenharam um papel significativo no movimento Black Lives Matter
Fonte: Spencer Platt/ Getty Images.

3.3_ COMUNIDADE E COLETIVOS

No Rio de Janeiro a bicicleta se encontra em cenários e usos bastante diversificados. A bicicleta se tornou maior que o ato de se deslocar, mas também um meio de troca e conexões sociais e também uma possibilidade de emprego e busca de condições melhores tanto financeira quanto de saúde mental e física.

Enquanto hobby, possibilita troca de experiências e conversas triviais nas ruas e nos transportes públicos e também se encontra nas redes sociais através de perfis individuais ou influencers que compartilham desse estilo de vida. Essa cultura também se articula dentro de projetos voluntários que se dedicam a divulgar e incentivar a prática do ciclismo dentro da cidade e também como forma de habitar e integrar a cidade com essa perspectiva.

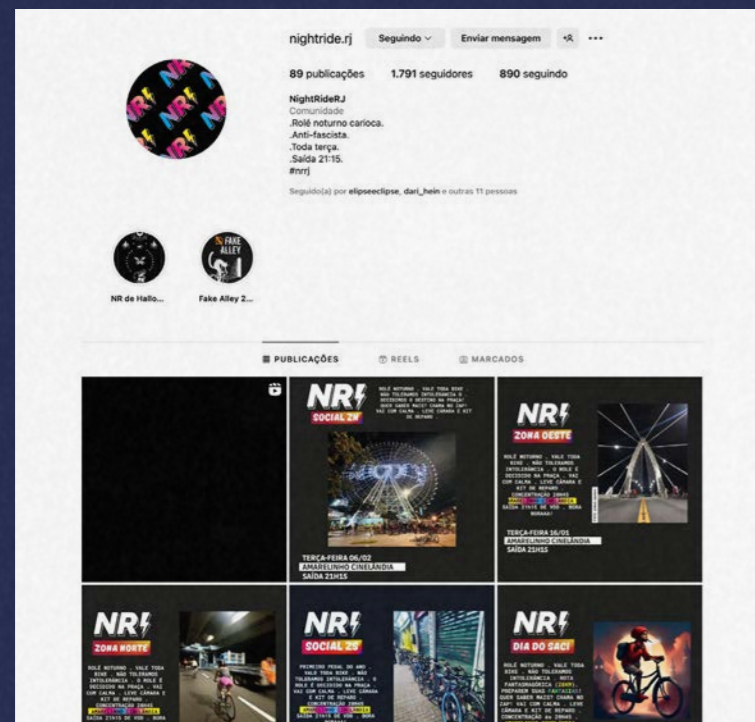
Além disso, também possuem impacto significativo na cultura urbana, influenciando as políticas públicas relacionadas ao ciclismo e à infraestrutura das cidades. Elas podem atuar como defensoras dos direitos dos ciclistas, promovendo a segurança nas ruas e a criação de ciclovias e espaços dedicados a essa e outras práticas semelhantes e mais sustentáveis. Ao mesmo tempo em que traz alegria e prazer aos seus adeptos, ela se mostra como uma importante aliada na construção de uma cidade mais segura, sustentável e inclusiva.

Dentro desse cenário, os coletivos de pedalada desempenham um papel fundamental na promoção da bicicleta como um estilo de vida e como uma forma de ocupação positiva e transformadora da cidade. Esses grupos, muitas vezes autônomos e horizontais, não apenas incentivam a prática do ciclismo, mas também criam espaços de convivência e de resistência dentro da urbe. Nas ruas e nas redes sociais, esses coletivos funcionam como núcleos de troca de experiências, onde se compartilham trajetos, histórias e, muitas vezes, debates sobre a mobilidade urbana e a promoção de políticas públicas mais inclusivas.

Além do aspecto recreativo e de integração social, os coletivos de pedalada têm um impacto crescente na cultura urbana e nas políticas públicas da cidade. Através de ações e mobilizações, esses grupos têm se mostrado defensores da segurança no trânsito e da criação de infraestrutura ciclovária, como ciclovias e faixas exclusivas, essenciais para tornar o espaço urbano mais seguro e acessível para os ciclistas. Ao mesmo tempo em que trazem alegria e prazer aos seus participantes, esses coletivos se inserem de maneira ativa na construção de um Rio de Janeiro mais sustentável, inclusivo e preparado para a convivência harmônica entre diferentes modos de transporte, com a bicicleta se consolidando como uma ferramenta essencial na busca por uma cidade mais justa e equilibrada.



FIGURA 53
Fotografia tirada em 2015
na manifestação “Pedalada
Pelada, que reivindica os
direitos dos ciclistas.
Fonte: Renato Vasconcellos



Sobre este grupo

Oi, tudo bem?

Somos um grupo horizontal autogerido de ciclistas que se reúne semanalmente para pedalar pela cidade à noite. Promovemos a bicicleta com ações diretas, sendo vistos pedalando, ocupando a cidade e nos divertindo - construindo aqui, agora, espaços e momentos que não aceitamos deixar para futuros distantes. Todos os tipos de bicicletas são sempre bem-vindos!

Quando nos encontramos? Onde? Como é o pedal?

Toda terça-feira nos concentramos às 20h na Praça do Ciclista Marcelo Bertoli (R. Pedro I próximo ao 32 - Centro) e partimos às 21h em direção ao nosso destino.

Na 1ª terça-feira do mês o pedal é de ritmo social, bem tranquilo. As outras terças-feiras pelamos em ritmo rápido (média de 20km/h) alternando destino entre zona norte e zona sul da cidade. Ao fazermos o evento os membros podem sugerir e votar destinos/trajetos.

Há regras para entrar/permanecer no grupo? Há sim! Não permitimos machismo, racismo, misoginia, homofobia, fascismo, lesbofobia, bifobia, transfobia, capacitismo, elitismo, gordofobia, xenofobia e discriminação religiosa.. Basicamente somos contra qualquer tipo de discurso genocida e opressão a minorias.

A participação nos rolês é da responsabilidade de cada um, assumindo na totalidade os riscos inerentes a andar de bicicleta nesse Rio de Janeiro. Recomendamos o uso de capacete e luzes na bicicleta! Não aceitamos a participação de menores de idade.

Temos um grupo Instagram @nightride.rj **Ver menos**

Nightriders

O *Nightriders* é um grupo de pedalada noturna autogerido e horizontal, composto por ciclistas que se reúnem semanalmente para explorar a cidade à noite. O grupo se define como uma comunidade inclusiva e ativa, que promove a bicicleta como meio de transporte e forma de lazer, ao mesmo tempo em que ocupa a cidade de maneira criativa e disruptiva. A proposta do *Nightriders* vai além de simplesmente pedalar: é sobre visibilidade, construção de espaços e momentos que resistem ao tempo, criando uma cultura ciclística que não espera um futuro distante para acontecer, mas que se materializa no agora, nas ruas, sob a luz das estrelas.

O grupo preza pela inclusão e respeito entre seus participantes, e, para garantir um ambiente seguro e acolhedor para todos, adota uma postura firme contra qualquer forma de discriminação ou opressão. Não há espaço para machismo, racismo, homofobia, transfobia, gordofobia, elitismo ou qualquer outra forma de intolerância. A diversidade é celebrada, onde todos são bem-vindos, desde que compartilhem desses princípios. É importante destacar que a participação nas pedaladas é de responsabilidade individual, sendo necessário que cada membro assuma os riscos associados ao ato de pedalar pela cidade, especialmente em um local como o Rio de Janeiro. O uso de capacete e luzes na bicicleta é fortemente recomendado, além de não ser permitida a participação de menores de idade.

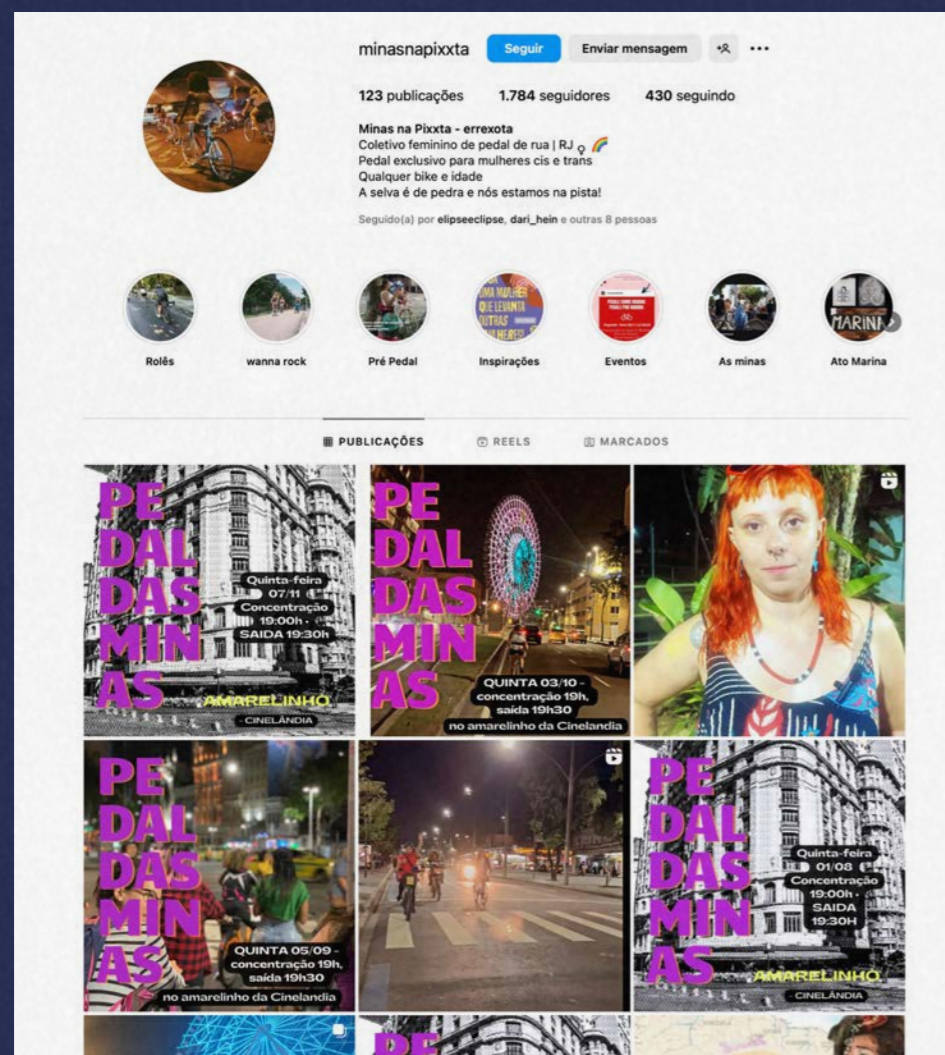
Através da sua presença nas ruas, o *Nightriders* busca transformar a cidade à noite. As pedaladas noturnas não são apenas uma oportunidade para explorar novos lugares ou fazer exercício, mas também um momento de resistência e afirmação da mobilidade ciclística como uma forma legítima de ocupar os espaços urbanos. Em suas ações diretas, o grupo não apenas pedala, mas também fortalece um movimento coletivo pela construção de um Rio de Janeiro mais inclusivo, acessível e seguro para todos os ciclistas.

FIGURA 54

Print do feed do coletivo carioca "Nightriders", que promove encontros noturnos de ciclistas. Fonte: Autoria própria.

FIGURA 55

Print do grupos de whatsapp onde o coletivo Nightriders divulga seus encontros e promove trocas. Fonte: Autoria própria.



Minas na pixxxta

O Minasnapixxta é um coletivo de mulheres ciclistas criado com o propósito de reunir todas as mulheres, meninas cis ou trans de qualquer idade que compartilhem o amor pela bicicleta e a vontade de pedalar juntas pelas ruas da cidade. O grupo promove pedaladas inclusiva onde o principal objetivo é criar um espaço acolhedor e seguro para que todas possam vivenciar a experiência de pedalar, independentemente do tipo de bicicleta que possuem ou do nível de habilidade.

A proposta do coletivo vai além de ser apenas mais um grupo de pedal. O coletivo se caracteriza pela construção de um ambiente solidário, onde as mulheres se apoiam, trocam experiências e, principalmente, se sentem à vontade para ocupar a cidade com suas bicicletas, demonstrando que as ruas também são delas. A bicicleta se torna uma ferramenta de liberdade, empoderamento e integração, permitindo que as participantes se conectem não apenas com o meio de transporte, mas também umas com as outras, criando uma rede de apoio e amizade.

As pedaladas organizadas acontecem regularmente às quintas-feiras com saída às 19h30 e ponto de encontro na cinelândia. Essas pedaladas são pensadas para ser acessíveis a todas, com trajetos tranquilos e seguros, com o objetivo de promover o prazer de pedalar e, ao mesmo tempo, fortalecer o protagonismo feminino no universo ciclístico. O coletivo não faz distinção entre tipos de bicicletas, seja uma bike de rua, mountain bike, fixie ou qualquer outra, pois a ideia é que todas as mulheres se sintam representadas e bem-vindas.

Além de sua proposta inclusiva, também se preocupa com a segurança das participantes e com a promoção de um ambiente respeitoso e livre de qualquer tipo de discriminação. O grupo reafirma a importância de um espaço seguro para que as mulheres possam se expressar e se divertir, sem medo ou insegurança, e com o apoio mútuo de todas as integrantes.

FIGURA 56

Print do feed do instagram do coletivo feminino carioca minasnapixxta.

Fonte: Autoria própria.

Pedalada pelada

“Obsceno é o trânsito”

O grupo Pedalada Pelada é um exemplo de mobilização urbana que utiliza a bicicleta não apenas como meio de transporte, mas também como uma ferramenta de protesto social e político. A partir de uma proposta de visibilidade e questionamento das normas sociais, o grupo organiza eventos de ciclismo em que os participantes, embora não sejam obrigados a se despir completamente, adotam a nudez parcial como um gesto simbólico para discutir questões como a violência no trânsito, a repressão aos corpos e a vulnerabilidade dos meios de transporte não motorizados.

A autodeclaração do grupo como “assédio é proibido neste grupo” e a frase “indecente é a violência” funcionam como um ponto de partida para compreender a filosofia que permeia o *Pedalada Pelada*. A proposta é clara: a nudez, longe de ser um ato de exposição gratuita, é uma forma de resistência contra uma sociedade que banaliza a violência contra corpos humanos e ignora a fragilidade dos meios de transporte não motorizados. O grupo aponta uma contradição flagrante: enquanto um corpo nu nas ruas causa indignação, a violência no trânsito, como atropelamentos e a morte de pedestres, muitas vezes é negligenciada. Para o coletivo, é essa lógica distorcida que precisa ser desafiada. O ato de tirar a roupa, então, é um convite a refletir sobre o que realmente é indecente em nossas cidades: o corpo nu ou a violência imposta pelas estruturas de transporte motorizado?

A escolha pela bicicleta como veículo central do protesto também é significativa. A bicicleta, como um meio de transporte não motorizado, simboliza a fragilidade do ser humano diante dos veículos motorizados, especialmente no contexto urbano. Ao pedalar pelados, os participantes não só expõem suas vulnerabilidades físicas, mas também questionam as dinâmicas de poder presentes nas ruas, onde os motoristas de veículos movidos a combustível muitas vezes ignoram a segurança dos ciclistas, pedestres e outros meios de transporte não motorizados. A nudez, nesse contexto, é uma metáfora para a fragilidade do corpo humano, que, ao contrário dos carros e motos, não possui proteção física adicional como a carenagem ou os airbags. Portanto, o *Pedalada Pelada* se utiliza do corpo nu para simbolizar essa exposição e vulnerabilidade, além de chamar a atenção para o contraste entre a violência que o trânsito impõe e a naturalização de suas consequências.

Outro aspecto importante do grupo é a interação entre os participantes e a comunidade ao redor. Os organizadores deixam claro que a nudez não é obrigatória, e que o evento se destina a todas as pessoas que queiram participar, respeitando a liberdade individual. Essa flexibilidade e respeito à diversidade de participantes são características que tornam o evento inclusivo e acolhedor, promovendo um ambiente de respeito mútuo e liberdade de expressão.

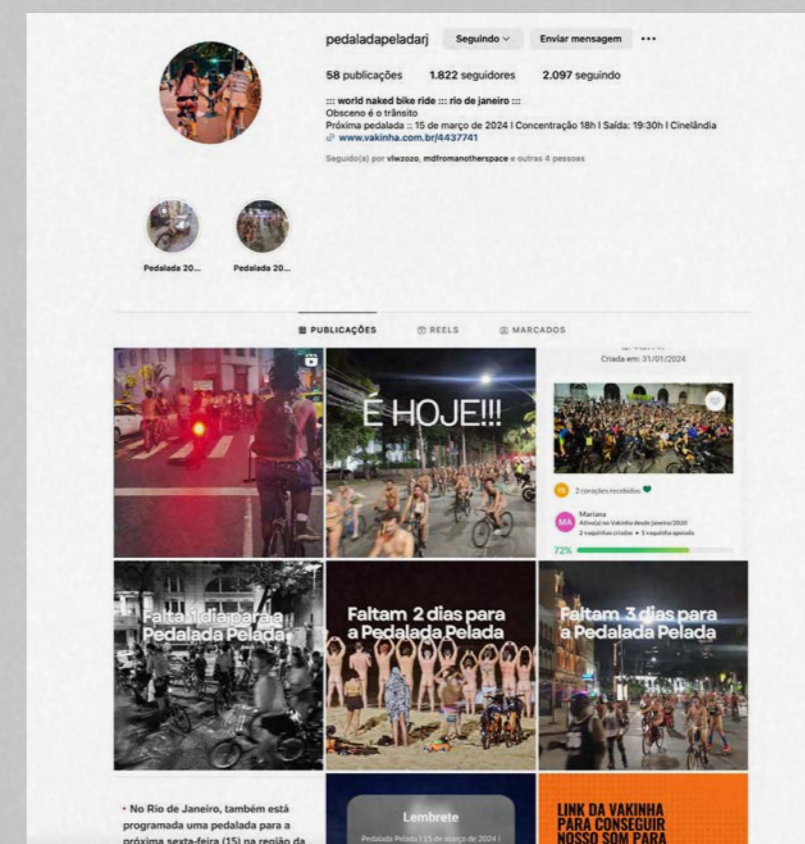
FIGURA 57

Print do feed do instagram do evento Pedalada Pelada que acontece no Rio de Janeiro.

Fonte: Autoria própria.

A atividade pode ser vista, assim, como uma forma de arte política, onde o corpo se torna um instrumento de ação direta e visibilidade. Ao pedalar sem roupas, os participantes não apenas se expõem fisicamente, mas também se posicionam contra as normas sociais de repressão e moralismo que cercam a nudez e a presença do corpo no espaço público. O grupo desafia as convenções, questionando por que um corpo nu em público gera tanto escândalo, enquanto outras formas de violência — como os acidentes de trânsito ou os assassinatos urbanos — são muitas vezes minimizadas ou ignoradas.

Por fim, o grupo representa uma forma de resistência e ativismo urbano que utiliza o corpo como veículo de mudança. Ao promover a vulnerabilidade de corpos nus em um espaço público, o coletivo questiona as estruturas de violência, exploração e negligência que permeiam a mobilidade urbana e os espaços urbanos em geral. Em última análise, o objetivo do grupo é chamar a atenção para a necessidade de mudanças urgentes nas políticas de transporte e na segurança das ruas, e, ao mesmo tempo, proporcionar uma experiência empoderadora para seus participantes. A nudez no *Pedalada Pelada*, longe de ser apenas um ato simbólico, é uma forma de protesto contra a violência sistemática do trânsito e uma afirmação da liberdade e da resistência dos corpos humanos, que, apesar da repressão e da opressão, continuam a ocupar e transformar as cidades.



3.4_ FERRAMENTA DE TRABALHO

Nos últimos anos, observou-se uma transformação significativa no panorama do transporte urbano, especialmente no que diz respeito ao uso de bicicletas e sistemas de entrega por aplicativos. Embora o uso de bicicletas como meio de transporte tenha raízes profundas na história das cidades, a popularização das bicicletas compartilhadas e o surgimento das plataformas de entrega por aplicativo representaram uma nova fase dessa tendência. Essas inovações não só reformularam a mobilidade nas áreas urbanas, como também trouxeram à tona novas questões sobre sustentabilidade, eficiência logística e acessibilidade. Além disso, é importante destacar que o isolamento por conta da pandemia da COVID-19 também gerou muitas mudanças nesse cenário.

Neste tópico exploraremos a evolução dos ciclistas mensageiros e como a integração de bikes compartilhadas e entregas por aplicativo transformou a dinâmica das cidades, com um enfoque em suas implicações para o transporte urbano, o meio ambiente e o mercado de trabalho.



O conceito de bicicletas compartilhadas não é novo, mas a popularização das plataformas digitais de compartilhamento de bicicletas nas últimas décadas teve um impacto significativo na forma como as pessoas se deslocam nas cidades. As bicicletas compartilhadas trouxeram uma nova perspectiva de uso coletivo de bicicletas.

Esses sistemas oferecem uma alternativa de transporte mais barata e ecológica para curtas distâncias, especialmente em áreas urbanas densamente povoadas. A facilidade de acesso e a flexibilidade proporcionada por essas plataformas ajudaram a reduzir o uso de carros e motos em muitos centros urbanos, contribuindo para a diminuição das emissões de gases poluentes, além de melhorar a qualidade de vida dos cidadãos ao reduzir os congestionamentos e o tempo perdido no trânsito.

O uso de bicicletas compartilhadas também permite que o transporte se torne mais inclusivo, permitindo que pessoas sem bicicletas próprias ou sem condições de adquiri-las tenham acesso a esse meio de transporte. Isso é especialmente relevante para populações de baixa renda ou para aqueles que apenas necessitam da bicicleta esporadicamente.

FIGURA 58
Ilustração de entregador de
IFood trabalhando.
Fonte: Autoria própria.

3.4_

O Impacto das Plataformas Digitais no Mercado de Logística

Simultaneamente ao crescimento das **bicicletas compartilhadas**, as plataformas de entrega por aplicativo revolucionaram o setor de logística e transporte. Empresas como **iFood, Rappi, Uber Eats** e outras começaram a dominar o mercado de entregas rápidas, com um foco crescente nas bicicletas como meio de transporte. O uso de bicicletas para entregas tem se mostrado não só uma alternativa ecológica e econômica, mas também extremamente eficiente para atender à demanda crescente por serviços rápidos em grandes cidades.

Os **mensageiros de bicicleta**, que já haviam desenvolvido uma cultura própria de trabalho, **se adaptaram às novas tecnologias**, passando a realizar entregas utilizando aplicativos de smartphones. Isso facilitou a comunicação entre os entregadores e os clientes, além de otimizar a distribuição de pedidos, com a possibilidade de rastrear as entregas em tempo real.

Essa transição gerou impactos significativos no mercado de trabalho, uma vez que milhares de pessoas passaram a atuar como entregadores em uma espécie de economia colaborativa. Embora as plataformas de entrega proporcionem flexibilidade e autonomia aos trabalhadores, elas também criam desafios, como a falta de regulamentação adequada, a pressão para realizar entregas rápidas e a falta de benefícios trabalhistas, que são questões discutidas em diversos países.

FIGURA 59

Fotografia de entregador de aplicativo em Avenida Paulista.

Fonte: Internet.

Apesar dos benefícios, o uso de bicicletas para entregas por aplicativo enfrenta desafios que precisam ser superados. A infraestrutura urbana em muitas cidades ainda não está completamente preparada para garantir a segurança dos ciclistas, com ciclovias insuficientes e a falta de estacionamentos adequados para as bicicletas. Além disso, o clima e as condições meteorológicas muitas vezes podem ser fatores limitantes para a atuação dos entregadores de bicicleta.

Outro desafio diz respeito à precarização do trabalho dos entregadores. Embora as plataformas ofereçam flexibilidade, elas também impõem uma competição intensa entre os trabalhadores, que muitas vezes precisam cumprir metas agressivas de entrega para maximizar seus ganhos, o que pode gerar uma pressão excessiva.

A ausência de benefícios trabalhistas e a falta de regulamentação adequada para a profissão de entregador de aplicativo são questões que exigem atenção e debate, principalmente em um contexto de crescente formalização do trabalho em plataformas digitais.

Por outro lado, as oportunidades são consideráveis. O uso de bicicletas para entregas pode ser expandido em áreas com grandes concentrações de estabelecimentos comerciais, como centros comerciais, feiras e mercados. Além disso, as bicicletas oferecem uma solução ideal para entregas rápidas e de baixo custo, que são essenciais para o setor de e-commerce e para o fortalecimento de pequenos negócios locais.



FIGURA 60

Gráfico “Ciclistas traumatizados em acidentes de transporte.

Fonte: Abramet.

3.5_

Desafios e Perspectivas da Mobilidade Urbana no Brasil: O Papel da Bicicleta e o Cicloativismo

A mobilidade urbana refere-se ao deslocamento da população dentro de áreas urbanas, abrangendo não apenas pedestres, veículos motorizados, ciclistas e transportes coletivos, mas também as infraestruturas viárias e as políticas públicas de planejamento urbano. O objetivo da mobilidade urbana é garantir um sistema de transporte eficiente, seguro, acessível e sustentável. Contudo, no Brasil, ainda existem desafios significativos para alcançar um modelo de mobilidade urbana verdadeiramente integrado e eficaz.

De acordo com Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho (2019), a qualidade da mobilidade urbana no Brasil enfrenta grandes obstáculos, como o crescimento acelerado e desordenado das cidades, a crescente urbanização e a dependência do transporte motorizado individual. Além disso, a falta de planejamento urbano adequado e a escassez de políticas públicas efetivas para promover alternativas de transporte sustentáveis agravam ainda mais a situação. Esses desafios são particularmente evidentes quando se analisa a situação dos ciclistas, que continuam a enfrentar um ambiente urbano hostil, com riscos constantes à sua segurança.

Nos últimos anos, o Brasil vivenciou um processo de urbanização acelerado, caracterizado pela expansão desordenada das cidades. Esse crescimento, aliado à crescente dependência do transporte motorizado individual, resultou em congestionamentos, aumento da poluição e perda da qualidade de vida nas grandes áreas urbanas. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea, 2010) aponta que um dos principais fatores que dificultam a melhoria da mobilidade no Brasil é a falta de um sistema de transporte mais inclusivo e seguro, capaz de atender a todas as camadas sociais e não apenas aqueles que têm acesso ao transporte motorizado.

Outro desafio crucial para a mobilidade urbana é a ausência de infraestrutura adequada para o uso da bicicleta, o que coloca os ciclistas em risco constante. Muitas cidades brasileiras ainda carecem de ciclovias e ciclofaixas, obrigando os ciclistas a compartilhar as vias com veículos motorizados, o que aumenta significativamente a chance de acidentes. Um estudo realizado pela Associação Brasileira de Medicina no Tráfego (Abramet, 2021) revelou um aumento de 30% no número de acidentes envolvendo ciclistas nos primeiros cinco meses de 2021, em comparação com o mesmo período de 2020. Esse dado evidencia a necessidade urgente de ações que promovam a segurança dos ciclistas e melhorem a infraestrutura nas cidades brasileiras.



O cicloativismo surge como um movimento social que defende a bicicleta como meio

de transporte e busca conscientizar a população sobre os benefícios dessa prática, tanto no plano individual quanto coletivo. O principal objetivo do cicloativismo é promover a bicicleta como uma solução para os problemas de congestionamento, poluição e ineficiência do sistema de transporte motorizado. Além disso, o movimento também luta por melhorias na infraestrutura urbana, como a construção de ciclovias e ciclofaixas, e pela implementação de políticas públicas que tornem o trânsito mais seguro e inclusivo para os ciclistas. Em sua análise, Gomes (2015) observa que o cicloativismo tem ganhado cada vez mais visibilidade e apoio dentro dos espaços políticos, especialmente no Brasil, onde diversas organizações têm se mobilizado

em prol dessa causa. Grupos como a Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo (Ciclocidade) e o Instituto CicloBR desempenham papel central na luta por melhores condições para os ciclistas, por mais respeito nas ruas e por políticas públicas que integrem a bicicleta ao sistema de transporte urbano de forma eficaz.

O movimento cicloativista tem logrado avanços importantes em algumas cidades brasileiras. Em São Paulo, por exemplo, a expansão das ciclovias e ciclofaixas nos últimos anos reflete um esforço crescente

para tornar a bicicleta um meio de transporte legítimo e seguro. No entanto, apesar dos progressos, ainda existem enormes desafios para garantir uma mobilidade urbana verdadeiramente sustentável e inclusiva.

A pandemia de COVID-19, como destacado por Cardoso (2020), acelerou a adoção da bicicleta como meio de transporte nas grandes cidades. Com as restrições ao transporte público e o aumento da conscientização sobre a necessidade de distanciamento social, muitas pessoas passaram a utilizar a bicicleta como uma alternativa mais segura e prática para seus deslocamentos. Esse cenário reforçou a importância de políticas públicas que incentivem o uso da bicicleta e que garantam a infraestrutura necessária para promover esse modal de transporte de forma eficiente e segura. O caminho para uma mobilidade urbana mais eficiente e sustentável no Brasil ainda é longo. A integração da bicicleta ao sistema de transporte urbano depende de investimentos em infraestrutura, políticas

públicas inclusivas e da conscientização da população sobre os benefícios desse meio de transporte. Como argumenta Carvalho (2019), a construção de um sistema de transporte que valorize alternativas sustentáveis, como a bicicleta, exige um esforço conjunto entre governo, sociedade civil e setor privado.

O uso crescente das bicicletas durante a pandemia demonstrou o potencial desse meio de transporte para resolver problemas crônicos de mobilidade nas cidades brasileiras, como congestionamentos e poluição. A expansão das bicicletas compartilhadas e o fortalecimento do movimento cicloativista são passos importantes para garantir que a bicicleta seja vista não apenas como uma opção de lazer ou esporte, mas como uma alternativa real de transporte urbano.

FIGURA 61

Print do google de reportagens reais sobre acidentes com ciclistas. Fonte: Internet.

The image shows a vertical scroll of search results for bicycle accidents in Brazil. Each result includes a news source logo, a headline, a brief description of the accident, and a small thumbnail image. The results are as follows:

- FM Metrópole:** "Ciclista fica ferido em acidente no centro de Tupã". Um acidente ocorrido por volta das 11h15, na Avenida Tamoios, área central de Tupã (SP), resultou em ferimentos em um ciclista. há 2 horas.
- Jornal Taperá:** "Morre ciclista envolvido em acidente de trânsito no Centro de Salto". Na manhã de sábado, dia 28, infelizmente faleceu o ciclista que havia se envolvido em um acidente de trânsito no cruzamento das ruas 9 de... 1 dia atrás.
- NSC Total:** "Velocidade absurda": Como está ciclista atropelada por ônibus em Joinville. A ciclista atropelada por um ônibus em uma rua de Joinville, na última sexta-feira (27), já recebeu alta do hospital. 1 dia atrás.
- G1:** "Ciclista morre em acidente com viatura da PM em Goiânia". Um ciclista morreu em um acidente com uma viatura da Polícia Militar de Goiás. O acidente aconteceu na Avena Vieira Santos, no Setor Jardim... 1 semana atrás.
- Portal da Cidade - União da Vitória / PR:** "Ciclista fica ferido após colisão com carro no bairro São Joaquim". Um acidente de trânsito foi registrado por volta das 17h35 desta terça-feira (1º) na rua Joaquim Fernandes Luiz, no bairro São Joaquim,... há 17 horas.
- Jornal Midiamax:** "Identificado ciclista morto em acidente com caminhão em Maracaju". Foi identificado como Izaías Rocha Professor o ciclista de 41 anos morto em um acidente em Maracaju, cidade a 159 quilômetros de Campo... 4 dias atrás.
- Correio Braziliense:** "Ciclista colide contra carro e é levado com traumatismo ao IHBDF". Bombeiros atenderam jovem de 20 anos após impacto com Ford Ka na Rua 1, em São Sebastião. 2 dias atrás.



3.6_ Bicicleta e contextos de manifestações de arte

Projetos Artísticos de Denúncia e Homenagem

A questão da segurança no trânsito, especialmente no que diz respeito aos ciclistas, tem gerado discussões intensas, que resultaram em projetos e manifestações artísticas que buscam denunciar a falta de infraestrutura adequada e a negligência com a segurança dos ciclistas. Diversas iniciativas têm se destacado como forma de protesto contra os acidentes de trânsito e como forma de sensibilizar a sociedade para a urgência de um sistema de mobilidade mais seguro e inclusivo. Entre essas iniciativas, destacam-se os projetos *Ciclovias Invisíveis* e *Ghost Bikes*, que possuem características específicas de denúncia e homenagem às vítimas de acidentes envolvendo ciclistas.

FIGURA 62

Print do google de reportagens reais sobre acidentes com ciclistas. Fonte: Internet.

3.6.1_

Ciclovias Invisíveis: A Visibilidade das Ciclovias Fora do Espaço Formal

O projeto Ciclovias Invisíveis, idealizado pela fotógrafa, cicloativista e jornalista Michelle Castilho, visa dar visibilidade aos trajetos realizados por ciclistas fora das ciclovias formais. A proposta é uma crítica à falta de estrutura urbana para o uso da bicicleta como meio de transporte seguro, evidenciando que muitas vezes os ciclistas precisam dividir o espaço com veículos motorizados, o que coloca suas vidas em risco.

Como descreve Castilho, “quanto mais pessoas construindo ciclovias invisíveis, mais acelerado será o processo de transformá-las em visíveis” (CASTILHO, 2020). A frase reflete a ideia de que a visibilidade das condições precárias das ruas e a pressão popular podem transformar essa realidade, pressionando por mais investimentos em infraestrutura cicloviária. A fotógrafa busca, por meio de suas imagens, mostrar o cotidiano dos ciclistas nas ruas e a viabilidade de se utilizar a bicicleta como alternativa de transporte, apesar da falta de estrutura. Ela aponta ainda que muitas pessoas afirmam que pedalar na cidade é “algo muito perigoso” devido à escassez de ciclovias, mas esquecem que a infraestrutura só se torna realidade por meio da pressão popular e da demanda por mudanças.

(CASTILHO, 2020).

O projeto tem ganhado relevância nas redes sociais, especialmente por meio do Instagram, onde é possível acompanhar as fotos e depoimentos dos ciclistas que se arriscam nas ruas sem a devida infraestrutura. O projeto também tem sido uma forma de mobilizar a sociedade e os órgãos públicos para a criação de mais ciclovias e ciclofaixas.

FIGURA 63

Print do feed do projeto carioca

Ciclovias Invisíveis.

Fonte: @cicloviasinvisiveis

“Quanto mais pessoas construindo ciclovias invisíveis, mais acelerado será o processo de transformá-las em visíveis.”

Michelle Castilho

idealizadora do projeto Ciclovias Invisíveis

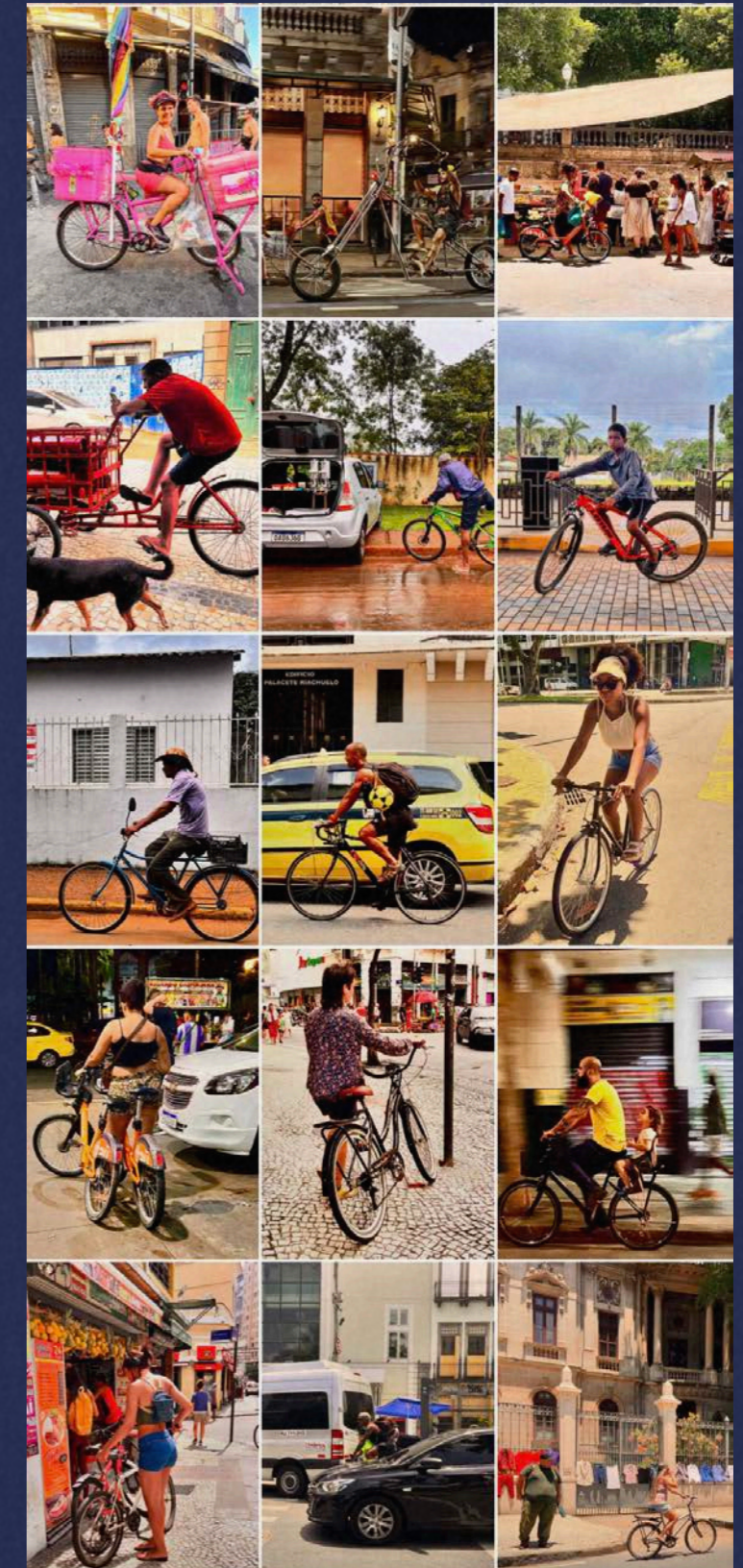




FIGURA 64
Fotografia do projeto Ghosts
Bikes. Fonte: Internet

3.6.2_

Ghost Bikes: Memoriais para Ciclistas Vítimas do Trânsito

O projeto *Ghost Bikes* é uma manifestação artística que denuncia os acidentes de trânsito envolvendo ciclistas e presta homenagem às vítimas fatais. O projeto começou de forma espontânea em 2003, quando o artista *Mirza Molberg* instalou uma bicicleta pintada de branco em um local onde um ciclista havia sido atropelado e morto. A bicicleta branca, juntamente com uma pequena placa, serve como um memorial para lembrar da vida perdida e é uma forma de alertar sobre os riscos que os ciclistas enfrentam nas ruas.

As bicicletas fantasmas se espalharam pelo mundo e, até hoje, já foram colocadas em mais de 210 locais, com mais de 630 bicicletas instaladas em diferentes cidades. A ideia por trás do projeto é simples: transformar a bicicleta em um símbolo de memória e resistência, além de promover uma reflexão sobre a segurança no trânsito e a necessidade de mais respeito aos ciclistas. Como afirma o site oficial do projeto, as bicicletas servem como “lembranças silenciosas da tragédia que ocorreu em uma esquina anônima”

(GHOST BIKES, 2021).

Além de prestar homenagem às vítimas, as *Ghost Bikes* funcionam como um grito silencioso por mais segurança e infraestrutura para os ciclistas.

O projeto, que nasceu em *St. Louis, Missouri*, foi retratado no curta-metragem de *Ethan Brooks*, disponível no site oficial do projeto.

3.6.3_

A Presença das Ghost Bikes no Brasil

No Brasil, o movimento das também tem sido adotado para prestar homenagem aos ciclistas que perderam a vida em acidentes de trânsito. Um exemplo recente ocorreu em Cerquilha, no interior de São Paulo, onde uma bicicleta foi pintada de branco e colocada às margens da rodovia Antônio Romano Schincariol (SP-127) em memória de Marco Aurélio Lima Lopes, um ciclista de 27 anos que morreu atropelado por um motorista embriagado. A homenagem, com a bicicleta pintada de branco e uma placa com o nome do ciclista, foi colocada no local do acidente como forma de lembrar a tragédia e protestar contra a falta de segurança nas vias para os ciclistas (G1, 2021).

Outro caso aconteceu em 2021, quando o empresário e ciclista Miguel Valente, que morreu atropelado enquanto pedalava na BR-470, foi homenageado por familiares e amigos. Uma bicicleta branca foi colocada no local do acidente, na Comunidade de Sapopema, entre Veranópolis e Vila Flores, em um gesto de carinho e de alerta para a importância de mais segurança para os ciclistas nas rodovias.

(OESTAFETA, 2021).

Esses exemplos demonstram como esse projeto se tornou uma forma poderosa de manifestação contra a violência no trânsito, prestando homenagem às vítimas e promovendo um debate urgente sobre a necessidade de mais respeito aos ciclistas e uma infraestrutura urbana que permita a circulação segura das bicicletas.



FIGURA 65
Fotografia do projeto Ghosts Bikes no Brasil.
Fonte: Internet



3.6.3_ Kill Bike

Entre os diversos movimentos que utilizam a bicicleta como ferramenta de expressão política e cultural, destaca-se o Kill Bike, evento realizado em Nova York que combina performance, arte visual e protesto. Criado por coletivos independentes de ciclistas e artistas urbanos, o Kill Bike subverte o imaginário tradicional da bicicleta como símbolo apenas de liberdade ou lazer, transformando-a em artefato de crítica social e contestação urbana.

Durante o evento, bicicletas são modificadas, desmontadas, pintadas e posicionadas em instalações temporárias que ocupam as ruas da cidade. Essas ações denunciam desde a violência no trânsito e a negligência histórica com ciclistas até críticas ao consumo desenfreado e à lógica carrocêntrica das metrópoles.

O próprio nome – “Kill Bike” – provoca ambiguidade e impacto, ao sugerir tanto a morte da bicicleta quanto a denúncia das mortes reais e simbólicas que ocorrem quando ela é excluída do planejamento urbano. Tais manifestações se alinham ao conceito de “estética relacional” proposto por Nicolas Bourriaud (2009), segundo o qual a arte contemporânea se define menos pelo objeto criado e mais pelas relações e experiências que ela provoca.

No caso do Kill Bike, as intervenções não estão confinadas a galerias, mas se inserem diretamente no espaço urbano, criando fricções com a rotina da cidade e convidando o público a repensar sua relação com o meio em que vive. Esse tipo de manifestação encontra ecos em iniciativas brasileiras como a Massa Crítica e o Pedal das Minas, que também utilizam a bicicleta como veículo de expressão e resistência.

No Rio de Janeiro, por exemplo, o coletivo Minas na Pixta tem realizado ações semelhantes ao propor oficinas de mecânica e cicletadas voltadas para mulheres, pessoas trans e não binárias, reforçando o caráter inclusivo e político do uso da bicicleta. Dessa forma, eventos como o Kill Bike reforçam o potencial transformador da bicicleta para além da mobilidade: ela torna-se manifesto, linguagem visual e instrumento de luta. Ao ocupar as ruas com arte, afeto e protesto, esses movimentos evidenciam que pedalar também é um ato de imaginar e construir outras cidades possíveis.

FIGURA 66

Fotografia do evento Kill Bike.
Fonte: Internet.



3.7_

Cultura dos stickers (adesivos)

Os adesivos, também conhecidos como stickers, surgiram como uma forma simples de propaganda e identidade visual, mas ao longo do tempo, adquiriram uma importante função como meio de expressão artística e política. A bicicleta, por sua vez, também tem uma longa história de engajamento com movimentos culturais urbanos, e a combinação entre adesivos e bicicletas reflete a evolução dessas duas expressões. O uso de adesivos em bicicletas se tornou um fenômeno cultural significativo, não apenas como elemento estético, mas também como uma forma de ativismo.

Os adesivos começaram a ser utilizados de forma comercial nas décadas de 1950 e 1960, com a popularização de marcas que adotaram os adesivos como ferramentas publicitárias de baixo custo. No entanto, foi na década de 1970 que os adesivos começaram a adquirir uma nova função: a de ser um meio de expressão pessoal e política. De acordo com Schmied, “os adesivos começaram a ser vistos não apenas como um veículo de propaganda, mas também como uma forma de protesto e afirmação de identidade”

(Schmied, 2015, p. 142).

A década de 1970 foi também um período marcado pela ascensão das subculturas urbanas, incluindo o movimento punk e o grafite. Cohen observa que “as ruas das cidades se tornaram um espaço para a arte não institucionalizada, e os adesivos se tornaram uma ferramenta poderosa dentro desse processo de insurgência cultural”

(Cohen, 2012, p. 58).

Nesse contexto, os adesivos começaram a circular como uma forma de resistência política, além de simples propaganda, e passaram a ser usados por diversas subculturas urbanas, incluindo ciclistas. O uso de adesivos em bicicletas surge de forma natural, à medida que a bicicleta se torna um meio de transporte popular nas cidades, especialmente durante os anos 2000, quando o movimento cicloativista ganha força. Neste período, os adesivos não servem apenas para fins estéticos, mas também como uma forma de ativismo político e social. Como observa Gomes, “a bicicleta, como símbolo de mobilidade urbana sustentável, passa a ser um veículo de expressão das questões ambientais e políticas”.

(Gomes, 2015, p. 23).

FIGURA 67

Fotografia de poste com stickers.

Fonte: Internet.

A crescente popularidade do cicloativismo nas grandes cidades contribuiu para o aumento da visibilidade dos adesivos nas bicicletas. Os adesivos passaram a ser utilizados como uma ferramenta de mobilização, refletindo a luta dos ciclistas por mais direitos no trânsito e pela construção de infraestrutura adequada. Durante os eventos como o Critical Mass, os ciclistas usavam adesivos como uma forma de reafirmar sua identidade e apoio à causa. Miller relata que “o Critical Mass e outros eventos de ciclistas começaram a usar adesivos como uma forma de visualização do movimento, mostrando o crescente apoio à mobilidade urbana sustentável”

(Miller, 2018, p. 76).

Os adesivos nas bicicletas, além de serem uma forma de expressão estética e ativismo, desempenham um papel significativo na construção de uma cultura ciclista urbana. Eles se tornaram uma parte vital do tecido social das cidades, especialmente em movimentos sociais ligados à sustentabilidade e à mobilidade urbana. Como afirma Santos, “os adesivos em bicicletas simbolizam não apenas uma cultura de resistência, mas também uma estratégia de visualização da presença e das demandas dos ciclistas nas cidades”.

(Santos, 2017, p. 132).

A crescente troca de adesivos entre ciclistas e comunidades também ajuda a consolidar uma rede de apoio, onde a bicicleta não é apenas um meio de transporte, mas um ponto de encontro de valores compartilhados.

Os adesivos desempenham um papel crucial na cultura urbana e na identidade dos ciclistas. Sua história, que começou com a publicidade comercial, evoluiu para um símbolo de resistência, auto expressão e ativismo social. O uso de adesivos nas bicicletas reflete a crescente valorização da bicicleta como um meio de transporte sustentável e uma forma de protesto contra a falta de infraestrutura cicloviária. Através dessa análise, podemos observar como os adesivos nas bicicletas não são apenas elementos decorativos, mas símbolos de uma luta maior por mudanças urbanas e sociais, reforçando a ideia de que a bicicleta é, ao mesmo tempo, um meio de transporte e uma ferramenta de expressão cultural.



FIGURA 68

Fotografia dw bike com adesivos.

Fonte: Internet.


LAMPIÃO
 Ano 1 — nº 8 — Junho de 1979 — Cód 15,00
 Lettura para maiores de 18 anos
da esquina

GAY MAGGHO
 (uma tragédia americana?)

A ARTE
 de despir os nus.
MADUREIRA
 a doce vida do subúrbio


'GAUGHO'
 uma carta da prisão

LUTZEMBERGER:
 'bacanal do esbanjamento'


OS TRAPALHÕES,
 quem dire...

INDIOS
 eles eram puros, saudáveis e transavam numa boa ai chegou o homem branco e então...



CHANACOMCHANA
 GRUPO AÇÃO LÉSBICA FEMINISTA

FERRRO'S BAR, DIA 19 DE AGOSTO: UMA VITÓRIA CONTRA O PRECONCEITO



A OPÇÃO 'FIM DE CASO': PELA LÉSBICAS
AUTONOMIA NO TEATRO

“Folios de vinte volumes nunca farão uma revolução; são os pequenos panfletos de bolso que devem ser temidos”

_Volaire em Klaten, 2011
 retirado de Arume (2015, p.8)

FIGURA 69
 Capa das publicações Lampião da Esquina e Chanacomchana.
 Fonte: Acervos Bajuba e Grupo Dignidade cover.

CAPÍTULO 4

DESIGN COMO NARRATIVA VISUAL



Este projeto propõe abordar a bicicleta de maneira multidisciplinar, utilizando o design gráfico como linguagem central para contar sua história, refletir sobre seus impactos e explorar suas múltiplas dimensões culturais, sociais e políticas. A escolha pela materialização gráfica se deu por meio da fragmentação visual dos temas tratados em cada capítulo, criando pílulas visuais em diferentes formatos: como zines, chaveiros, cartazes e outros artefatos gráficos, que funcionam como extensões da pesquisa e como veículos de expressão e afeto.

Ao invés de optar por uma solução única e linear, o projeto gráfico foi pensado como um território experimental, onde o design se abre para diversas materialidades, estéticas e cada suporte foi escolhido de maneira a traduzir os conteúdos abordados.

Dentro desse contexto, os zines aparecem como protagonistas. Publicações independentes, geralmente de tiragem limitada e produção artesanal, os zines carregam uma longa trajetória de resistência, contracultura e comunicação alternativa. São suportes historicamente associados a manifestações comunitárias, políticas e artísticas, permitindo a livre experimentação gráfica e editorial, muitas vezes escapando dos padrões impostos pelas grandes indústrias culturais.

FIGURA 70

British punk and post-punk fanzines from the 1970s.

Fonte: Wikipedia

A liberdade formal e estética dos zines ecoa a proposta deste projeto: romper com formatos convencionais e explorar o design gráfico como espaço de invenção. Ao criar zines inspirados em capítulos do projeto, o intuito não é apenas transmitir informação, mas gerar experiências visuais e táteis, provocar reflexões e instigar novos olhares sobre a bicicleta enquanto símbolo de transformação.

Como aponta Lima e Miranda (2010), ao elaborar um fanzine, o sujeito rompe com a lógica representacional dominante e inaugura novas possibilidades de discurso e identidade. Essa abordagem está diretamente ligada à potência do design como prática crítica: não só comunica, mas também questiona e reimagina.

Além dos zines, o projeto se desdobra em outros suportes, como chaveiros, adesivos, pôsteres, playlists etc.. que funcionam como pequenas cápsulas visuais dos temas centrais, criando uma rede de objetos gráficos que circulam em diferentes contextos, ampliando o alcance das reflexões propostas.

Os fanzines, em especial, sintetizam esse gesto: são expressões gráficas movidas por paixão, curiosidade e desejo de compartilhar. Como artefatos culturais, eles escapam da lógica de mercado e oferecem um espaço para a experimentação livre, seja por meio de colagens, tipografias manuais, narrativas pessoais ou apropriações visuais.

Segundo Amaral (2018), os fanzines operam como instrumentos de resistência simbólica e reinvenção cultural, criando novas possibilidades de significação fora das estruturas hegemônicas. Ao incorporá-los como parte da solução gráfica do projeto, reafirmamos a bicicleta não apenas como um objeto, mas como catalisador de movimentos, afetos e imaginários.

Assim, o design gráfico se apresenta aqui como prática expandida, capaz de condensar múltiplos saberes, traduzir vivências e abrir caminhos para uma comunicação mais sensível, plural e acessível. Através de publicações independentes e suportes gráficos diversos, este trabalho transforma cada capítulo em uma experiência visual única, promovendo uma narrativa viva, mutável e colaborativa.

4.1_ Zines em Contexto Amplido

Os zines, publicações independentes e geralmente de tiragem limitada, representam uma forma poderosa de expressão artística e comunicação. Histórica e culturalmente, os zines surgiram como uma forma de resistência e auto afirmação, permitindo que vozes marginalizadas e contraculturais se manifestassem fora dos meios de comunicação tradicionais. Neste capítulo, exploraremos a relação entre zine e design, destacando como o design desempenha um papel fundamental na criação e na eficácia das mensagens transmitidas.

O projeto gráfico de uma zine é muitas vezes o reflexo da sua identidade e propósito. Ao contrário de publicações convencionais, onde o layout e o design seguem diretrizes de mercado, os zines permitem que os criadores experimentem amplamente. Essa liberdade resulta em estéticas diversificadas, muitas vezes caracterizadas por colagens, técnicas mistas e um perfil mais experimental.

Os zines frequentemente emergem de cenários comunitários, refletindo interesses e experiências compartilhadas. O design, nesse contexto, pode servir como um meio de construção de comunidade. Criadores frequentemente colaboram, trocam ideias e influenciam uns aos outros, resultando em uma rede de apoio e criatividade. Muitos zines são criados coletivamente, reunindo diferentes perspectivas e estilos em um único projeto. Essa colaboração não só enriquece o zine, mas também fortalece os laços dentro da comunidade.

O design também influencia como os zines são distribuídos. Criadores podem optar por formas de distribuição que reflitam os valores do seu público-alvo, como eventos locais, feiras de zines ou formatos digitais. Os zines e o design têm uma relação intrínseca e dinâmica, onde cada elemento enriquece o outro. À medida que o mundo evolui, os zines continuam a ser um meio vital para a autoexpressão e a exploração criativa. Através do design, os criadores têm a capacidade de comunicar suas visões de forma autêntica e impactante, reafirmando que, no universo dos zines, cada página é uma nova oportunidade para contar uma história única.

Um estilo de publicação que compreende o projeto em foco aqui, são as fanzines. De maneira geral, o Fanzine é qualquer tipo de publicação criada por um fã. O nome vem da junção de duas palavras em inglês, fanatic(fanático) e magazine (revista), significando literalmente “revista do fã”. Alguns estudiosos do tema, no entanto, restringem o termo Fanzine àquelas publicações que se dedicam a apresentar textos, informações e matérias sobre um determinado assunto. Quando a publicação inclui produções artísticas inéditas, ela seria classificada como “revista alternativa”. No entanto, o termo Fanzine se popularizou a ponto de abranger qualquer publicação movida pela pura paixão pelo tema abordado.

Portanto, Fanzines podem incluir uma ampla variedade de conteúdos, como textos diversos, histórias em quadrinhos criadas pelo editor ou pelos leitores, reproduções de HQs antigas, poesias, divulgações de bandas independentes, contos, colagens e experimentações gráficas — basicamente, qualquer

produção que o editor considerar relevante ou interessante. Essas publicações são resultado da iniciativa e do esforço de pessoas que buscam compartilhar um tema específico, fora do circuito comercial da indústria cultural, possibilitando que seu conteúdo seja reproduzido e distribuído entre outros interessados.

De maneira geral, os Fanzines podem veicular três tipos principais de trabalhos: textos críticos ou opinativos sobre produções culturais existentes; a republicação de materiais já divulgados em outros meios; e trabalhos inéditos. Frequentemente, as publicações de Fanzines misturam essas três abordagens, oferecendo uma combinação de conteúdo original e reeditado.

(GUIMARÃES, Edgard. Fanzine. Pg 9).

A criação de um fanzine pode ser vista como uma maneira de “escapar à limitação que posiciona a fala como lugar de representação e lhe confere o lugar de criação” (Lima; Miranda, 2010, p. 49). Ao elaborar um fanzine, o sujeito não se limita a replicar discursos e valores preexistentes, mas os subverte, criando um novo lugar de fala, um espaço para a reflexão crítica e a expressão criativa. Dessa forma, o fanzine se torna uma ferramenta de transformação da própria cultura, um veículo para questionar as normas e oferecer novas formas de ver o mundo.

Por meio de suas práticas, o fanzine rompe com a ordem estabelecida, promovendo novas formas de ver e interpretar o mundo. Ao contrário das grandes indústrias culturais, que buscam controlar e padronizar os significados, os fanzines revelam as múltiplas maneiras de significar a realidade e de construir

novas identidades. Eles são, como afirma Canclini (1997, p. 338) e outros estudiosos, uma forma de “sincretismo” e “transculturação”, onde diferentes linguagens e símbolos se encontram e se combinam para criar algo novo e original.

O fanzine, portanto, se insere em uma lógica de multiplicação da cultura, criando novos significados e formas de expressão fora dos padrões e da homogeneização das mídias tradicionais. No entanto, como também observam Canclini (1997, p. 307) e outros, essa liberdade de criação encontra limites na estrutura de poder das grandes instituições culturais, que ainda detêm o controle sobre as ferramentas de produção e disseminação. Mesmo assim, os fanzines continuam sendo uma forma de resistência a esse controle, oferecendo aos sujeitos um meio de reinvenção e de contestação das narrativas dominantes.

(AMARAL, 2018, p. 23-31)

Em suma, os fanzines se configuram como artefatos culturais que representam uma forma de resistência criativa e de subversão das estruturas hegemônicas. Eles são o reflexo de uma prática que, ao manipular e recombinar os elementos culturais existentes, cria novos espaços de significação e transforma o cotidiano. Ao fazer isso, os fanzines se tornam instrumentos de renovação cultural, promovendo novas formas de expressão e de participação no campo da produção simbólica.

(AMARAL, 2018, p. 23-31)

CAPÍTULO 5

DUAS RODAS



Duas Rodas é um projeto gráfico-experimental que investiga a bicicleta como agente de transformação histórica, social e cultural. A partir de uma abordagem multidisciplinar e sensível, o projeto propõe revisitar os diversos contextos em que a bicicleta se insere, da emancipação feminina às manifestações políticas, do trabalho às vivências afetivas, traduzindo essas camadas em narrativas visuais. Por meio de publicações independentes, objetos gráficos e outras pílulas visuais, Duas Rodas busca dar forma a uma história que é coletiva, cotidiana sob a ótica do design.

Em continuidade à reflexão sobre publicações independentes e o uso do design gráfico como linguagem, este capítulo apresenta a proposta que orienta o desenvolvimento do projeto. A intenção é transformar o conteúdo investigado ao longo da pesquisa em diferentes peças gráficas que narram essas histórias de forma expandida, acessível e visualmente imersiva.

A bicicleta é aqui compreendida como mais do que um meio de transporte: ela é símbolo de resistência, deslocamento e transformação. A proposta do projeto parte da premissa de que é possível explorar visualmente as múltiplas dimensões da bicicleta, suas transformações socioculturais, históricas e urbanas, em uma edição experimental que não se limita à função ilustrativa, mas busca provocar o olhar, o toque, convidar à escuta silenciosa do design.



A bicicleta é aqui compreendida como mais do que um meio de transporte: ela é símbolo de resistência, deslocamento e transformação.



FIGURA 71

Grafismo colagem.

Fonte: Autoria própria.

FIGURA 72

Entregador.

Fonte: Autoria própria.

A concepção gráfica de Duas Rodas surge de um estudo cuidadoso dos impactos históricos e contemporâneos do uso da bicicleta nas cidades. A partir dessa base teórica, foram identificados temas centrais, como a emancipação das mulheres, o uso da bicicleta como ferramenta de trabalho, sua potência como espaço de comunidade e de resistência política, e traduzidos graficamente em zines, adesivos, cartazes e outros suportes.

O processo criativo se desdobrou em várias etapas interligadas: levantamento de referências visuais, estudo teórico, coleta de imagens (próprias e de arquivo), desenvolvimento de colagens digitais e experimentações gráficas que deram origem a uma estética híbrida, que reflete a multiplicidade do tema.

As zines produzidas funcionam como capítulos visuais da pesquisa, cada uma se debruçando sobre um recorte específico e propondo uma leitura gráfica que mescla memória e presente, subjetividade e contexto. A primeira, em formato impresso, reúne uma curadoria de reportagens curiosas, inusitadas e até bizarras envolvendo bicicletas, revelando como esse objeto aparece nas narrativas midiáticas de maneira surpreendente e, por vezes, absurda. Já a segunda zine, digital, foi desenvolvida como um site interativo que percorre uma gama mais ampla de temas — como a relação entre bicicleta e o movimento sufragista, sua presença no trabalho urbano, nas manifestações políticas e nas expressões culturais contemporâneas.

Como desdobramento final desse processo, a zine digital assume o papel de síntese expandida do projeto, reorganizando os conteúdos teóricos e visuais em uma narrativa fluida e aberta. O site funciona como espaço de navegação livre, em que o visitante percorre os temas como quem pedala pela cidade — guiado pela curiosidade, atravessando imagens, textos e sons, e descobrindo novas conexões ao longo do caminho. Além das zines, foram criados também adesivos e outros objetos gráficos que ampliam o território do projeto para além da página. Esses materiais dialogam com o cotidiano de quem pedala, muitos ciclistas usam adesivos como forma de expressão ou como marcadores de pertencimento, colando-os em bicicletas, postes ou muros. Incorporar esse gesto ao projeto foi uma forma de aproximá-lo da rua, do corpo em movimento, do urbano vivo.

A cidade, por sua vez, é pano de fundo constante — seja nas imagens, nas referências, nos temas abordados. Ela aparece como espaço de disputa, de fluxo, de encontros e desencontros. Ao refletir sobre a bicicleta nesse cenário, o projeto amplia sua leitura, propondo que esse objeto de duas rodas carrega muito mais do que funções práticas: carrega histórias, afetos, resistências e possibilidades.

FIGURA 73
Cartaz A3 do projeto.
Fonte: Duas Rodas.





5.1_

IDENTIDADE VISUAL

As imagens que compõem essa zine vêm de vários cantos, da minha câmera (digital e analógica), de rolês pela cidade, de buscas no Google, de prints clandestinos e de capas de CDs que marcaram uma época. Algumas têm fonte certa, outras são achados de internet que ganham novo sentido aqui, fora do lugar de onde vieram.

Essa mistura reflete o espírito da bike: movimento, liberdade e improviso. Quem pedala sabe que cada trajeto é uma colagem de encontros, paisagens e desvios. O tratamento visual das imagens segue essa lógica.

O tratamento gráfico dessas imagens foi pensado para reforçar a estética urbana da publicação. Muitos dos arquivos carregam texturas próprias do tempo e do suporte original: granulação, ruídos, distorções, baixa resolução, marcas de impressão ou digitalização. Esses elementos não foram corrigidos ou eliminados, ao contrário, foram mantidos e, em alguns casos, potencializados como parte da identidade visual da zine.

A escolha por preservar essas características está diretamente ligada à proposta do projeto: criar uma publicação visualmente viva, com camadas visuais que remetem à linguagem gráfica das ruas, como cartazes, stickers e zines independentes. Ao invés de seguir um padrão limpo e uniforme, a edição valoriza o contraste entre fontes visuais distintas, criando uma composição que remete ao fluxo dinâmico e não linear da experiência urbana sobre duas rodas.

As imagens, portanto, não atuam como simples ilustrações. Elas são elementos ativos na construção da narrativa, conectando memória, afeto e crítica social. Funcionam como registros visuais de um trajeto que é ao mesmo tempo pessoal e coletivo, traduzindo a presença da bicicleta como símbolo de resistência, deslocamento e pertencimento.

FIGURA 74

Cartaz A3 do projeto.

Fonte: Duas Rodas.



5.2_ ASSINATURA DO PROJETO

A assinatura visual do projeto Duas Rodas foi criada a partir da intenção de traduzir, graficamente e construir uma escrita simbólica e afetiva. Foi inspirado em sistemas de escrita asiáticos pela forma como compõem os caracteres de modo visualmente integrado e, muitas vezes, pictográfico. Essa inspiração contribui para a criação de uma marca que flerta com o simbólico e o gestual, e não apenas com a palavra escrita.

A estrutura da assinatura também permite a formação de um símbolo reduzido, um ícone minimalista que remete diretamente a uma bicicleta: as letras “o” se comportam como rodas, enquanto a barra superior evoca o guidão ou o selim. Essa composição funciona como um selo gráfico autônomo, sintetizando visualmente o conceito do projeto e podendo ser aplicada em diferentes suportes, como adesivos ou carimbos.

A paleta cromática do projeto dialoga diretamente com as cores das bicicletas que marcaram minha própria vivência urbana. Originalmente ameixa e turquesa, essas cores foram reinterpretadas graficamente como vermelho e azul, e, somados a outras cores como amarelo e cinza. Assim, além de compor a identidade visual, as cores carregam uma camada afetiva e pessoal, tornando a marca ainda mais íntima e dentro da proposta experimental e remetendo as minhas vivências pessoais dentro do projeto.

FIGURA 50
Assinaturas do projeto.
Fonte: Duas Rodas.



duas rodas





FIGURA 75
Entregador.
Fonte: Autoria própria.

5.3_ Tipografia

A identidade visual do projeto faz uso de duas famílias tipográficas principais: **Fakt Pro** e **Benzin**. A Fakt Pro, com sua aparência neutra, contemporânea e de alta legibilidade, foi escolhida para compor os textos corridos e trechos informativos, contribuindo para uma leitura fluida e clara. Já a Benzin, tipografia experimental encontrada no Behance, traz um contraste mais expressivo e simbólico ao projeto. Seu desenho geométrico e ousado dialoga com o caráter gráfico das colagens e com o tom provocativo de algumas zines, funcionando como elemento visual de destaque em títulos e chamadas. A combinação entre essas duas fontes cria um equilíbrio entre o informativo e o expressivo, reforçando o aspecto editorial e o espírito de experimentação que atravessa toda a proposta. Além disso, o projeto também absorve outras tipografias em segundo plano para criação de mini elementos que compõem o universo amplo desse território, como por exemplo no desenvolvimento dos adesivos tipográficos.

5.4_ Imagens e tratamento

As imagens utilizadas ao longo do projeto foram obtidas a partir de diferentes fontes: fotografias autorais feitas durante deslocamentos urbanos, imagens de acervo histórico digitalizado e recortes de reportagens encontrados online. A seleção partiu da intenção de construir uma narrativa visual que traduzisse tanto o olhar pessoal quanto o registro coletivo sobre o universo da bicicleta. Para manter uma coerência estética entre essas diferentes origens, foi aplicado um tratamento de imagem que uniformiza visualmente os materiais, recorrendo a ajustes de contraste, saturação, textura e filtros que simulam o aspecto desgastado e impresso das publicações antigas. Além disso, a técnica de colagem digital foi explorada como ferramenta gráfica central, permitindo recombinar elementos históricos com novas composições simbólicas. Essa manipulação intencional das imagens contribui para criar uma estética híbrida, entre o documental e o imaginário do material apresentado.



FIGURA 76
Cartela de adesivos
Fonte: Duas Rodas.

5.5_ ADESIVOS

Os adesivos ocupam um papel simbólico e estético importante no projeto gráfico, funcionando como uma ponte entre o universo visual urbano e a experiência cotidiana do ciclista. Inspirados nos adesivos de rua — elementos efêmeros, colados rapidamente em postes, placas, paredes e bicicletas —, eles remetem a uma comunicação ágil, direta e muitas vezes marginal. São marcas deixadas no caminho, registros de passagem, fragmentos de narrativas visuais que se cruzam com o olhar de quem pedala.

No contexto da bicicleta como modo de vida, os adesivos dialogam com a lógica do deslocamento: são rápidos, acessíveis, e se tornam pontos de contato visual entre corpos em movimento e o espaço urbano. Trazem consigo o espírito do encontro breve, da mensagem urgente, da presença sutil, mas afirmativa. Incorporá-los ao projeto é também uma forma de reconhecer e valorizar os gestos gráficos que emergem do cotidiano, das ruas, das manifestações culturais e políticas que se espalham pelas cidades.

FIGURA 77
Adesivo Teresa.
Fonte: Duas Rodas.

Visualmente, os adesivos inseridos na publicação evocam esse caráter de intervenção espontânea. Eles aparecem como camadas sobrepostas, interrupções ou comentários visuais dentro da narrativa gráfica, criando um ritmo mais orgânico e expressivo. Funcionam como “respiros” no projeto editorial, mas também como afirmações visuais que carregam o tom ativista, irreverente e sensível que atravessa a experiência do cicloativismo



5.6_ ZINE: REPORTAGENS SURREAIS SOBRE A BICLETA

Quando a bicicleta apareceu no século XIX, ela pedalou direto para o centro das polêmicas. Mais do que um novo meio de transporte, ela foi tratada como um agente do caos. Médicos, padres, jornalistas e moralistas se uniram em um verdadeiro surto coletivo para denunciar os “perigos” desse novo objeto sobre duas rodas.

Entre manchetes que beiravam a ficção científica e editoriais escandalizados, a bicicleta foi responsabilizada por causar doenças imaginárias, como a “cara de bicicleta” (um suposto efeito colateral do esforço físico), incentivar a rebeldia feminina e até ameaçar a ordem social.

Esta zine reúne recortes reais de jornais antigos, tão absurdos quanto fascinantes, que mostram como o medo do novo pode gerar reações desproporcionais e até cômicas. Cada página é um mergulho em um passado em que a bicicleta era vista como ameaça, e não liberdade. Com humor e crítica, esta edição revela como as resistências à mudança podem assumir formas surreais, mesmo diante do riso, ainda dizem muito sobre os mecanismos de controle, medo e poder.

O formato vertical desta zine faz referência direta aos jornais impressos que inspiraram seu conteúdo, tanto na leitura quanto na estética. A escolha pelo fundo cinza remete ao papel jornal, evocando a materialidade dos arquivos antigos e criando uma ponte visual com a memória impressa.

As páginas são compostas por colagens digitais que misturam imagens das reportagens originais com traduções dos textos, organizadas de forma livre e experimental.

A maior parte das matérias foi encontrada no acervo online do Pessimists Archive, uma coletânea de recortes históricos que documenta o medo diante de novas tecnologias, e também no livro A vida em duas rodas: A história e os mistérios da bicicleta. Essa justaposição de fragmentos gráficos e textuais cria uma narrativa visual que passeia entre o absurdo e a crítica, provocando o leitor a refletir sobre como imagens e palavras foram usadas para alimentar o medo coletivo.



FIGURA 78
Zine Reportagens Surreais.
Fonte: Duas Rodas.

ON BICYCLE FRIGHT.
The Medical Record Says
This Common Phenomenon
MAY ATTACK ANY
BICYCLE RIDER.

**REPORTAGENS
SURREAIS SOBRE
BICICLETA**

2.00

**REPORTAGENS
SURREAIS SOBRE
BICICLETA**

2.00

BICYCLES ARE NUISANCE
And the Commissioner Has
Banned for the Month
The other day I was seated
at my desk waiting for the
mailing of the report of the
Bicycle Commission.

SURTO COLETIVO

2.00

THE FORUM
and the Tribune

**THE JOURNAL
AND TRIBUNE**

2.00

**MUNSEY'S
MAGAZINE**

ON BICYCLE FRIGHT

2.00

**THE OSHKOSH
NORTHWESTERN**

**"Os médicos
inventaram a palavra
bicyclorria para
designar um estado em
que o sangue se tornou
fresco e a vitalidade do
organismo diminuiu por
pedalar em excesso."**

2.00

**FORT SCOTT
DAILY MONITOR**

**"Trego cama dobrável,
berço de criança branco
ou escritórios por
bicicletas femininas."**

2.00

**THE JOURNAL
AND TRIBUNE**

**THE GLENCOE
TRANSCRIPT**

2.00

**BUFFALO
COURIER**

**THE ANACONDA
STANDARD**

**"Os médicos parecem
concordar que existe uma
doença de bicicleta."**

2.00

THE WORLD

**AKRON DAILY
DEMOCRAT**

**THE DES MOINES
REGISTER**

2.00

**"O OLHAR DE
BICICLETA"**

**THE BICYCLE
EYE**

2.00

**"Já te ocorreu o quanto
essas malditas bicicletas
são incômodas?"**

**"BICICLETAS SÃO
UM INCÔMODO"**

BICYCLES ARE NUISANCE

2.00

COMFORT

**"Aquelas que a
bicicleta não desce
facilmente do
prazo de passar pelo
passo como um
pássaro"**

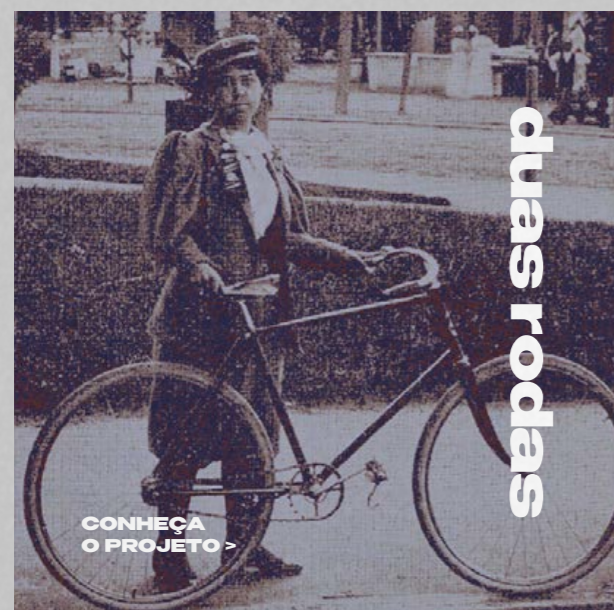
2.00

5.5_

CARTÃO DE VISITA

O cartão de visita direciona para a playlist criada para o projeto e também para a zine digital que engloba alguns dos tópicos abordados na monografia.

Ao lado e nas seguintes páginas, imagem dos impressos juntos que fazem parte de um pequeno kit do projeto e como ele foi organizado como zine.



001

PEQUENAS GRANDES DESCOBERTAS FEITAS SOBRE DUAS RODAS

destranque a história

BI GRAND

200

200

REPORTAGENS

duas rodas

cartela de adesivos

REPORTAGENS

duas rodas

cartela de adesivos

destranque a história

BI GRAND

200

PEQUENAS GRANDES DESCOBERTAS FEITAS SOBRE DUAS RODAS

destranque a história

BI GRAND

200

PEQUENAS GRANDES DESCOBERTAS FEITAS SOBRE DUAS RODAS

ON BICYCLE FRIGHT.

That the Medical Record Says of This Common Phenomenon.

MAY ATTACK ANY RIDER.

Remedy Suggested is to J at the Dreaded Object--? Should Never Watch the or the Pedals.

he extended use of the ight to light numero omena which have pr subjects for g to be unappo.

THE "AUTO FACE."

pression Developed on Flying Machines.

re had the "bicycle face," face," and now we are thro h the "automobile face." I great majority of the Ame is immune from this for to acquire it one must p automobile, and as yet, ha stray dog and the pedestrian, r worth about \$10,000 or so, are

FRANCISCO, SUNDAY MORNING.

MANY MEN REJECTED BICYCLE

The Disease Alaly Prevalent Am the Recruits.

Riders of the "W Wheel" Are Its E pical Quarry.

SCENE AT CAMP BARRE

Chief Surgeon Shields S Uncle Sam Cannot Receiv West Ma

ons who have been de pasting for women ha it to offer against this "bicycle eye," has dev a optics of wheelw some fault-finders are a fuling and men a sion of any why wom e and each more tra e and first it was the e wiser than the "bicy

200

00

5.7_ ZINE DIGITAL: Narrativas visuais sobre Duas Rodas

Zine digital criada como site, uma extensão gráfica e experimental da minha monografia, onde reúno as narrativas visuais que descobri e construí sobre as transformações provocadas pela bicicleta. Mais do que um repositório de imagens e ideias, ela é um espaço vivo, que convida ao percurso. Síntese sensível de uma pesquisa que se deu entre arquivos, ruas, histórias e afetos.

A bicicleta, ao longo do tempo, revelou-se muito mais do que um meio de transporte. Ela aparece como ferramenta de liberdade, símbolo político, corpo em movimento, objeto de desejo, instrumento de trabalho e suporte de expressões culturais. A zine percorre esses sentidos, indo das origens da bicicleta às lutas feministas do século XIX, quando ela foi símbolo de emancipação para muitas mulheres. Avança pelas ruas das cidades, onde se tornou extensão do corpo trabalhador, presente nas economias de entrega e sobrevivência. E chega ao presente, onde aparece em capas de discos, no centro de coletivos urbanos, em manifestações visuais e práticas de resistência contemporâneas.

As imagens, colagens e artefatos que compõem esta zine criam uma narrativa em constante trânsito, refletindo o próprio ato de pedalar: um gesto de deslocamento, equilíbrio e invenção. O site foi pensado como um espaço de navegação imersiva, sensível e com caráter documental.

Esta zine é, acima de tudo, um convite a olhar a bicicleta como potência transformadora, uma forma de habitar o mundo com mais presença, sensibilidade e autonomia.

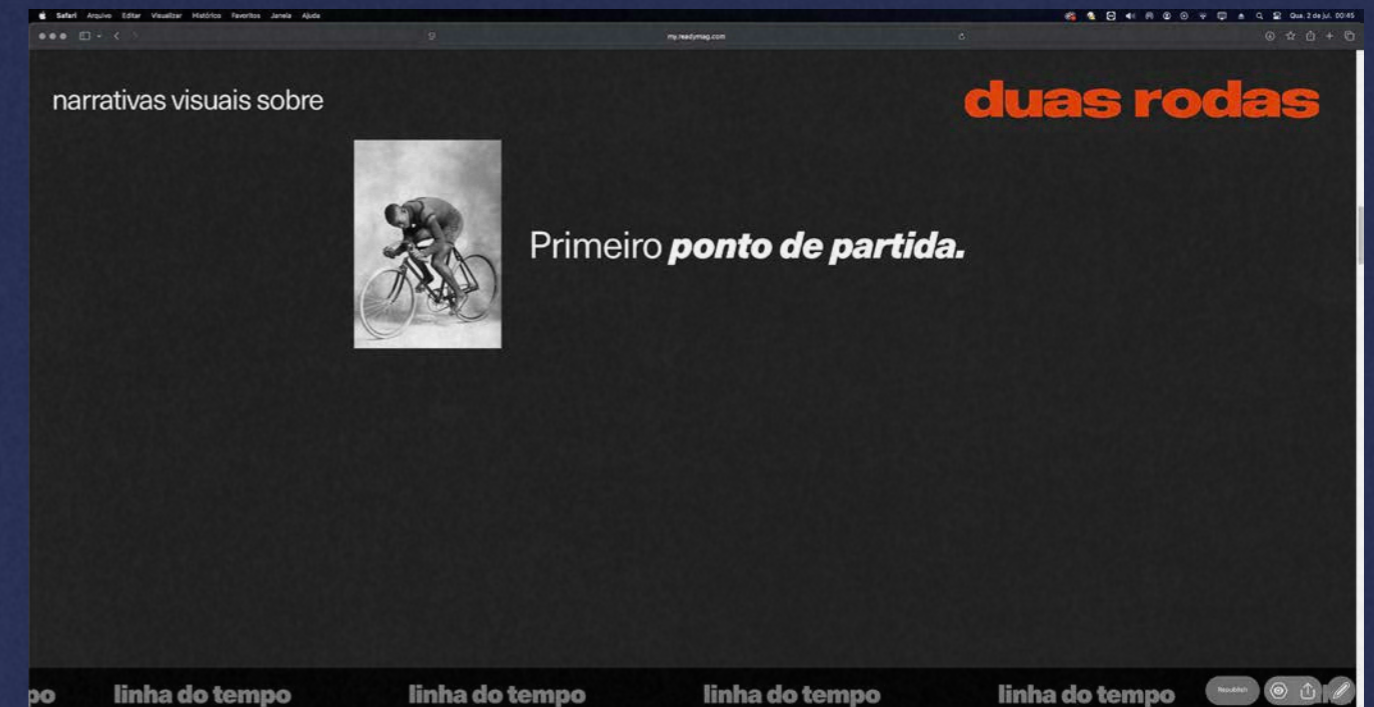


FIGURA 79
Prints Zine Digital Duas Rodas.
Fonte: Duas Rodas.



FIGURA 80
Guns N' Roses – Chinese Democracy (2008).

FIGURA 81
Marcos Valle – Marcos Valle (1983).

FIGURA 81
KAYTRANADA – 99.9% (2016).

FIGURA 83
The Fabulous Jokers – Guitars Extraordinary (década de 1960) (data exata incerta).

FIGURA 84
Lily Allen – Alright, Still (2006).

FIGURA 85
Creedence Clearwater Revival – Cosmo's Factory (1970).

FIGURA 86
The Evaporators – I'm Going to France! (1994).

FIGURA 87
Tyler, The Creator – IGOR (2019).

FIGURA 88
Frank Ocean – Biking (single com Jay-Z e Tyler, The Creator) (2017)

Fonte: Spotify



FIGURA 89
Prints Capa da playlist .Fonte: Duas Rodas.

5.8_

“BIKES ON THE COVER”, BICICLETAS NAS CAPAS DE ÁLBUNS.

Meu projeto pessoal “Bikes on the Cover” consiste em uma coleta pessoal e contínua de capas de discos e EPs disponíveis na plataforma de streaming Spotify, com o objetivo de reunir imagens e representações simbólicas ou literais da bicicleta. Esse projeto surgiu da observação de que a bicicleta, como símbolo cultural, está presente não apenas em contextos urbanos ou de mobilidade, mas também na arte, especialmente nas capas de álbuns musicais. O projeto visa explorar a relação entre a música e o uso da bicicleta como elemento visual e simbólico, destacando seu papel na cultura pop e sua presença em uma mídia global como o streaming de música.

A bicicleta, desde o seu surgimento no século XIX, passou a ser vista não apenas como um meio de transporte, mas também como um ícone cultural com diversas conotações sociais, políticas e artísticas. Em muitas culturas, a bicicleta representa liberdade, sustentabilidade, e um estilo de vida alternativo, e é um símbolo comum em movimentos de cicloativismo. Além disso, a bicicleta tem sido uma metáfora poderosa em várias formas de arte, incluindo a música.

O projeto “Bikes on the Cover” nasceu da vontade de explorar e documentar as diversas formas de representação da bicicleta na arte de capa de discos. A ideia é simples: realizar uma coleta de capas de álbuns dentro da plataforma Spotify que contenham imagens de bicicletas, seja de maneira explícita ou simbólica.

O projeto é, em sua essência, uma curadoria pessoal, mas ao mesmo tempo pode ser visto como uma forma de pesquisa visual e sonora. As capas de discos muitas vezes refletem o conteúdo musical e a identidade de um artista, e a presença de uma bicicleta pode sugerir diversas leituras, desde o apelo a um estilo de vida mais simples e natural até a representação de uma estética urbana e alternativa.

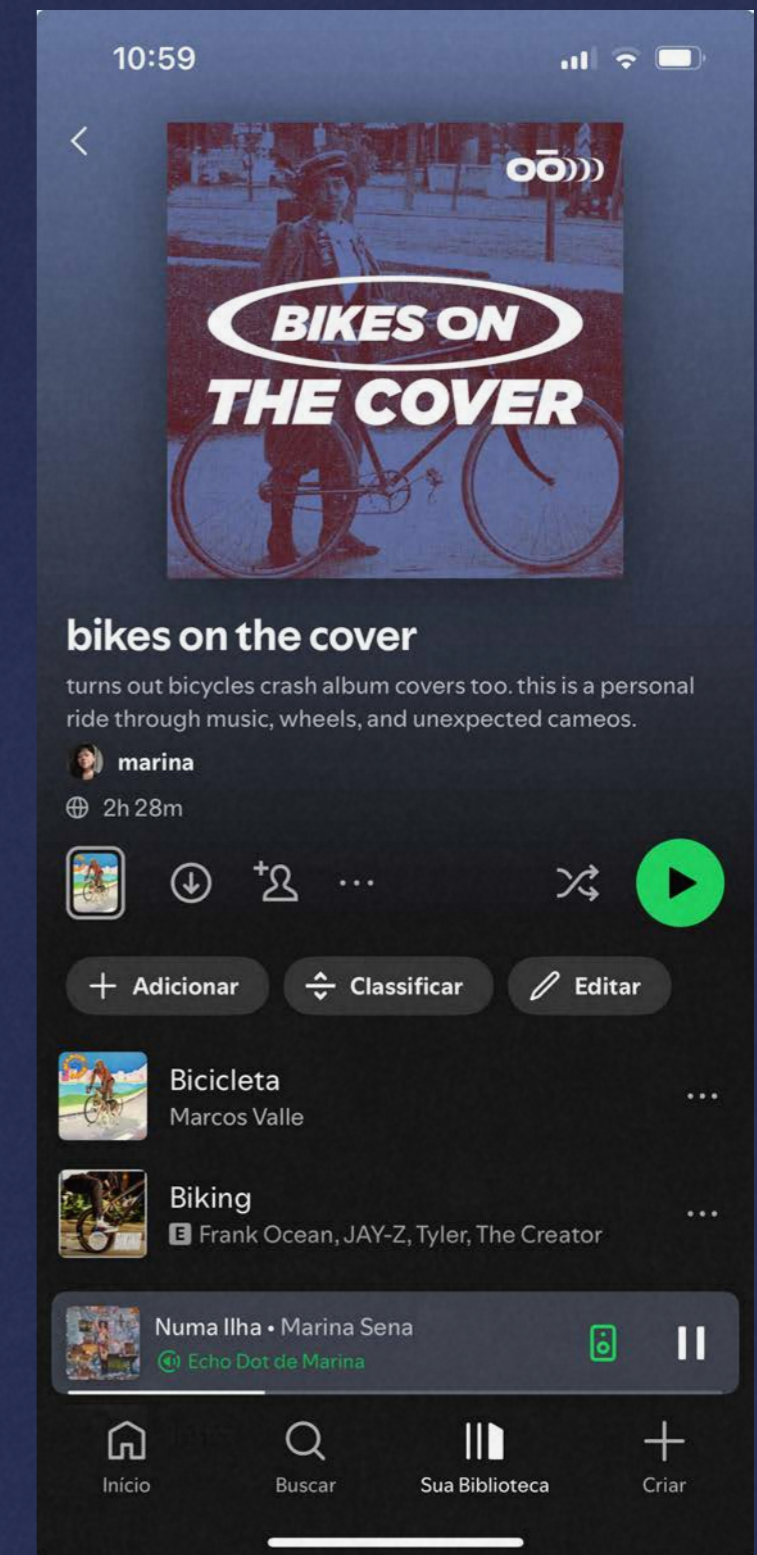


FIGURA 90

Print da playlist Bikes on the cover.
Fonte: Internet.

5.9_

CHAVEIRO PARA LOCKER PEQUENAS GRANDES DESCOBERTAS

Como desdobramento gráfico e afetivo do projeto, foi criado um chaveiro de acrílico pensado especialmente para ciclistas. Pequeno, leve e resistente, o objeto funciona como um acessório funcional — ideal para carregar a chave do locker da bicicleta durante os passeios urbanos. Mais do que utilitário, o chaveiro também carrega a identidade visual do projeto Duas Rodas, atuando como uma espécie de “souvenir simbólico” que aproxima o design do cotidiano do ciclista. O uso do acrílico transparente ou colorido remete à estética dos anos 90 e 2000, comum em acessórios colecionáveis, e reforça a ideia de leveza, movimento e praticidade, valores associados ao ato de pedalar. Ele representa, assim, um ponto de contato entre o gráfico e o funcional, entre o objeto e a experiência.



FIGURA 91, 92, 93
Chaveiros para chave locker.
Fonte: Duas Rodas.



FIGURA 94 E 95
Porta-garrafa Duas Rodas.
Fonte: Duas Rodas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto gráfico Duas Rodas é um processo de imersão e aprendizado contínuo sobre as questões urbanas, históricas e sociais que envolvem a bicicleta.

A criação das zines, resultado final deste projeto, não só reflete minha compreensão das questões abordadas, mas também se configura como um espaço de experiência e experimentação dentro do design gráfico, onde as possibilidades visuais e narrativas se cruzam para contar uma história de transformação e mobilidade. O trabalho gráfico desenvolvido ao longo deste projeto visa também inspirar reflexões sobre o papel das bicicletas nas sociedades urbanas contemporâneas.

Por meio da produção de uma zine, busco, portanto, não apenas compartilhar informações e reflexões sobre o uso da bicicleta, mas também criar uma obra gráfica que dialogue de forma mais sensível e poética, permitindo que o leitor vivencie uma parte da história e do impacto dessa invenção que transformou, e continua a transformar, a nossa forma de viver a cidade.

A pesquisa desenvolvida buscou explorar o uso da bicicleta não apenas como meio de transporte, mas também como um veículo simbólico que reflete a transformação da cidade e da experiência cotidiana.

A primeira parte da monografia, dedicada ao estudo histórico e à contextualização da mobilidade urbana, demonstrou como a bicicleta evoluiu de uma invenção utilitária para um ícone de resistência, liberdade e saúde no contexto moderno.

No contexto contemporâneo, percebemos o aumento das ciclovias e as políticas públicas de incentivo ao uso de bicicletas, como os programas de compartilhamento, refletem a crescente aceitação desse meio de transporte e a possibilidade de uma cidade mais democrática, onde diferentes formas de locomoção convivem de maneira mais harmoniosa.

Outro ponto fundamental abordado nesta monografia foi o aspecto social da bicicleta. A experiência de pedalar na cidade não é apenas individual, mas também comunitária. Ao pedalar, as pessoas se encontram, se conectam, compartilham espaços e histórias. A bicicleta se torna, assim, um meio de fomentar a interação social, especialmente nas periferias e bairros onde a mobilidade é um desafio maior. As práticas de ciclismo revelam um profundo potencial de construção de comunidade, de fortalecimento de laços afetivos e de troca cultural.

A criação do projeto gráfico Duas Rodas: narrativas visuais sobre a bicicleta foi uma tentativa de traduzir esses aspectos de forma visual e sensível, explorando o contato direto com a cidade e com as experiências que surgem ao pedalar. Através de imagens, colagens e experimentações gráficas, procurei mapear as histórias de quem pedala, as relações que se estabelecem e o impacto de tais práticas no cotidiano urbano. Ao trabalhar com a narrativa visual, busquei não apenas refletir sobre o uso da bicicleta, mas também criar uma obra que seja uma extensão da própria experiência de estar sobre duas rodas.

Através desse projeto, foi possível perceber a bicicleta como uma ferramenta de transformação social e cultural, capaz de modificar a relação dos indivíduos com a cidade e com a sua própria liberdade. A bicicleta, como vimos ao longo deste estudo, não é apenas um meio de transporte, mas um símbolo de um modo de vida que busca a autonomia, a sustentabilidade e a conexão com o outro.

REFERÊNCIAS

ABRAMET – ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE MEDICINA NO TRÁFEGO. Sinistros graves com ciclistas cresceram 30% nos primeiros meses de 2021. Disponível em: <https://www.abramet.com.br/noticias/sinistros-graves-com-ciclistas-cresceram-30-nos-primeiros-meses-de-2021/>

AMARAL, Yuri. Fanzines: reflexões sobre cultura, memória e internet. ed. Edunila, 2018. Disponível em: <https://unila.edu.br/sites/default/files/files/fanzines.pdf>

ARUME, Igor. Quando design e autopublicação se tornam atitude: ou por que designers gráficos se autopublicam? Criado por Igor Arume e orientado por Julie Pires no curso de Comunicação Visual Design da Escola de Belas Artes da UFRJ, apresentado em abril de 2015. Disponível em: <https://cargocollective.com/designautopublicacao/A-morte-do-autor>

BECK, Mikkel Andreas. “How Hitler Decided to Launch the Largest Bike Theft in Denmark’s History”. ScienceNordic, 23 out. 2016. Disponível em: <https://sciencenordic.com/denmark-history-second-world-war/how-hitler-decided-to-launch-the-largest-bike-theft-in-denmarks-history/1438738>

BOAL, Iain. Palestra de Iain Boal no Museu de Copenhague, 2010. Disponível em: <https://vimeo.com/11264396>

CARDOSO, Mariana Silva. Impactos

da pandemia no uso de bicicletas nas grandes cidades. São Paulo: Editora Campus, 2020.

CANCLINI, Néstor García. Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade. Tradução de Ana Regina Lessa e Heloísa Pezza Cintrão. São Paulo: EDUSP, 1997. p. 283-350.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Desafios da mobilidade urbana no Brasil. 2. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2019.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. Desafios da mobilidade urbana no Brasil. Brasília: Ipea, 2010. Disponível em: https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf

CASTILHO, Michelle. Ciclovias Invisíveis. 2020. Disponível em: <https://www.instagram.com/cicloviasinvisiveis/>

COHEN, Jean. Grafite e resistência urbana. Rio de Janeiro: Editora Subversiva, 2012.

G1. Grupo coloca bicicleta branca em rodovia para homenagear ciclista atropelado por motorista bêbado. 2021. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/itapetininga-regiao/noticia/grupo-coloca-bicicleta-branca-em-rodovia-para-homenagear-ciclista-atropelado-por-motorista-bebado.ghtml>

GHOST BIKES. Ghost Bikes: Memorial para ciclistas vítimas do trânsito. 2021. Disponível em: <https://ghostbikes.org/>

GOMES, José Alberto de. Cicloativismo

e a cidade sustentável. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 2015.

GUIMARÃES, Edgard. Fanzine. 4. ed. Paraíba: Marca de Fantasia, 2020. Disponível em: <http://marcadefantasia.com/livros/quiosque/fanzine/fanzine4ed.pdf>

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. A mobilidade urbana no Brasil: desafios e perspectivas. Brasília, 2010.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Mobilidade urbana no Brasil: infraestrutura social e urbana no Brasil: subsídios para uma agenda de pesquisa e formulação de políticas públicas. Brasília: Ipea, 2010. p. 549-592. Disponível em: <http://goo.gl/oEFuzx>

LELYVELD, Joseph. “Dadaists in Politics”. New York Times, 2 out. 1966. Cf. SMART, Alan. “Provos in New Babylon”. Urbânia, 4, 31 ago. 2011. Disponível em: <http://urbania4.org/2011/08/31/provos-in-new-babylon/>

LIMA, Tiago Régis de; MIRANDA, Luciana Lobo. Subjetividades de papel. In: MUNIZ, Cellina (Org.). Fanzines: autoria, subjetividade e invenção de si. Fortaleza: Edições UFC, 2010.

MILLER, Sarah. Critical Mass e a mobilização ciclística urbana. Curitiba: Editora Ambiental, 2018.

OESTAFETA. Ciclista morto na BR-470 recebe homenagem no local do acidente.

2021. Disponível em: <https://www.oestafeta.com.br/geral/ciclista-morto-na-br-470-recebe-homenagem-no-local-do-acidente/>

ROSEN, Jody. A vida em duas rodas: a história e os mistérios da bicicleta. Nova Iorque: Editora Rocco, 2022.

SCHMIED, Klaus. A história do adesivo: dos anos 50 à cultura urbana. Berlim: Editora Cultura Visual, 2015.

STROMBERG, Joseph. “Bicycle face”: a 19th-century health problem made up to scare women away from biking. Vox, 8 jul. 2014. Disponível em: <https://www.vox.com/2014/7/8/5880931/the-19th-century-health-scare-that-told-women-to-worry-about-bicycle>

VEJA RIO. Aumento do uso das bicicletas no Rio de Janeiro em 2022*. 2022. Disponível em: <https://vejario.abril.com.br/cidade/aumento-cariocas-uso-bikes-2022/>

WITHERS, Jeremy; SHEA, Daniel P., orgs. Culture on Two Wheels: The Bicycle in Literature and Film. Lincoln: University of Nebraska Press, 2016.

BOURRIAUD, Nicolas. Estética relacional. Tradução de Ligia Canongia. São Paulo: Martins Fontes, 2009.

PESSIMISTS ARCHIVE. Bicycle – The fear of the bicycle. Disponível em: <https://pessimistsarchive.org/list/bicycle>

FIGURA 96
Kolding Stadsarkiv (Kolding Municipal Archive), Dinamarca.
Fonte: Internet.



200